



TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

CURSO ACADÉMICO 2014-2015

ELEMENTOS DE DERECHO MARITIMO Y SU RELACION CON EL COMERCIO

MARITIME LAW'S ELEMENTS AND ITS RELATIONSHIP WITH TRADE

ANA NUÑEZ FERNANDEZ

JORGE TOMILLO URBINA

ÍNDICE

I.	INTRODUCCION	4
II.	DEFINICION DE DERECHO MARITIMO	5
III.	REGLAS DE HAMBURGO Y COMPARACION CON LAS REGLAS DE LA HAYA	6
	1) Ámbito de aplicación	6
	2) Modificaciones recientes	6
	3) Transporte con pluralidad de porteadores	7
	4) Responsabilidad	8
	4.1 Reglas de la Haya	8
	4.2 Reglas de Hamburgo	9
	5) Responsabilidad en el caso de que intervengan un Porteador (inicial) y un porteador efectivo	10
	6) Documentos de transporte	11
	6.1) Conocimiento de embarque	11
	6.2) Póliza de fletamento	12
	6.3) Carta de garantía	12
IV.	FLETE Y CONTRATO DE FLETAMENTO	13
	1) Definición	13
	2) Naturaleza jurídica	13
	3) Elementos de este contrato	15
	4) Contratación y cierre del fletamento	16
V.	CONTRATO DE TRANSPORTE EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	17
	1) Contenido del conocimiento de embarque	17
	2) Funciones del conocimiento de embarque	18
	2.1) Función probatoria	18
	2.2) Función contractual	19
	2.3) Función representativa	19
	3) Sujetos que intervienen en este contrato	20

VI.	LEY 14/2014 DE 24 DE JULIO DE NAVEGACION MARITIMA	21
	1) El objeto	21
	2) Ámbito espacial	21
	3) Sujetos	21
	3.1) Armador	22
	3.2) Naviero	22
	3.3) Dotación	22
	3.4) Capitán	22
	4) El condominio naval	23
VII	TIPOS DE TRANSPORTE. EN ESPECIAL EL TRANSPORTE MULTIMODAL	23
	1) Naturaleza	24
	2) Transporte con porteador inicial y subcontrato de porteadores	24
	3) Transporte con reexpedición	24
	4) Transporte sucesivo	25
	5) Transporte múltiple	25
VIII.	INCOTERMS	26
IX.	CONSIDERACIÓN	27
X.	APLICACIÓN	27
XI.	CARACTERISTICAS PRINCIPALES	28
XII.	CLASIFICACION (GUIA INCOTERMS 2010)	28
	1) Reglas para cualquier tipo de transporte	28
	2) Reglas para transporte por mar	28
XIII.	ESQUEMA	29

XIV.	EXPLICACIÓN DETALLADA DE CADA UNO DE LOS INCOTERMS (GUIA INCOTERMS 2010)	30
1)	EXW (EX WORKS)	30
2)	FCA (FREE VARRIER)	30
3)	CPT (CARRIAGE PAID TO)	30
4)	CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO)	31
5)	DAT (DELIVERED AT TERMINAL)	31
6)	DAP (DELIVERED AT PLACE)	32
7)	DDP (DELIVERED DUTY PAID)	32
8)	FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)	33
9)	FOB (FREE ON BOARD)	33
10)	CFR (COST AND FREIGHT)	33
11)	CIF (COST INSURANCE AND FREIGHT)	34
XV.	CONSEJOS DE UTILIZACION (GUÍA INCOTERMS 2010)	34
XVI.	DERECHO COMPARADO. LOS “RAFTD”	35
1)	EX WOKS	36
2)	FOB	36
3)	FOB-Point of exportation	36
4)	FOB-Named point	36
5)	FOB-Named inland	36
6)	FOB VESSEL	37
7)	FOB-Country of importation, RAFTD	37
8)	FAS	37
9)	C&F (Costo y Flete)	37
10)	CIF	37
11)	EX-DOCK	37
XVII.	ANEXO 1. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN BLANCO	38
XVIII.	ANEXO 2. EXPLICACIÓN DE UNA PÓLIZA Y EJEMPLO REAL DE UNA NEGOCIACION DE POLIZA	39
	EJEMPLO REAL DE UNA NEGOCIACION DE PÓLIZA	41

I. INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia el comercio ha ido cambiando y evolucionando en gran medida, tanto en el medio como en los contratos en los que quedan plasmados el tipo de transporte y todos los extremos que acuerden las partes que intervengan.

El presente trabajo se centra en el Derecho del Transporte Marítimo, de manera que en primer lugar se da una definición de este Derecho, que como se muestra a continuación, causa diversidad de opiniones en la doctrina. Sin embargo, será imprescindible para su entera comprensión, una situación previa de los tipos de contrato que podemos encontrar en él, destacando el de fletamento y el transporte en régimen de conocimiento de embarque.

En segundo lugar, se detallan diferentes normas que regulan este tipo de transporte, y posteriormente se hace referencia a diferentes modalidades, haciendo hincapié en el transporte multimodal que es el más novedoso en la actualidad.

Por último, se centra el presente, en una fuente del Derecho Mercantil que está a la orden del día en el comercio internacional, llamada INCOTERMS. Estos pueden resultar complejos en una primera toma de contacto, y al ser empleados en campos muy específicos, se acompañan cada una de estas reglas de su correspondiente explicación. También se incluye un esquema con el fin de facilitar su completa comprensión.

A renglón seguido se citan una serie de consejos a la hora de llevar a cabo su aplicación en un contrato, y haciéndose una referencia al riesgo que puede existir en operaciones de transporte entre diferentes países y cómo debe tenerse en cuenta en relación con los INCOTERMS.

II. DEFINICIÓN DE DERECHO MARÍTIMO

Debe tenerse en cuenta que la definición de Derecho Marítimo no es unánime en la doctrina, y que numerosos especialistas en la materia completan las ya existentes sin llegar a un acuerdo al respecto.

Página | 5

Si se toma la idea global, podría afirmarse que se trata del Derecho privado y público, interno e internacional de la mar, pero decir con otras palabras que son las diferentes relaciones jurídicas que pueden darse en el mar, aclara poco y es demasiado global. Profundizando se observa que los diferentes movimientos que se realizan y de los que derivan relaciones jurídicas, implican la aparición de la navegación. No debe entenderse como el simple paso de un buque por el mar, sino que debe atenderse al ambiente, a las características del espacio en el cual se desarrolle la actividad.¹

Entran en juego diferentes factores a tener en cuenta, véase el medio, el entorno, las personas que intervienen en todo el proceso, los riesgos que se asumen y los que no... Es aquí cuando se observa que esta disciplina tiene partes, por así decirlo, de otras ramas del Derecho. Como si fueran diferentes piezas que va uniendo para cubrir los diferentes extremos que aparecen, “por ejemplo” en una operación de comercio marítimo.²

Si se dice que se nutre de los principales principios de otras materias, se debe a que:

En la navegación intervienen buques, y en relación con estos es el Derecho Administrativo, el que regula, por ejemplo, su abanderamiento o el dominio público marítimo.

El mar, se divide en diferentes partes (mar territorial, zona contigua...), que se estudian en Derecho Internacional Público, y que implican diferentes consecuencias, según se realice la actividad en una o en otra zona.

En cuanto a la comisión de delitos, será evidentemente el Derecho Penal el que intervenga en su regulación y aplicación.

Aparece Derecho Fiscal, pues no olvidemos los controles de aduanas.

Las relaciones laborales, la higiene y seguridad en el trabajo la seguridad social de los trabajadores, dan paso al Derecho Laboral.

Y por supuesto, al igual que en el resto de materias, no todos los países poseen las mismas leyes o no todos las aplican de igual forma, por lo que es fácil que se den conflictos y para resolverlos, acudiremos al Derecho Privado Internacional.

¹ Ignacio ARROYO MARTÍNEZ, Compendio de Derecho Marítimo, 5ª edición. TECNOS 2015

² Dentro de los autores que han tratado este tema, es Garrigues quien insiste en la importancia de que no debe considerarse únicamente Derecho Mercantil, sino que es necesario entenderlo como un Derecho que aún diferentes ramas del Derecho. ENCICLOPEDIA JURÍDICA <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/>

III REGLAS DE LA HAYA Y REGLAS DE HAMBURGO: COMPARACIÓN

Las Reglas de la Haya se crean, por la necesidad de llevar a cabo una regulación del transporte marítimo de mercancías de manera internacional y uniforme. Página | 6

Estas regulan aquellos supuestos en los que surjan daños o pérdidas en las mercancías, siempre en el caso de que estas se transporten con conocimiento de embarque. Esto es importante ya que, evidentemente, no podrán ser aplicadas cuando el contrato de transporte no se haya realizado en virtud del mencionado documento. (Artículo 1 de las Reglas de la Haya).

1) Ámbito de aplicación

Su aplicación, abarca desde la carga de las mercancías en el buque que corresponda, hasta su respectiva descarga en el lugar que las partes hayan acordado.

La responsabilidad del porteador, entra en juego, en el momento en que no atienda a sus obligaciones con la diligencia debida. Esto incluye que se den las circunstancias necesarias para el buen almacenaje, el espacio con el que deba contarse y al mismo tiempo con la equipación necesaria y las debidas condiciones de seguridad. (Artículo 3.1º Reglas de la Haya).

Se debe tener en cuenta, que se contemplan determinadas situaciones en las que se exime de responsabilidad al porteador, y esto puede resumirse en aquellos casos en los que se da una falta de administración o navegabilidad del propio buque.

2) Modificaciones recientes

Estas Reglas, han sido modificadas en dos ocasiones. En primer lugar, como consecuencia del llamado Protocolo de Visby, y en segundo lugar, por el Protocolo adicional de 1979. Lo que se logró a partir de ese momento, fue modificar la responsabilidad financiera a la que se debía hacer frente.

Precisamente, por la forma de establecer la responsabilidad, han sido motivo de descontento entre los cargadores. Estos, consideraban que se beneficiaba con ese articulado, de una forma, clara y excesiva, a los portadores.

Recibían la calificación de desfasadas, por entender que no se ajustaban a los avances tecnológicos que se producían, en lo que al comercio se refiere.

Chile, o más concretamente la delegación de Chile, fue la primera en proponer una necesaria revisión de dichas Reglas en el año 1968. Y fue alrededor de ese periodo, cuando el denominado, Grupo de Trabajo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, concluyó, que se precisaba una nueva regulación internacional. Decidieron, a colación de sentenciar dicha necesidad, que Las Reglas de la Haya, debían ser revisadas y por supuesto ampliadas. Esta decisión se tomó entre otras cuestiones, atendiendo a las

numerosas quejas o críticas que las Reglas habían provocado y recibido, procurando repartir las responsabilidades del porteador y el cargador de una forma equitativa.

Es por todo lo anteriormente dicho, que se crean las llamadas Reglas de Hamburgo. No se debe olvidar que el fin pretendido con la aparición de las Reglas de la Haya , era regular a nivel internacional el transporte marítimo. En el caso de las Reglas de Hamburgo se da un ámbito de aplicación más amplio.

3) Transporte con pluralidad de porteadores

Estas Reglas de la Haya, regulan de manera explícita el transporte de mercancías por mar con pluralidad de porteadores. Establece, de forma clara, que en los casos en los que se deba acudir a la interpretación, esta deberá hacerse pensando siempre en su carácter internacional, y en busca de su uniformidad.

Estas son de aplicación en todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, teniendo en cuenta que el contrato se haya realizado entre Estados diferentes, si:

- El puerto de carga o el de descarga, están en un Estado contratante.
- Si uno de los puertos que aparecen como facultativos para realizar la descarga, se encuentra en un Estado contratante, y es elegido para llevarla a cabo.
- En el caso de que se haya emitido uno de los documentos que sirvan como prueba del contrato, en un Estado contratante.

Es muy importante destacar que también se aplican estas Reglas, cuando se haya realizado el contrato en virtud de conocimiento de embarque o de cualquier otro documento probatorio, si en ellos se estipulaba la aplicación de las mismas. Se muestra claramente que en este caso, la aplicación no se basa en la nacionalidad de los intervinientes en el transporte, ni de los interesados y ni siquiera del buque.

Se establece como regla general, la no aplicación de estas normas a los contratos de fletamento, pero a la vez se introduce la excepción de que en el supuesto de que se celebre un contrato, en el que se emita un conocimiento de embarque en virtud de un contrato de fletamento, sí se aplicará. Siempre y cuando (condición para la excepción) el conocimiento de embarque, regule la relación entre el portador y un tenedor del documento, el cual sea distinto al fletador. (Artículo 5 de las Reglas de Hamburgo).

Se regulan derechos y obligaciones, independientemente de que se haga o no uso de dicho documento. Esto tiene una gran relevancia, pues se beneficia el interés de quienes realizan estos contratos, los cuales, en su mayoría se decantan por otro tipo de documentos distintos al conocimiento de embarque.

4) Responsabilidad

4.1) Reglas de la Haya

Una vez que la mercancía se encuentra a bordo del buque, el porteador y el capitán, a petición del cargador, deberán expedir un documento denominado conocimiento de embarque.³

Si se quiere exonerar mediante clausula o acuerdo al porteador, deberá hacerse tal y como prevén estas Reglas, porque de lo contrario implicaría la nulidad absoluta de dicha cláusula o acuerdo. (Artículo 3.8º de las Reglas de la Haya).

En el caso de que se trate de una exoneración de responsabilidad, porque se haya dado un caso de fuerza mayor, o por las condiciones de navegabilidad del buque, o por cualquier situación, que no puedan ser imputables al porteador, y si además, se discutiera su falta de diligencia debida, entonces será el porteador quien deba probar haber actuado debidamente y costear los gastos de prueba. (Artículo 4.1º de las Reglas de la Haya).

No se hará responsable en ningún caso al porteador de los daños causados por el personal destinado a la administración del barco, incendio, hechos de guerra, hechos de enemigos públicos, huelgas, motines civiles... La obligación de prueba reside en la persona interesada en no resultar responsable y deberá hacerse cargo de los gastos necesarios para la obtención de dicha prueba. (Artículo 4.2º de las Reglas de la Haya).

El cargador nunca será responsable de ninguna pérdida o ningún daño, si ni él ni sus agentes han incurrido en ningún acto, falta o negligencia que lo haya provocado. (Artículo 4.3º de las Reglas de la Haya).

En el caso de que el cargador haya hecho constar en el conocimiento de embarque una información falsa, a sabiendas de ello, no se hará responsable al porteador de los daños o pérdidas que pueda sufrir la mercancía. (Artículo 4.5º de las Reglas de la Haya).

Al porteador se le permite deshacerse de determinados derechos que le corresponde o aumentar sus responsabilidades u obligaciones como esta norma le confiere. Para ello, es necesario que quede insertado en el conocimiento que se entrega al cargador. (Artículo 5º de las Reglas de la Haya).

Se ha visto que en las Reglas de la Haya, se exige responsabilidad una vez se encuentren cargadas las mercancías y hasta que estas son descargadas, pero ¿qué ocurre con el momento en que no han sido aún cargadas, pero son custodiadas por el porteador?, ¿o cuando son custodiadas “por este” en el momento posterior a la descarga?, ¿no se le exige responsabilidad si en ese momento se producen daños o pérdidas?.

En el caso de las Reglas que se acaban de citar, en principio la respuesta es negativa, ya que no se encuentra en su articulado ningún precepto que lo establezca de forma expresa. Sin embargo, en su artículo 7º, se establece que no hay ninguna prohibición existente en esta

³ Esta obligación se recoge en el artículo 3.3º de las Reglas de la Haya y se explica en el epígrafe “DOCUMENTOS DE TRANSPORTE” en su primer apartado que lleva por título “contrato en régimen de conocimiento de embarque” página 11.

norma que impida el hecho de que tanto, el porteador como el cargador, acuerden o estipulen, cambios en cuanto a responsabilidad se refiere.

Las preguntas que se han planteado, surgen como consecuencia de que los mayores daños y las mayores pérdidas que sufren las mercancías, se producen en el puerto una vez descargadas y bajo la custodia del porteador. De ahí que se decidiera que en las Reglas de Hamburgo se extendiera la responsabilidad, de manera expresa, a los casos mencionados, haciéndose efectiva la responsabilidad sobre el porteador, cuando esas mercancías se encuentren en los puertos. (Artículo 4.1 de las Reglas de Hamburgo).

La finalidad sencillamente, es asegurar que la responsabilidad se le imputa a la parte que le corresponde, la que les custodia y en consecuencia, asegurar que en todo momento las mercancías estén en las mejores condiciones.

Se debe destacar y hacer ver que lo descrito anteriormente supone, tal y como se planteaba en un principio por las Reglas de la Haya, que el cargador asumiera un riesgo excesivo en el caso de daño o pérdida de sus mercancías, aunque como se ha mencionado antes, no se prohíbe que se realicen acuerdos sobre la responsabilidad, ni se recoge que deba ser el porteador quien se haga cargo, como se establece en las Reglas de Hamburgo.

En un inicio, esta manera de atribuir la responsabilidad, encontraba su justificación, en la inminente imposibilidad que el cargador encontraba, para mantener el efectivo control sobre el buque y la tripulación. Evidentemente las comunicaciones avanzaron y con ese avance dicha motivación quedaba totalmente obsoleta.

Se debe tener en cuenta, que, esa fundamentación o justificación es contraria, en primer lugar, a que se haga responsable a un sujeto por los daños provocados, y obligarle a prestar una indemnización cuando se entienda que ha habido culpa, y también al hecho de que se debe imputar esa responsabilidad al sujeto que tenía la posibilidad de evitarla; tomando las medidas, que considerase oportunas.⁴

4 .2) Reglas de Hamburgo

Y ¿cómo atribuyen las Reglas de Hamburgo la responsabilidad?

Esa atribución, en este caso, se basa en un principio denominado de culpa o negligencia presumida. El porteador responderá cuando las mercancías hayan sufrido daño o pérdida mientras estén bajo su custodia. Podrá liberarse de dicha responsabilidad, si se demuestra que tanto él como sus agentes, emplearon las medidas que razonadamente se consideran necesarias, para que no se produjera ni el hecho, ni las consecuencias derivadas de ese. (Artículo 4 de las Reglas de Hamburgo).

Se corresponde con la responsabilidad que se atribuye en convenios que regulan otras modalidades de transporte; véase por carretera o ferroviario. Se sustituyen así, las exoneraciones de responsabilidad que se contemplaban en las Reglas de la Haya.

⁴ Las Reglas de la Haya, se encuentran en el Registro de textos y de convecciones y otros instrumentos relativos al Derecho Mercantil Internacional (volumen II) NACIONES UNIDAS, Nueva York 1973. En su capítulo II, se encuentran en la versión de 1924: Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos.

Otro punto importante a tratar con el estudio de estas reglas, es el caso de que se produzca un retraso en la entrega. Las Reglas de la Haya, no lo contemplaban; es decir, no atribuían al porteador responsabilidad porque no entregara las mercancías en el momento pactado.

La justificación es sencilla, y al igual que en otros casos estudiados anteriormente, se corresponde con la falta de medios. En un inicio, las travesías marítimas se podían encontrar con diferentes hechos que implicaran desvíos o sencillamente retrasos más o menos leves. Con el tiempo, los avances, la mayor exactitud que se da en este campo, y los cada vez más eficaces medios de navegación, puede afirmarse que las travesías han mejorado notablemente en lo que a seguridad y puntualidad se refiere. Tanto es así, que los cargadores ya están acostumbrados a recibir las mercancías en el tiempo que se haya establecido en el contrato. Y no solo se han acostumbrado, sino que así lo esperan y exigen.

La solución que otorgan las Reglas de Hamburgo, consiste en atribuir la responsabilidad por mora en la entrega del mismo modo que el caso anterior -el de daños y pérdidas- conforme al principio de culpa o negligencia presumida. (Artículo 5º de las Reglas de Hamburgo).

En cuanto a la responsabilidad financiera, las Reglas de Hamburgo, establecen que en caso de daños o pérdidas de las mercancías, queda limitada a dos veces y medio el flete que se debe pagar por las mercancías que hayan sufrido retraso. No podrá exceder de la cuantía total del flete que se debe pagar en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.

Cabe destacar, que la exoneración de responsabilidad que se aplica para el porteador, también permite que tanto un empleado del porteador, como el agente de este, se acojan a ese derecho, siempre y cuando, consigan probar que actuaron en el ejercicio de sus funciones. (Artículo 6)⁵

¿Se puede perder esa limitación de responsabilidad? Sí, en el caso de que se demuestre que el portador realizó cualquier acto u omisión que provocó el daño o la pérdida, es decir que sabía que la decisión de actuar de una determinada forma, provocaría ese resultado. (Art. 8, apartados 1 y 2).

5) Responsabilidad en el caso de que intervengan un porteador (inicial) y un porteador efectivo.

A menudo se celebra un contrato entre un cargador y un porteador, sin que sea este último el que vaya a realizar de forma personal el transporte. Este recibe el nombre de porteador inicial.

En los contratos en los que aparecen esas dos figuras suele suceder que en el conocimiento de embarque el porteador inicial, que es quien celebra el contrato, introduzca una excepción por medio de la cual evita que se le atribuya la responsabilidad que en realidad le corresponde al porteador efectivo. Evidentemente, los cargadores evitan tomar parte en ese tipo de contratos, ya que en muchas ocasiones es prácticamente imposible conseguir información de dicho porteador y, por consiguiente, llegar a hacer efectiva una demanda contra él. En estos casos, las Reglas de la Haya no se pronuncian al respecto, y por el

⁵ El apartado 4 de este mismo artículo establece que las partes podrán emplear límites superiores a los que se establecen en el apartado 1 como consecuencia del principio de autonomía de la voluntad de la partes.

contrario las Reglas de Hamburgo sí lo incluyen en su articulado, pretendiendo un equilibrio entre responsabilidades. (Artículo 10 de las Reglas de Hamburgo).

Dispone el precepto en su apartado primero que será responsable el porteador inicial quien responda de las acciones del porteador efectivo y de aquellas que realicen sus agentes o empleados. Se le hace responsable de la totalidad del transporte, independientemente de que el contrato de transporte lo autorice o no. La responsabilidad del porteador efectivo es la misma que según este Convenio le corresponde al porteador, pero siempre dentro de la parte del transporte que este haya realizado.⁶

Página | 11

Para que estos preceptos se puedan emplear de manera efectiva, debe quedar especificado en el contrato de transporte qué parte le correspondía junto con sus datos. De hecho, para una mayor seguridad en estas Reglas, se incluyen una serie de jurisdicciones, que son a las que se debe acudir para realizar la acción judicial oportuna contra ese porteador, y que de no ser así y no poder acudir a estas, toda la responsabilidad recaerá en el porteador inicial. Si en alguna ocasión, en la práctica se presentara, el hecho de que ambos incurran en responsabilidad, entonces, tanto el efectivo como el inicial, serán responsables y, además de manera solidaria. (Artículo 10.4 de las Reglas de Hamburgo).

6) Documentos de transporte

6.1) Conocimiento de embarque

En el caso del conocimiento de embarque, las dos Reglas que en este apartado están siendo comparadas de manera continua, encuentran conformidad; yendo las de Hamburgo un poco más lejos al ser más nuevas en el tiempo, contemplando estas la posibilidad de que la firma que aparece en ese documento, pueda ser realizada o plasmada, por cualquier medio mecánico o electrónico. Se detalla en mayor medida las características que deben aparecer en el conocimiento de embarque, en el caso de las Reglas de Hamburgo, precisamente porque la responsabilidad que se contempla en estas normas es más extensa, como ya se ha expuesto, que en las Reglas de la Haya. Este título se trata en el artículo 14 de las Reglas de Hamburgo.

Una novedad importante que se introduce, con estas Reglas, es que el hecho de que no aparezca alguno de los datos que se requieren en este documento, no va a implicar que este vea afectada su naturaleza jurídica. Se evita así un problema que se repetía en numerosas ocasiones y que se acababa resolviendo de una manera diferente en cada Estado. En ambas se establece, que se emite por el porteador, cuando sea solicitado por el cargador. También que la información que se encuentra dentro de ese documento, es una presunción de que el porteador, tiene a su cargo esas mercancías. Presunción que puede ser destruida mediante prueba en contrario.

Para el caso de que el porteador no hubiera hecho constar el estado de las mercancías en ese documento, queda establecido que se presume que estaban en buen estado aparente.

⁶ Cita a continuación el artículo los párrafos 2º y 3º del artículo 7 y el párrafo 2º del artículo 8, en los que se establece que en el caso de que se ejecute una acción contra el agente o empleado el porteador efectivo y se prueba que actuó en ejecución de sus funciones, se le permitirá acogerse al límite de responsabilidad que estas normas permiten invocar a la figura del porteador. No se podrán acoger a dicha norma en el caso de que el perjuicio causado (retraso, daño o pérdida) o ha provocado una acción u omisión suya y que el sujeto tenía la intención de causar ese resultado.

Al igual que se da solución al hecho de que el porteador sepa que no son verídicos los datos que aparecen, sospeche que hay inexactitud o no se disponga de los medios específicos para probarla, podrá este hacer costar una reserva en el propio documento en la que se especifiquen dichas sospechas y se explique la falta de medios.

En ocasiones se pide que el cargador expida un conocimiento de embarque limpio. Es decir, sin reservas, y a cambio, este se compromete a la indemnización necesaria por las pérdidas que se puedan sufrir, como resultado de haber emitido aquel sin reserva alguna. Las Reglas de Hamburgo, no se oponen a ello, pero establecen que dicho acuerdo no tendrá efecto, frente al tercero al que se le hubiesen transferido las mercancías, incluyendo al consignatario.⁷

6.2) Póliza de fletamento

Otro de los documentos empleados en el tráfico mercantil es la póliza de fletamento. La póliza en sí es un instrumento donde se hace constar la totalidad de las condiciones y formalidades de un contrato y constituye un documento probatorio de diversos contratos mercantiles.

En este documento se formaliza el contrato de fletamento, aunque este se trata de un contrato que no precisa formalidades para su perfección, por lo que sería igualmente válido de haberse acordado únicamente de forma oral. Aún así, no debe olvidarse que este documento se exige como prueba de la existencia del contrato de fletamento y de la eficacia del mismo.

¿En qué se diferencia con el conocimiento de embarque?

En su finalidad. La póliza del contrato de fletamento es la expresión típica de este y de sus condiciones, mientras que el conocimiento de embarque únicamente revela la recepción de la mercancía y la obligación de entregarla en un determinado punto.⁸

6.3) Carta de garantía

Es un documento por el cual el cargador se compromete a indemnizar al porteador por los perjuicios que este pueda sufrir, como consecuencia de emitir un conocimiento de embarque (puede emitirlo el porteador o una persona que actúe en su nombre) sin hacer ninguna reserva a cerca de los datos proporcionados, ni del estado de las mercancías.

Este documento perderá validez si se descubre que el porteador omitió dichas reservas con el único fin de perjudicar a un tercero, por ejemplo a un consignatario. (Artículo 17 de las Reglas de Hamburgo).

⁷ ANEXO 1: conocimiento de embarque en blanco

⁸ Tanto la póliza de fletamento como el conocimiento de embarque son documentos que están relacionados con el siguiente apartado en el cual se explican los contratos que los contienen y se aportan más detalles acerca de su función. Apartado IV. FLETE Y CONTRATO DE FLETAMENTO.

IV FLETE Y CONTRATO DE FLETAMENTO

En este apartado se va a hacer referencia a esos dos puntos principalmente, pero pueden introducirse comparaciones o diferencias con otros tipos de contratos relacionados con estas materias, para un mejor entendimiento.

1) Definición

El flete marítimo, es uno de los conceptos más importantes en el Derecho Marítimo. Se puede definir como el coste de transportar un contenedor de un puerto a otro. (Enciclopedia jurídica)

Ese coste que denominamos flete, va variando en el tiempo, atendiendo a la oferta y demanda que se da en las diferentes rutas de comercio internacional. Por lo tanto no siempre se tiene en cuenta de forma exclusiva la duración del viaje y la distancia de los puertos.

*Por ejemplo: desde puertos españoles, es actualmente más barato el precio de los fletes a Shanghai que a Turquía, y es más barato en ese sentido que desde allí a España. ¿La razón?. El objetivo de las navieras es conseguir fletes baratos para devolver llenos los contenedores a China, donde realmente hay verdadera demanda de transporte marítimo de contenedores.*⁹

Mediante el contrato de fletamento, se pone a disposición de un sujeto un buque para que sea posible realizar el transporte de las mercancías, a cambio se asigna una cantidad dineraria, a esa prestación. Intervienen dos partes en este contrato, que son el fletante y el fletador. Es el fletante quien pone el buque a disposición del fletador. Se debe entregar aquel en unas condiciones determinadas, y en esas mismas se debe mantener durante el transporte de las mercancías que correspondan. Este contrato puede recordar al de arrendamiento de buque, pero sin embargo la diferencia esencial reside en que el buque en este caso debe estar armado y equipado, mientras que en el caso del arrendamiento, el buque no se entrega en esas condiciones. El arrendatario, será quien lo arme y equipe por sí mismo, para después explotarlo. Un dato relevante del contrato de fletamento, es que el fletante se encarga de la custodia de las mercancías durante el transporte.

2) Naturaleza jurídica

Determinar la naturaleza jurídica de este contrato, es algo que ha provocado discusiones y diferentes posiciones en la doctrina. De hecho, no hay más que echar un vistazo a la historia que ha envuelto a este contrato y a sus iguales, aunque con diferente nombre, según la época, para darse cuenta de ello.

En el Derecho Romano, ya se hablaba de dos tipos diferentes por los cuales se podía explotar este medio de transporte: *la locatio conductio* y *la locatio rei*. En la Edad Media

⁹ Esta información puede encontrarse en la página de *icontainers* que es una empresa dedicada al transporte marítimo y que ofrece en dicha página numerosa información acerca de este tipo de contrato. <http://www.icontainers.com/es/>

se explotaba el buque mediante un tipo de contrato que tenía un carácter asociativo. Se realizaba entre el capitán, los cargadores y el naviero. Consistía en repartirse tanto los posibles beneficios, como las posibles pérdidas que el transporte de las mercancías en un caso o en otro podía generar.

Con el tiempo, los intereses de los sujetos que intervienen empiezan a no ser los mismos. Aparece de esta forma el flete, ya que al naviero se le deja de pagar en caso de beneficio, pasándose a entregarle una cantidad dineraria, por el hecho de desplazar de un punto a otro acordado las mercancías correspondientes. Las diferentes normas que van surgiendo, regulan este tipo de contrato de maneras diferentes y entonces la doctrina comienza a opinar y criticar. Se critica, precisamente, que algunas de esas normas lo contemplan como un mero contrato de arrendamiento, pues entendía que por ser una figura semejante a la del porteador (la del fletante), tienen la misma obligación. Se encargan de llevar la carga desde el puerto hasta el punto estipulado y también de custodiarla hasta su destino.¹⁰

¿Por qué llega a esta conclusión la doctrina? Se basa esencialmente en una serie de prácticas que el fletante debe realizar para asegurar el objetivo del transporte.

En primer lugar, llegan a la afirmación de que la obligación que tiene el fletante es de resultado, porque si, por ejemplo, el buque se avería o sufre algún problema por el que deviene inservible, se debe buscar otro que garantice que se puedan transportar las mercancías. Como dato curioso, se debe señalar que se pierde el derecho al flete, para el caso de que las mercancías no lleguen y sea por circunstancias que no pueden ser imputables al fletante.

Quizá ayude a esclarecer ideas, la comparación de las características esenciales del contrato de arrendamiento de buque y del contrato de fletamento:

El primero es un arrendamiento de cosa, y se cede el uso y disfrute del buque al arrendatario. Se conserva la propiedad por parte del arrendador, pero se cede la posesión. En el segundo caso, lo que se realiza es un arrendamiento de servicios y el fletante mantiene la posesión y control efectivo del buque, ya que aunque parezca que esa función corresponde al capitán, este está a sus órdenes.

Existen principalmente dos tipos diferentes de contrato de fletamento: aquel que se realiza por tiempo (time charter) y el que se realiza por viaje (charter party). La diferencia esencial, la indica su propio nombre, consiste en que la disposición del buque se ponga por un tiempo o para un viaje. En un caso, no viene pactado el recorrido que se va a hacer, sino que quien lo tiene a su disposición lo hace de forma unilateral y evidentemente respetando siempre los límites pactados.

¿Afecta esto al flete? En el caso del contrato de fletamento de “time charter”, se decide en función del tiempo que dure el contrato. En el caso del contrato de fletamento de viaje, se decide en función al viaje que se realiza pero puede llegar también a ser proporcional a la carga transportada o a la capacidad del buque.

¹⁰ Enciclopedia jurídica <http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/>

3) Elementos de este contrato

En primer lugar, se analizan los elementos personales diferenciándose fundamentalmente entre fletante y fletador. Estas son las partes que realizan el contrato, y en determinadas ocasiones se puede ver incluido el destinatario de las mercancías, el cual recibe el nombre de consignatario.

Página | 15

Fletante es quien pone un buque a disposición de una persona, bien para realizar uno o varios viajes o bien para tenerlo un tiempo determinado. Fletante puede ser todo aquel que tenga un buque, aunque en la práctica la norma general, es que sea el naviero o el titular de la empresa de navegación.

Fletador es la persona que contrata con el fletante o naviero la utilización del buque para que se transporten las mercancías y de este modo, se convierte en el cargador.

En la práctica no es usual que realicen ese contrato de forma material entre ellos mismos; es decir, lo que generalmente sucede, es que interviene una figura que se conoce como Brokers, cuya función se centra en asesorar y negociar. Ponen en contacto a ambas partes, para que lleven a cabo el contrato de fletamento

En cuanto a los elementos reales que intervienen en este tipo de contrato, se encuentra el buque, que tiene gran relevancia y llega a considerarse que se trata del elemento principal ya que se contrata un tipo determinado. Dicha importancia se refleja de forma clara en la póliza al exigir que consten determinadas características del buque como por ejemplo: la capacidad del buque, que es el dato que realmente importa al fletador, sobre todo, desde un punto de vista económico. De hecho, en el caso de no coincidieran la capacidad manifestada y la real, el fletador podría llegar a rescindir el contrato.

Se encuentra dentro de este grupo también el cargamento, el cual también debe ir detallado en la póliza. Con respecto al viaje, se establece que quede indicado tanto el puerto de carga como el de descarga.

Ha de señalarse en la póliza también el flete, y en que se han basado las partes para establecerlo. Se puede determinar que no debe pagarse el flete en el caso de que no se haya cumplido la obligación de realizar el transporte, ya que recordemos que precisamente lo que se paga, es un precio porque las mercancías lleguen a su destino. Si no llegan, tampoco se podrá exigir dicho pago.

En cuanto a la propia póliza, en la que deben de figurar todos los elementos expuestos anteriormente, se corresponde con el elemento formal de este contrato. Esta se encarga de documentar y surge una vez que se perfecciona el contrato. Se establece como práctica habitual, que en caso de faltar la póliza, se atenderá a lo establecido en el conocimiento de embarque.

Si se diera el caso de que encontrásemos contradicciones entre la póliza y el conocimiento de embarque, se atiende siempre a lo establecido en la póliza. Esto es lógico ya que es el contrato originario y el conocimiento de embarque no tiene la capacidad de novar o

modificar la voluntad primera de las partes que han celebrado el contrato (como bien se explica en el apartado destinado al conocimiento de embarque, este documento es firmado por el capitán o el agente del naviero).

Con respecto a los terceros que reciben las mercancías y tienen en su poder el conocimiento de embarque, no se van a ver afectados por la póliza, ya que no tienen ningún tipo de relación jurídica con esta. A no ser que mediante una cláusula llamada “cláusula de incorporación” se incluya la propia póliza en el documento de embarque. Evidentemente, en ese caso, sí tendrá efecto lo que en ella se disponga, frente al tenedor.

En definitiva, se trata de un acuerdo de los contratantes, que se rige por la autonomía de la voluntad de las partes. En la práctica lo habitual es que se parta de un modelo con fórmulas comunes y las partes incluyan aquello que consideran oportuno, hasta llegar a los datos y condiciones que eran deseadas por ambas partes¹¹.

4) Contratación y cierre del fletamento

En este tipo de contratación, se debe recordar la habitual intervención de los brokers o de los corredores de fletes.

El fletador o su bróker, transmite lo que se denomina una orden que se corresponde con una oferta al armador o a los brokers de los armadores; Comienza así una negociación, cuyo fin es acordar los puntos esenciales del contrato (main terms), los cuales varían, según el contrato sea por tiempo o por viaje. El resto de detalles serán pactados en un momento posterior.

En la práctica, lo habitual, es que estos contratos se cierran cuando las partes están de acuerdo con los elementos esenciales, quedando sujeto a detalles, y sobre todo al valor del cierre que será lo que más problema provocará.

Por lo general, se entiende, que el cierre sujeto a detalle es un acuerdo firme, y que por lo tanto hay obligación de seguir negociando y pudiendo cancelarse en el caso de que no se llegase a un consenso sobre los detalles. Posteriormente se llega al denominado acuerdo completo y se elabora una recapitulación de todos los términos y detalles.

Entonces el bróker redacta la póliza y la envía a las partes interesadas para que también la firmen. En el caso de que firmen los brokers por cuenta de su principal, se trataría de un contrato de comisión. Para determinar el momento de la perfección del contrato, se sigue el llamado criterio de emisión, por lo tanto el momento de perfección, se va a corresponder con la aceptación de la oferta emitida¹².

¹¹ HERNÁNDEZ IZAL, S. Estudio sobre el flete en el transporte marítimo.

¹² JOSE LUIS GABALDÓN GARCÍA, Curso de Derecho Marítimo Internacional Marcial Pons 2012, BROSETA PONT, Derecho Mercantil tecnos 2013, HERNANDEZ IZAL,S, Estudio sobre el flete en el transporte marítimo.

V CONTRATO DE TRANSPORTE EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Se trata de un documento donde se refleja el derecho de crédito, a la entrega de mercancías, que son objeto de un contrato de transporte marítimo.¹³

Página | 17

Es una figura que puede considerarse moderna, porque como se ha puesto de relieve en apartados anteriores, en un principio solo se contaba con contratos de fletamento, como el único documento dentro del transporte por mar. De manera que al ir desarrollándose, en líneas generales, la navegación, y tener como único apoyo la póliza de fletamento, comienzan a surgir problemas que deben solucionarse con una nueva regulación.

Con este nuevo documento, se tiende a simplificar las consecuencias de la póliza del contrato de fletamento. Se considera documento contractual y título valor. Además, el contrato en sí, es más simple que el anterior, pues al cargador lo que le interesa es que se realice correctamente la obligación que le ha sido encomendada, siendo ajeno al control y navegación del buque. Su cometido está centrado en el fin o resultado deseado, pero no en el medio que se utilice para conseguirlo.

Evidentemente es un contrato de carácter oneroso, ya que el transporte se realiza a cambio de una cantidad de dinero acordada por las partes. Si bien es cierto, que lo normal es que este tipo de contrato se haga a favor de un tercero, su carácter es bilateral, ya que el conocimiento de embarque, hará que efectivamente ese tercero tenga poder sobre las mercancías, pero, no podrá hacer efectivo ese derecho hasta que finalice el transporte, y las mercancías lleguen a su destino. Es indudable el carácter mercantil de esta figura¹⁴. (En

1) Contenido del conocimiento de embarque

Acredita que las mercancías han sido recibidas, comprometiéndose quien lo firma a entregarlas a quien sea el tenedor legítimo. Surge en la fase de ejecución del contrato para acreditar, únicamente, la carga a bordo del buque. Se trata de un documento de carácter unilateral que en apariencia no es nada complejo, pero en algunas ocasiones se encuentran contradicciones con lo pactado en la póliza y problemas en los casos de sumisión a determinados tribunales o a arbitraje para la resolución de conflictos.

En el documento, deben de constar los siguientes datos: aquellos que identifiquen a los sujetos que intervienen en la operación, los esenciales del buque con el que se realiza el transporte, y los puertos de carga y descarga. Estos dos últimos datos son especialmente relevantes para determinar el ámbito jurídico y las obligaciones que se asumen. Es muy

¹³ Enciclopedia jurídica <http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/>

¹⁴ Enciclopedia jurídica <http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/>.

EMPARANZA SOBEJANO, A. El transporte marítimo en conocimiento de embarque, dentro del manual que lleva por título La regulación del transporte de mercancías por mar, MARCIAL PONS 2010

importante que se refleje también el flete pactado, sobre todo en aquellos casos en los que no se hubiera pagado aún y se hubiese acordado que se hará cuando la mercancía llegue a su correspondiente destino; ya que en tal caso, el porteador debe saber que no podrá exigir dicho pago, hasta que se hayan entregado las mercancías.

Deben de quedar también perfectamente recogidos los datos que hacen referencia a la descripción, no solo porque sea importante saber qué tipo de mercancías se van a transportar, sino porque es absolutamente necesario que se exprese el estado en el que se encuentran. Se llega a una conclusión una vez que se observa la apariencia externa de la carga y se presumirá que estaba en buen estado, si no se incluye ninguna advertencia.¹⁵

2) Funciones del conocimiento de embarque

2.1) Función probatoria

En realidad este documento realiza una doble función probatoria ya que por una parte delimita el contenido de la relación de transporte, y por otro lado, prueba que el porteador ha recibido la mercancía.

Acredita que ha sido cargada la mercancía para después transportarla por mar. Se presume que se entregan a su destinatario, en el mismo estado en que se describen en el conocimiento de embarque. Esa presunción se aplica también al resto de características de la carga.

Esta presunción se puede destruir y ello se consigue, insertando el capitán, las reservas que considere en el conocimiento de embarque. Declaraciones que se incluyen en ese documento, y que sirven para rechazar la veracidad de alguno de los datos de la carga. No se encargan de exonerar de responsabilidad a ninguno de los sujetos, sino de reducir esa veracidad que tiene atribuida el conocimiento de embarque.

En el caso de que se quiera demostrar que los datos que aparecen en el conocimiento de embarque no son correctos, será el interesado, el porteador marítimo, a quien le corresponderá demostrar, cuando no haya ninguna reserva, que no es veraz la información que se da.

Para la validez o no de las reservas, se debe atender, al origen de su alegación. Cuando se formulan reservas sobre el estado o la condición aparente de la mercancía, en el momento en que se recibe, y se realicen por el porteador, será esto suficiente para considerar que presentan algún tipo de vicio y no deberán acompañarse de motivación alguna.

Si en el momento en que las mercancías son entregadas al destinatario, presentan los daños que en esas reservas se advierten, es el destinatario quien va a tener que probar que dichos daños se han producido durante el transporte. En el caso de que los datos que no coinciden hagan referencia al peso, las marcas o el número de bultos, se exigen que en este

¹⁵ Enciclopedia jurídica <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/>

Ley de Navegación marítima 14/2014

Anuario de Derecho Marítimo, La Ley de la navegación marítima. Consideraciones generales. Ignacio Arroyo Martínez, issn 0211-8432, nº 31, 2014. Páginas 23-35

caso, sí tengan un motivo fundado. Estas reservas son realizadas por el cargador, aportando los elementos necesarios para rebatir dichas sospechas que el porteador ha realizado. El hecho de que en ese último caso, se exija justificación tiene mucha lógica, ya que de lo contrario se propiciaría el poder deshacer la veracidad de los datos expuestos por el cargador, sin acreditación alguna.

Por la misma razón, se prohíbe el uso de las llamadas reservas de carácter genérico. Véase: “ignoro peso y contenido”, “se ignora estado y condición externa”. En el caso de que se incluyan este tipo de reservas, se tendrán por no puestas y van a desplegar un efecto nulo, con respecto a los datos que aparezcan señalados en el conocimiento de embarque. En la práctica, hay ocasiones en las que el cargador pide que se expida un conocimiento de embarque limpio, sin reservas, comprometiéndose a hacerse cargo de los gastos de indemnización que puedan derivarse por haberlo emitido sin de esa forma¹⁶.

2.2) Función contractual

Con el conocimiento de embarque, se pueden comprobar los derechos y obligaciones que cada parte tenga, ya que en él se incorporan también las condiciones pactadas del contrato de transporte. Estos documentos, suelen tener forma de formulario-tipo, y en él, se incluyen algunas cláusulas para que regulen las obligaciones de las partes.

Recoger todas las cláusulas del contrato de transporte, se puede convertir en una práctica complicada, así que se tiende a utilizar modelos en los que se recogen los elementos esenciales, y eso sí, se remite a otro documento, en el que el contrato de transporte se recoge de forma íntegra. Este modelo se conoce como “short form bill of lading”.

No deja de tratarse de un contrato con condiciones generales de contratación, de manera que serán válidos siempre que conforme al artículo 5 de la ley 7/1998 de 13 de abril de condiciones generales de contratación, las partes hayan firmado y un ejemplar haya sido facilitado al cliente que se adhiere al contrato. Además la remisión que se haga al documento “long form bill of lading”, donde se recoge detalladamente el contrato de transporte, debe ser lo suficientemente clara para que el cliente quede informado de su aplicación a dicho contrato.

2.3) Función representativa

Este documento tiene efecto de título valor, lo cual implica que al tenedor se le proporciona el derecho a reclamar en destino las mercancías que aparezcan en el contrato de transporte, y sean mencionadas en el documento. No así, a la propiedad de las mismas. La propiedad, se adquiere conforme a lo dispuesto en el artículo 609.2º CC. Si se transmite el conocimiento de embarque, implica que se transmite el derecho que se recoge en ese documento. Es decir, durante todo el trayecto, quien tiene el documento posee las mercancías y el derecho a disponer de ellas.

¹⁶ ANDRES RECALDE CASTELLS, El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte, civitas 1992.

Cabe la posibilidad de que se establezca que esa transmisión, sea limitada, es decir: que solo se transmitan una parte de esos derechos. Esta limitación puede referirse a que, por ejemplo, la empresa que vaya a ocuparse de la descarga, pueda efectivamente recoger la mercancía, pero no transmitir. (ANDRES RECALDE CASTELLS, *El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte*)

3) Sujetos que intervienen en este contrato

De todos ellos, el que presenta problemas prácticos es el porteador. Esto se debe a que el buque puede ser explotado directamente por el naviero, quien emitirá y firmará los documentos de embarque, o puede que sea un buque fletado, por lo cual será el fletador quien se encargue de emitirlos. Entonces, en este caso, el porteador será el naviero, el fletador o los dos; de tal manera que el problema real radica en la delimitación de la persona del porteador. En el caso de que sea el naviero quien contrata y emite entonces no se da ningún problema de identificación.

El verdadero problema se presenta por las diferentes formas en que estos documentos pueden emitirse. En caso de que lo firme el capitán, a no ser que aparezca alguna apostilla, la responsabilidad le corresponde al naviero del buque. En el caso de que firme el propio fletador o los agentes de este, pero no conste nada más que su firma, se entenderá que se corresponde la condición de porteador al naviero. Todo esto queda así establecido, precisamente, para evitar que el tercero, tenedor del documento, se vea perjudicado por esa falta de identificación. Este realizará el transporte, desde un puerto a otro, y se comprometerá a entregar las mercancías en el mismo estado.

La siguiente figura a analizar es la del consignatario, que se entiende que representa al naviero o al fletador. Y son estos quienes responden de los actos de aquel, incluso cuando haya firmado el conocimiento de embarque.

La figura del cargador no supone ningún problema de identificación, ya que es quien contrata.

Por último interviene en este contrato el destinatario, que es la persona que tiene el derecho de recibir o retirar las mercancías, cuando estas hayan llegado al punto de destino fijado¹⁷.

¹⁷ EMPARANZA SOBEJANO, A. El transporte marítimo en conocimiento de embarque, dentro del manual que lleva por título La regulación del transporte de mercancías por mar, MARCIAL PONS 2010

VI. LEY 14/2014 DE 24 DE JULIO DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Esta ley, realiza una reforma del Derecho Marítimo español en todos sus ámbitos, entrando en vigor el pasado 25 de septiembre. Simplemente con asomarse a su preámbulo, se entiende que no consiste en una mera reforma, que pretenda una actualización sin más profundidad. Va más allá. Esto se puede afirmar porque responde, en su totalidad, a una necesaria coordinación con el Derecho marítimo internacional, procurando su adecuación al actual transporte marítimo. Se supera así la extensísima regulación existente, las continuas contradicciones y, por ende, los inevitables conflictos que se producían entre los diferentes convenios, manteniendo, eso sí, la coherencia con estos. Es tan amplia que, puede afirmarse, que abarca tanto el derecho público como privado de la navegación. Pone al día la regulación de esta materia, uniendo lo establecido por el Código de Comercio (en adelante CCom -cuyas disposiciones pertenecientes a su libro III quedan derogadas-) y la práctica actual.

Atendiendo al guión que sigue el trabajo, y en relación con apartados anteriores en los cuales se explican diferentes sujetos y figuras que aparecen en este tipo de transporte, es relevante centrarse en su título II en el que se observan modificaciones en relación a aquellos que intervienen en la navegación; destacando la idea de que no se puede ser armador sin tener la posesión del buque y que no es necesario ejercer una actividad empresarial. Únicamente, quien hace navegar su buque con la citada finalidad, será considerado empresario y quien tendrá acceso al Registro Mercantil.

1) El objeto

Se centra en las situaciones y relaciones jurídicas que nazcan como resultado de la navegación marítima.(*Artículo 1º*)

Lo establecido en esta ley se supedita a lo establecido en los tratados internacionales y al derecho de la Unión Europea, salvo los casos en los que expresamente se haya previsto, no será de aplicación a los buques de Estado (incluyendo los de guerra), es decir, cualquiera que se dedique a un servicio público de carácter no comercial.

2) Ámbito espacial

Esta ley se aplica a la navegación por aguas de mar, ríos, canales y lagos, embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, así como en los tramos navegables de los ríos, hasta donde existan puertos de interés general. (Artículo 1º)

3) Sujetos

A continuación se resumen las definiciones aportadas por esta ley sobre los diferentes sujetos y, en general, del trato que estos reciben en ella.

3.1 Armador

Puede ser o no el propietario, pero es quien tiene la posesión del buque y lo dedica a la navegación en su propio nombre o, al menos, bajo su responsabilidad. Se presumirá armador, el propietario que figure inscrito en el Registro Mercantil.

El armador no propietario, podrá inscribir su condición en el Registro de Bienes Muebles. En caso de que se produzca en la práctica condominio naval (término que se explica más adelante) recaerá la condición de armador sobre cada uno de los condóminos. (Artículos 69.1 y 71.1). Responde directamente frente a terceros de las actuaciones del capitán y de la dotación de buque. (*Artículo 149 de la ley 14/2014*)

3.2 Naviero

Se corresponde con aquella persona que se encarga de explotar el buque, pero sin que dicho buque tenga que ser de su propiedad. A modo de curiosidad se debe hacer referencia, en relación con esta figura, a la del consignatario, debido a que la jurisprudencia del Tribunal Supremo equiparaba a los dos sujetos mencionados, aún en los casos en que ese último ni siquiera intervenía en la operación. Con la aparición de esta ley se supera esta teoría, estableciendo que el consignatario no será responsable de indemnizaciones por daños, pérdidas de la mercancía o por retraso en la entrega de esta.

3.3 Dotación

Este concepto surge para referirse a las personas que son empleadas en un buque, cualquiera que sea su servicio e independientemente de la forma en la que se les contrate.

3.4 Capitán

Se corresponde este término con la figura que ostenta el mando y la dirección del buque. Representa la autoridad pública y es al armador a quien le corresponde su nombramiento y su cese. Recaen sobre él los mismos deberes y facultades que ostenta el encargado del Registro Civil. Y será el encargado de emitir certificados de defunción en el caso de no hallarse un médico a bordo. Autorizará también el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado conforme a lo dispuesto en el Código Civil, debiendo dejar constancia de ello, al igual que de la entrega de un testamento ológrafo si se diera el caso.

4) El condominio naval

Forma de sociedad interna mercantil. Formada por varios condóminos que ostentan la copropiedad de un buque, siempre teniendo en cuenta que la finalidad ha de ser la explotación mercantil de aquel. La ley lo recoge en los artículos comprendidos entre el 150

y el 155, incluidos. Tienen derecho a elegir un administrador, el cual tendrá la consideración de factor mercantil (artículos 281 y siguientes del Código de Comercio). Aún, esta ley considera que cada uno de los condóminos participa de la condición de armador. Tanto los actos de administración como los de disposición sobre el buque, se rigen bajo un régimen de mayoría de cuotas (artículo 151). Cada uno de los condóminos tiene plena disposición sobre su cuota, que la podrá gravar o transmitir (artículo 154º).

VII. TIPOS DE TRANSPORTE. EN ESPECIAL EL TRANSPORTE MULTIMODAL¹⁸

Los numerosos avances y los continuos cambios que se han ido produciendo en el mundo del transporte, han conseguido que, poco a poco, se fuera transformando el ámbito del comercio. En materia de derecho, esto ha implicado la revisión de antiguas normas y su puesta al día.

Uno de los avances más destacables, como consecuencia de esas nuevas circunstancias, es la aparición del transporte multimodal. Lo que se va a conseguir, es que operaciones internacionales, que requieren del empleo de diferentes medios de transporte para ser llevadas a cabo y en las que, por supuesto, se va a requerir la intervención de varios porteadores, puedan celebrarse bajo un mismo contrato. En primer lugar, se trata de una evidente ventaja para los cargadores dado que estos, deben encargarse de la suerte de las mercancías en el traslado de estas, y cuando pasan por diferentes transportistas, tienen que seguir y atender esos cambios y esto implica que no puedan dedicar tiempo a asuntos que debe atender de manera personal.

Sin embargo, con el transporte multimodal, solamente, se contrata a un sujeto que recibe el nombre de operador de transporte multimodal. Este se encarga de asumir el riesgo, durante todo el transporte de las mercancías, hasta que son entregadas en su destino. También puede encargarse, en el caso de que las partes lo acuerden, de las operaciones de carga y descarga. Lo que va a marcar la diferencia con los contratos tradicionales, es el hecho de que se contrata con un único sujeto.

El mercado presenta nuevas exigencias porque, evidentemente, los usuarios prefieren contratar con una sola persona. Lo que se da con este tipo de transporte, es una respuesta a esas necesidades, aportándose una mayor eficacia y seguridad en la entrega de las mercancías.

Como es lógico, se precisa que este transporte sea regulado de forma flexible a la hora de llegar a un acuerdo las partes, valiéndose de los avances tecnológicos que favorezcan ese transporte, pero que no implique un aumento descontrolado de los costes. Tampoco debe admitirse que, para conseguir un presupuesto accesible, se disminuyan garantías o elementos esenciales del transporte (por ejemplo que se disminuya la seguridad). Lo expuesto anteriormente, viene a ser la causa de la aparición del transporte multimodal.

¹⁸ La información de este apartado se ha obtenido a partir de: ANDRES RECALDE CASTELLS, El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte

Además, en este apartado se realizará una referencia a distintos tipos de transporte y también se aludirá a diferencias entre estos y aquel.

Los diferentes ordenamientos jurídicos internos, no regulan de forma específica el transporte multimodal. Es más, este transporte, no cuenta con una normativa propia. Esto complica, considerablemente, la tarea de decidir cuáles son las características propias del mismo. Uno de los primeros datos a los que se debe aludir, es al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte multimodal de mercancías de Ginebra, de 24 de mayo de 1980, (en adelante Convenio de Ginebra). En él se establece que, es transporte multimodal el que emplea por lo menos dos de los distintos modos de transporte (marítimo, aéreo o terrestre).

Debe existir un contrato de transporte multimodal, en el que el operador asume la responsabilidad de todo el traslado. Aparece así la primera característica importante. Esta la asume la persona que realiza el papel de operador de transporte multimodal. No se debe olvidar que no se combinan diferentes contratos, sino que solo se celebra uno y que intervienen dos medios de transporte, contando cada uno de ellos con una regulación jurídica propia.

Cabe destacar que no debe dejarse de lado el hecho de que este contrato tiene carácter internacional, ya que se realiza de un Estado a otro. Como es lógico, las partes serán quienes decidan, si van a querer, que se realice un transporte multimodal o si lo eligen segmentado.

1) Naturaleza

Evidentemente podemos afirmar que se trata de un contrato de transporte; porque en este caso el porteador se va a encargar de conseguir el mismo resultado: que las mercancías lleguen a su destino, y que lo hagan en las mismas condiciones que se entregaron.

Hay datos y características suficientes, para considerar a este tipo de transporte como independiente y diferenciado de los demás. Debe quedar excesivamente claro, que no se debe considerar como varios contratos, que se acumulan, sino como un transporte que se realiza de manera continua.

2) Transporte con porteador inicial y subcontrato de porteadores

En este tipo de transporte, encontramos un porteador inicial que es quien responderá de la obra frente al cargador. Este, subcontrata a otros porteadores con el fin de que sean ellos quienes realicen las actividades, o parte de ellas, que le fueron encomendadas al cargador principal.

Normalmente, esto se debe a que el primer porteador no puede realizar la totalidad de la actividad a la que se ha comprometido, únicamente, con sus propios medios.

3) Transporte con reexpedición

En este tipo de transporte el portador responde frente al cargador, por llevar durante un tramo del trayecto la mercancía. Para que el transporte se complete, este contratará a otros portadores en nombre propio y por cuenta del remitente. En este caso el portador responde como tal, asumiendo, en primer lugar, al tener que realizar un tramo del transporte, y en segundo lugar, es comisionista y delega su tarea en otros portadores.

4) Transporte sucesivo

En este caso, todos los portadores que intervienen para realizar el transporte, son parte de un mismo contrato. Lo celebra el primero de ellos y se van uniendo el resto de portadores de manera sucesiva.

Los portadores en esta clase de transporte responden de manera solidaria frente al acreedor, y por la parte de su trayecto en la relación interna entre portadores. La responsabilidad solidaria es pasiva en este caso, ya que responden independientemente de quien fuera el culpable de una pérdida o deterioro en la mercancía, o de que se retrasara la entrega. Teniendo en cuenta que puede producirse una excepción, en el caso de que se haya añadido o se haya hecho constar alguna reserva, en el documento de transporte. En ese caso tienen contemplada la exoneración del pago.

Todo esto ocurre sin perjuicio de la acción de regreso que el portador que responde, posee contra el resto que hayan intervenido en el transporte. Es esa responsabilidad solidaria a la que nos hemos referido, la que ha provocado que en la práctica se tienda a no emplearse esta modalidad de transporte.

5) Transporte múltiple

En este caso, el cargador celebra un contrato con cada uno de los portadores que intervienen en el transporte. Estos portadores no tienen ningún tipo de relación jurídica entre ellos y es por eso, que responde ante el cargador, únicamente por la parte del transporte que haya realizado cada uno. Como es lógico este tipo de transporte no da muchas soluciones al problema práctico de conseguir facilitar las operaciones, mediante un único contrato

VIII. INCOTERMS

Corresponde al acrónimo de International Commercial Terms (en español, Términos Internacionales de Comercio). Actualmente se emplean los INCOTERMS en su versión renovada de 2010, que entró en vigor el 1 de enero de 2011 y que se prevé que continúe en vigor hasta el año 2020. Se corresponden con un contrato de compraventa que se rige por las normas que pueden encontrarse en la Convención de las Naciones Unidas que regula esta materia.

Estas han pasado a formar parte de nuestro Ordenamiento Jurídico, de manera que son normas de plena aplicación. Sin embargo, es importante saber que no se corresponden con el contrato en sí, sino que sirven para favorecer la interpretación del mismo, a fin de evitar posibles problemas de este tipo en los que las partes podrían incurrir. No se debe descuidar el hecho de que se aceptan inter partes de manera voluntaria.

Su función consiste en establecer criterios para los contratos de compraventa internacional, regulando con gran precisión las obligaciones de cada una de las partes, como son:

- la distribución de gastos.
- la transmisión de riesgos.
- las condiciones de entrega.
- el transporte internacional de mercancías.

La Cámara de Comercio Internacional (en adelante CCI), señala que estas Reglas solo se encargan de algunos aspectos, que están muy determinados, dentro de la relación de un contrato de compraventa. Cuando se realiza una compraventa internacional, se lleva a cabo un acuerdo que puede, quedar o no, plasmado en un contrato estipulado. En este contrato se establecen una serie de derechos y obligaciones para ambas partes. Dicho acuerdo puede ser, entonces, completado por los INCOTERMS. En resumen son empleados de manera facultativa.

Los INCOTERMS se encargan de recoger distintas modalidades de entrega de mercancías, y las obligaciones de las partes, quedan fijadas en el contrato con alta precisión, afectando únicamente a la relación existente entre el vendedor y el comprador, excluyendo la relación que pueda darse entre estos y terceros. Es decir: si una parte no interviene en el contrato en el que se introduce alguna de estas reglas, no se verá afectada por lo que esta disponga.

IX. CONSIDERACION

Para comprender la consideración que estos reciben en la práctica, debe recordarse que la prelación de fuentes del Derecho Mercantil establece que los actos de comercio se rigen por la ley, los usos de comercio y los principios generales del Derecho. (Clara manifestación del principio de legalidad del sistema español).

Evidentemente, los INCOTERMS, no tienen las características necesarias para ser consideradas leyes. La doctrina los engloba en la categoría de usos. Esto posiblemente se deba a que la práctica ha superado a lo que en la teoría se esperaba, ya que en puridad no son estrictamente usos, porque es necesario que para su aplicación, se hagan constar en el contrato de forma expresa.

X. APLICACION

¿Cómo se deben aplicar?

El concepto INCOTERMS está formado por una serie de reglas que se presentan abreviadas en tres letras en cada caso, y reflejan la práctica de los negocios en los contratos de venta de bienes. Describen principalmente las tasas, los costes y los riesgos en que se ven envueltos en la entrega de las mercancías.

Su correcta aplicación implica que en primer lugar se debe plasmar de manera correcta el INCOTERM elegido, indicando sus tres letras, el lugar geográfico convenido y su versión. *Ejemplo: EXW, Sevilla, INCOTERMS 2010.*

Se debe elegir la regla más adecuada al transporte que se vaya a realizar, dependiendo de la forma en la que se lleve a cabo la compraventa. Comprobando siempre que sea la más adecuada para las mercancías e intereses de las partes. Sobre todo, debe prestarse atención en aquellos casos en los que las partes pretendan añadir obligaciones sobre las que ya se estipulen en las diferentes reglas, por ejemplo en lo relativo a la organización del transporte o en aquellas en las que se contemple la obligatoriedad de contratar un seguro por una de las partes; queriendo posteriormente una de ellas, que se aumente la cobertura inicialmente presentada.

Cada una de estas reglas, contiene o aporta información muy importante y de gran ayuda, a la hora de decidir cual se debe elegir, bien sea porque convenga para un tipo de transporte, por las obligaciones de cada una de las partes, por la organización del transporte o el seguro y demás datos a tener en cuenta a la hora de realizar el transporte.

Aún así, se elija el que se elija, las partes deben de tener en cuenta que, la interpretación de su contrato, puede verse influenciado por las aduanas particulares de cada puerto o lugar. Por ello, se recomienda que se especifique el lugar o puerto, tanto como les sea posible a las partes. Por ejemplo: “FCA 38 Cours Albert 1er, Paris, France INCOTERMS2010”.¹⁹

Las recomendaciones que se dan en relación a precisar, tanto como sea posible, el punto de entrega, se realizan en aras a evitar problemas, en cuanto a quién tiene la responsabilidad de hacerse cargo del pago, en el caso de daños en los bienes desde que llegan al punto de destino en general (remitiéndonos a los ejemplos anteriores, puerto o Parque de Las Llamas) o al punto específico y concreto (terminal o Escenario Santander) .

Como se ha explicado, estas reglas, se van a encargar de indicar a cuales de las partes le corresponde la obligación de realizar el transporte, los temas del seguro, cuando se le entregan los bienes al comprador..., sin embargo, nada se dice en ellas del precio que se debe pagar, ni de cómo debe hacerse el pago.

XI. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

En esta versión (2010) aparecen dos nuevas reglas, (DAT y DAP) que sustituyen a DAF, DES, DEQ y DDU, que pertenecían a la versión de 2000. Queda de esta forma reducido el número de INCOTERMS, a un total de once. Se ha logrado esa reducción, mediante esos dos nuevos modelos, que se usan en función del acuerdo que se haya hecho con el transporte y el momento de entregar la mercancía. (Guía INCOTERMS y Cámara de Comercio Internacional).

XII. CLASIFICACIÓN (Guía INCOTERMS 2010)

Los 11 términos, se presentan divididos, en dos clases distintas:

1) Reglas para cualquier tipo de transporte:

EXW- EX WORKS

FCA- FREE CARRIER

CPT- CARRIAGE PAID TO

CIP- CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO

DAT- DELIVERED AT TERMINAL

DAP- DELIVERED AT PLACE

DDP- DELIVERED DUTY PAID

2) Reglas para transporte por mar:

FAS- FREE ALONGSIDE SHIP

FOB- FREE ON BOARD

CFR- COST AND FREIGHT

¹⁹ El siguiente ejemplo se aporta para facilitar la comprensión de la necesidad de que se especifique lo máximo posible el punto de entrega.: si se da el caso de que la entrega debe realizarse en el “Parque de las Llamas”, el punto de destino es claro, pero se localizará mejor seguramente, si se especifica que debe entregarse en “El escenario Santander” o en cualquier otro punto que sea localizable.

CIF- COST INSURANCE AND FREIGHT

Los primeros siete, se pueden emplear independientemente del modo de transporte y de que se emplee solamente uno o más medios de transporte; pueden incluso usarse, cuando no se trate en absoluto de transporte marítimo.

La segunda clase, recoge aquellos casos en los que el punto de entrega y el lugar en el que se carga la mercancía, son dos puertos; de ahí la etiqueta que se les asigna: “transporte por mar o por vías navegables”.

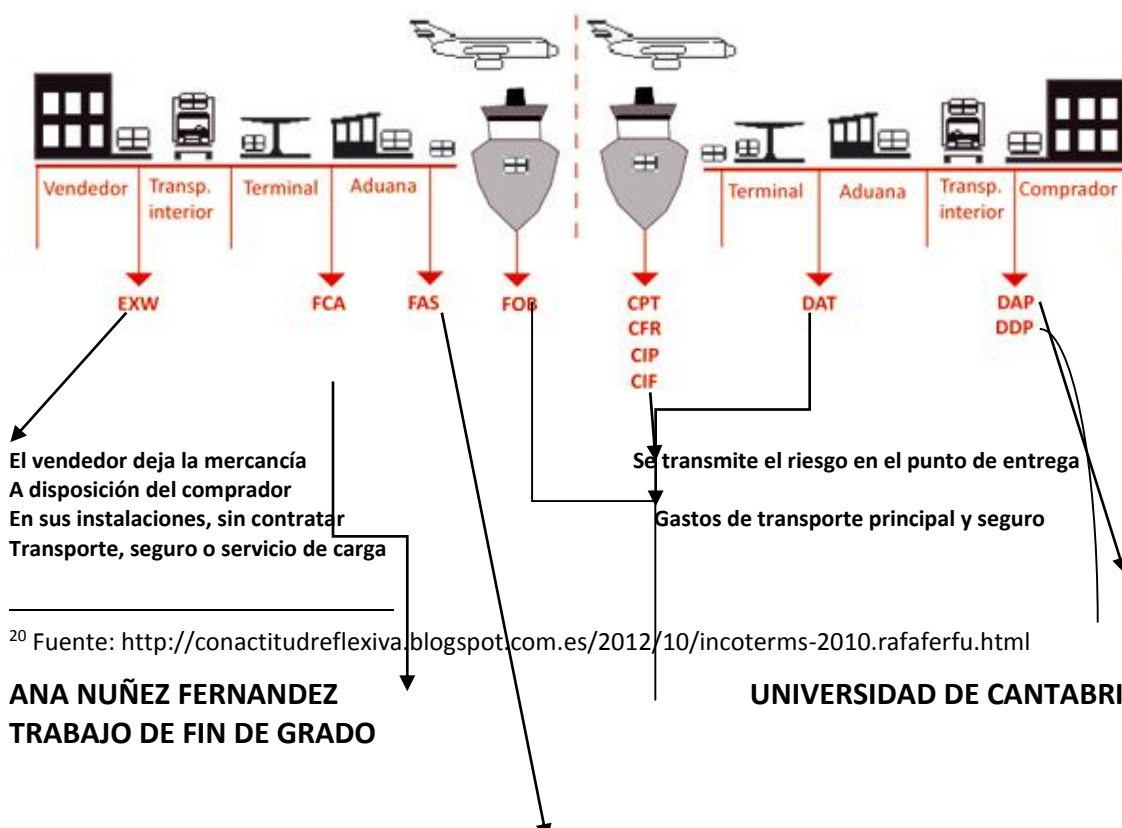
Página | 29

En las últimas tres reglas, todas las menciones en relación a que el punto de entrega sea la borda del barco, han sido omitidas. Pasando a establecerse que las mercancías son entregadas cuando están estivadas en la bodega del buque. Es decir, la transmisión no se produce al pasar la borda, sino mientras están cargadas. Este cambio ha sido motivado por una necesidad de reflejar mejor la realidad del comercio en la actualidad.

Para entender esto, es necesario saber que la teoría anterior consistía en establecer una línea imaginaria que fuera perpendicular a la borda del barco, y en función de que se traspasara o no dicha línea, se transmitían costes o riesgos, en un momento o en otro. Evidentemente hoy en día es un absurdo y no genera ningún tipo de responsabilidad.

Estas reglas, generalmente se utilizan en contratos en los que las mercancías, van a atravesar fronteras, es decir, en ventas internacionales. Sin embargo, se contempla que puedan ser empleados en el ámbito interno. Por ello manifiestan, de forma clara, que la obligación de cumplir con los trámites aduaneros existe solo, donde sea aplicable.

En algunas ocasiones, las partes, quieren alterar alguna regla. Estas alteraciones no se prohíben, pero puede haber complicaciones en el caso de que se decidan. Para evitarlo, se recomienda que las partes, hagan constar de manera muy clara esas alteraciones en su contrato.

XIII. ESQUEMA ²⁰

La entrega se puede realizar en cualquier punto

El vendedor se hace cargo de la importación

Añade los costes de transporte en origen hasta el punto delimitado por el *incoterm*. El riesgo de daños se transmite una vez la mercancía se carga en el medio de transporte

Añade gastos de carga y se transmite en bodega

Gastos de transporte en origen hasta que la mercancía se encuentra al costado del buque, sobre el muelle.

XIV. EXPLICACIÓN DETALLADA DE CADA UNO DE LOS TIPOS DE INCOTERMS (Guía INCOTERMS 2010).

1) EXW (EX WORKS)

Esta regla se usa indistintamente del modo de transporte que se selecciona. También puede usarse cuando se emplea más de un medio de transporte. Es adecuado para el transporte interno. Implica la mínima obligación para el vendedor.

2) FCA (FREE CARRIER)

Esta puede aplicarse a cualquier tipo de transporte. También puede usarse en los casos en que se da más de un tipo de transporte. El vendedor, entrega la mercancía al porteador o a otra persona que designara el comprador. Lo entrega en el local o en otro lugar que se haya estipulado. Se advierte de forma clara a las partes de que detallen y establezcan de forma muy precisa ese lugar, ya que el riesgo pasa al comprador en ese momento.

El vendedor deberá liquidar lo relativo a la exportación cuando sea aplicable, pero no tiene obligación de encargarse de ninguno de los trámites de importación.

3) CPT (CARRIAGE PAID TO)

Se usa independientemente del modo de transporte elegido y también puede usarse cuando intervengan varios tipos de transporte. En este caso, el vendedor entrega la mercancía al porteador o a otra persona que el comprador haya designado en el lugar que se haya acordado.

El vendedor deberá hacerse cargo de los costes que sean necesarios para que la mercancía llegue al lugar de destino.

Cuando se emplea CPT, CIP, CFR o CIF, el vendedor, cumple su obligación de entrega, al depositar la mercancía en manos del porteador y no cuando se entregan en el lugar de destino.

En la práctica esto se critica porque, el riesgo y el coste, se transmiten en puntos diferentes. Las partes son advertidas que deben identificar de la manera más precisa posible, dentro

del contrato, ambos lugares de entrega. Si intervienen varios porteadores en el transporte, y las partes no han acordado un punto específico de entrega, se considerará que el riesgo se transmite cuando las mercancías han sido entregadas al primer porteador en un punto que el vendedor decidió, y sobre el que el comprador, no tiene control alguno. De manera que, en el caso de que las partes deseen que el riesgo se pase en el último de los pasos dados en el transporte, deben especificarlo en el contrato que realicen.

Quedan advertidas igualmente las partes, que deben hacer constar de la forma más precisa posible, el punto que hayan decidido que va a corresponder con el lugar de destino. Los costes que se deriven de la elección de dicho punto, corren a cargo del vendedor.

4) CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO)

Esta regla puede ser empleada independientemente del medio de transporte que se emplee, y de que intervengan uno o más medios de transporte en la operación a realizar. En este caso, el vendedor entrega las mercancías, al porteador o a otro sujeto designado por el vendedor, en el lugar que se haya acordado (si es que las partes han acordado alguno).

El comprador debe hacerse cargo de contratar y pagar los gastos de transporte, que sean necesarios, para poder entregar la mercancía en el lugar de destino nombrado. El comprador se encarga, también, de contratar un seguro contra los riesgos que asume el comprador, en relación con los daños o pérdidas que puedan sufrir las mercancías durante el transporte.

El comprador, debe tener en cuenta, que bajo la regla CIP, el vendedor queda obligado a contratar un seguro pero solo se le exige una cobertura mínima. De manera que en el caso de que el comprador desee una mayor protección, que la estipulada en este caso, deberá llegar a un acuerdo, más expreso, con el vendedor o realizar su propio contrato de seguro extra.

Al igual que en la regla anterior, se cumple la obligación de entrega, cuando la mercancía se deja en manos del primer porteador y no en el momento en que llegan al lugar fijado como destino de estas. Se repiten los mismos problemas. En consecuencia el método a seguir cuando en la operación intervenga más de un porteador y las partes no hayan fijado un punto concreto en el que acuerden que acuerden el traspaso del riesgo también se aplica la misma solución.

También se advierte al vendedor que debe dejar la mercancía en un lugar lo más cercano posible al punto de entrega estipulado. Los gastos que se deriven de problemas que puedan surgir hasta que se llega a ese punto, corren a cargo del vendedor, salvo que se haya acordado lo contrario por las partes.

Se establece que el vendedor se haga cargo de los despachos de exportación pero, sin embargo, no tiene obligación de hacerse cargo de ninguno de los gastos de importación.

5) DAT (DELIVERED AT TERMINAL)

Esta regla puede ser empleada independientemente del tipo de transporte que se emplee en la operación y de que se acuerde que se realizará mediante uno o más medios de transporte.

El vendedor cumple su obligación de entrega una vez que la mercancía es descargada y puesta a disposición del comprador en el lugar de destino; que en esta regla, siempre será una terminal (por ejemplo: en una terminal aérea). Las partes deben especificar de la forma más clara posible la terminal. Los riesgos hasta ese punto, corren a cargo del vendedor.

Por otro lado, en el caso de que se vayan a soportar los riesgos y costes incluidos en el transporte de las mercancías, desde la terminal hasta otro lugar, será más apropiado o recomendable emplear las reglas DAP o DDP. Esta regla obliga al vendedor a costear los despachos de exportación, y por contra no está obligado con respecto a los gastos de importación.

6) DAP (DELIVERED AT PLACE)

Esta regla puede ser empleada independientemente del medio de transporte que se elija y de que se empleen uno o más medios de transporte.

El vendedor cumple con la obligación, que tiene asignada de entrega, cuando llegan los bienes a su destino. La regla establece que debe dejarlos preparados para la descarga. Es cierto, que en la práctica el hecho de que se descarguen o se dejen listos para ello, se pacta como condición dentro del contrato de transporte. No obstante, debe conocerse y tenerse en cuenta, que en puridad esta regla establece la no obligación de descarga. El vendedor será quien asuma todos los riesgos hasta que los bienes alcancen su destino.

Al igual que en la regla anterior, las partes deben especificar en la forma más concreta posible el punto de destino. El riesgo hasta ese punto, es asumido por el vendedor. También en este caso debe procurar el vendedor, que la mercancía quede lo más cerca posible del punto establecido como lugar de entrega.

DAP, establece que los gastos de exportación sean costeados por el vendedor, pero sin embargo, no tiene ninguna obligación con relación a los gastos de importación. Si la voluntad de las partes es que el vendedor llegue a hacerse cargo de los gastos de importación deberá usar el término DDP.

7) DDP (DELIVERED DUTY PAID)

Esta regla puede ser usada independientemente del medio de transporte que se pacte emplear y de que en el transporte intervenga un medio o más.

El comprador entrega los bienes cuando son puestos a disposición del comprador en el lugar de destino. En otros casos se entiende que es así, cuando se le ha entregado de forma física, que es lo que ocurre en la mayoría de casos. Sin embargo en este, se dejan listas para ser descargadas en el punto acordado.

Tanto el riesgo como el coste se pasan en el mismo momento, en el punto de destino. En este caso, el vendedor corre con todos los gastos y riesgos relacionados con entregar las mercancías en el punto de destino, anteriormente referido. Debe hacerse cargo de todos los gastos de exportación y de importación, al igual que del despacho de aduanas. DDP, representa la máxima obligación para el vendedor.

8) FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)

Esta regla solo puede emplearse para transporte por mar o “camino navegables”. La traducción literal sería: *franco al costado del buque*. Lo que establece esta regla, es que el vendedor cumple entregando los bienes cuando estos se colocan al costado del buque, por ejemplo, en el muelle o en una barcaza. Este punto ha sido previamente seleccionado por el comprador en el puerto de origen.

Desde ese momento en adelante, el comprador se hace cargo de todos los costes. De manera que en este caso, los costes que se deriven de recoger la carga son asumidos por el comprador (por el contrario en el caso del INCOTERM FOB, se hace cargo el vendedor como veremos más adelante).

En los casos en los que se realiza el embarque con contenedores, la transferencia de riesgo y coste, se realiza en la terminal. Se considera por lo tanto, que esa norma no debe ser aplicada y se entiende que FCA es más apropiada en su lugar.

Los gastos de exportación, son costeados por el vendedor en los casos que corresponda. Sin embargo, no debe hacerse cargo de ningún gasto de importación.

9) FOB (FREE ON BOARD)

Esta regla solo puede emplearse en transporte por mar y por “camino navegables”. La transferencia del riesgo y de los costes, se realiza cuando la mercancía está en el barco. Es decir, cuando se encuentra estivada en la bodega. Y tal y como se dijo antes, en este caso es el comprador quien se hace cargo de los gastos desde este momento en adelante. El punto de entrega, es de nuevo, el punto de origen.

Al igual que ocurría con la regla anterior, esta no es la más apropiada para el caso de que se realice el transporte con contenedores.

El vendedor va a hacerse cargo de todos los gastos de exportación pero no ocurre lo mismo con los gastos de importación, que no deberá atender.

10) CFR (COST AND FREIGHT)

Esta regla se emplea únicamente en transportes que se llevan a cabo por mar o por caminos navegables.

Al contrario que en las dos reglas anteriores, en las cuales la mercancía se entregaba en el puerto de origen, en este caso, se entregan en el puerto de destino.

El vendedor en este caso, se hace cargo de todos los gastos hasta que los bienes llegan a su destino. No tiene obligación de descargar la mercancía y el riesgo, por el contrario, es del comprador desde que cargue la mercancía.

Es decir, el comprador asume el coste de las pérdidas que pueda sufrir su mercancía durante el transporte, de manera que una vez más, el riesgo y el coste, se transmiten en momentos distintos. Tampoco esta regla se recomienda en el uso de contenedores.

De los despachos de exportación se encarga el vendedor. Una vez más, se establece que no debe hacerse cargo de los costes de importación.

11) CIF (COST INSURANCE AND FREIGHT)

Solo se emplea esta regla en el caso de que el transporte se realice por mar o por “camino navegables”.

En esta, se establece lo mismo que en la anterior, en cuanto al punto de entrega de las mercancías, (que es en el punto acordado y no cuando estas hayan alcanzado su destino). También con respecto al traspaso de los costes y del riesgo, (siendo en el momento en que se encuentran estivadas en la bodega y no en el momento en que se cargan las mercancías). Teniendo en cuenta que una obligación le corresponde al vendedor y la otra al comprador.

Lo que cambia en esta regla y lo que se destaca de ella, es que se contrata un seguro. Este da una cobertura mínima, y como ocurría con CIP, en el caso de que quiera que tal seguro sea más amplio; es decir que el comprador desee una mayor protección, debe acordarse de manera expresa con el vendedor o pagar un extra.

Se hace notar de nuevo a las partes la relevancia que tiene elegir y expresar de la forma más clara posible los distintos puntos de transmisión (de entrega de mercancías, de costes y del riesgo).

El vendedor hace frente una vez más a los gastos de exportación y no va a ocurrir lo mismo con los de importación.

XV. CONSEJOS DE UTILIZACION (GUIA INCOTERMS 2010)

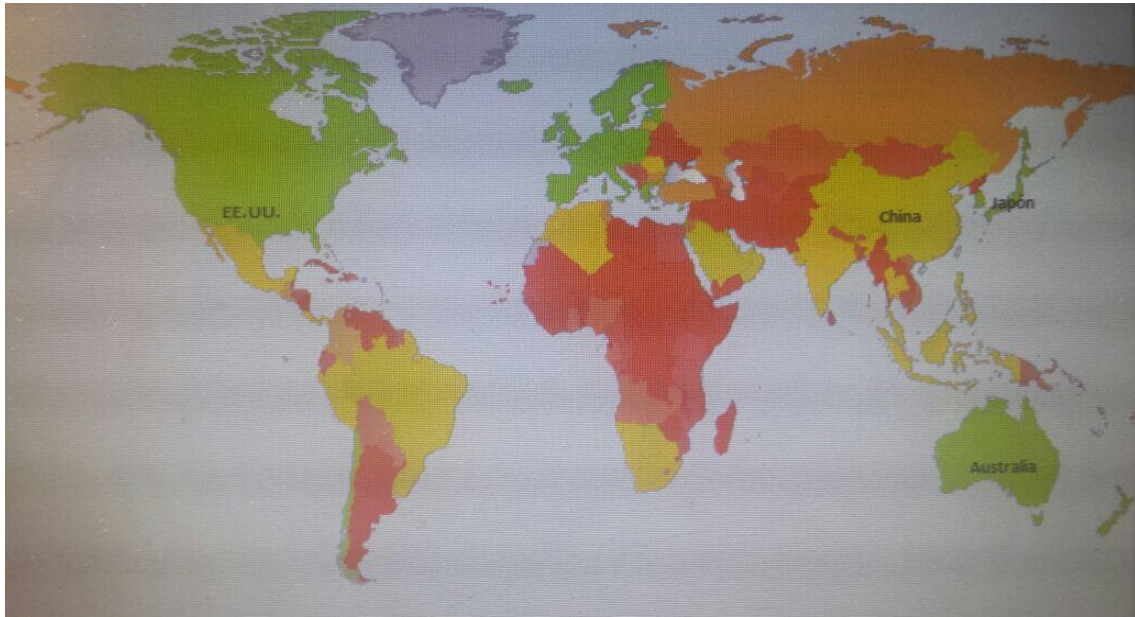
Una vez que los diferentes INCOTERMS 2010 han sido explicados, es el momento de destacar una serie de consejos que se dan en relación con estos, los cuales se entienden como claves para su correcto uso.

Se establece en primer lugar que debe delimitarse con la máxima precisión el lugar de entrega de la mercancía. Debe evitarse el uso de EXW, y usar FCA cuando la mercancía sea empleada en el país de origen.

La normativa de 2010 recalca, (como se ha plasmado anteriormente), que en los casos que se traten de transporte con contenedor, no deben utilizarse los INCOTERMS marítimos. La razón es que no se entregan cargados en los buques, sino en las terminales de los puertos. En su lugar se entiende que es más apropiado utilizar FCA, CFR o CIP.

Dentro del comercio internacional se pueden encontrar diferentes tipos de riesgo en las operaciones que se realizan. Puede ser político, legal, de problemas de fluctuaciones del valor de la moneda... Se aconseja que se exporte en "C" y se importe en "F". Y que los INCOTERMS en "D" se reserven para ser empleados en países que impliquen poco riesgo.

Ese mapa indica los países donde existe un mayor peligro dentro del trabajo. Los colores van indicando mayor o menor zona de conflicto, siendo las que se encuentran coloreadas en rojo, los lugares donde menos se aconseja realizar una prestación.



En la práctica, al realizar contratos en los que aparecen estas figuras, se otorga prioridad a los polivalentes antes que a los marítimos. El criterio que se utiliza, no es el reparto de costes y riesgos entre el comprador y el vendedor, sino el tipo de transporte empleado. De manera que los polivalentes pueden ser empleados en cualquier tipo de transporte incluyendo el multimodal.

Se establece como obligación, que el vendedor facilite al comprador toda la información necesaria en lo que a seguridad se refiere y también aquella que este precise en relación al transporte. En el caso de que facilitar dicha información suponga algún tipo de coste, este, correrá a cargo del comprador.

Por último, conviene saber que se dan la misma validez a mensajes y documentos vía telemática que a los soportados en papel, siempre que así lo acuerden las partes, o sea, la práctica habitual.

XVI. DERECHO COMPARADO. LOS "RAFTD"²¹

²¹ OCTAVIO REYES LOPEZ, Gestión logística de los negocios internacionales, nº de registro 201449707, enciclopedia virtual eumed.net

A parte de los INCOTERMS de la Cámara Internacional de Comercio, existen los denominados RAFTD de la Cámara de Comercio Exterior Estadounidense. Son el acrónimo de Revised American Foreign Trade Definition y equivaldrían a la versión americana de los INCOTERMS, en español: Definiciones Revisadas del Comercio Exterior Americano.

Se publicaron en 1919, fueron reformados en 1940 y editados formalmente en junio de 1941. Actuaban de forma paralela a los INCOTERMS, encargándose principalmente de facilitar las operaciones de compraventa, favoreciendo así las operaciones de importación y exportación que se lleven a cabo con los Estados Unidos.

Aunque su objetivo es el mismo, presentan grandes diferencias a la hora de elegir por ejemplo la responsabilidad, por lo que es de gran importancia que se acuerde con la mayor claridad posible cuál de las dos figuras se va a emplear en la operación. Los RAFTD no son obligatorios en ningún contrato sino que la validez se la dan las partes una vez que estas determinen que van a ser incluidos en el contrato que acuerden. Fueron eliminados en 1985 y ya no están en vigor, pero aun así hay empresas americanas que siguen empleándolos.

En el supuesto de que sean empleados debería ponerse la siguiente leyenda: Quotation subject to the Revised American Foreign Trade Definitions 1941” (Cotización sujeta a las Definiciones Revisadas del Comercio Exterior Norteamericano 1941). (Cámara de Comercio Internacional).

1) EX WORKS

En este caso se presentan cinco variantes de esta regla: ex-work, ex factory, ex –mills, ex –mine, ex –plantation y ex –warehouse. EX indica el lugar de origen y la palabra que lo acompaña indica cual es exactamente ese lugar.

En los cinco casos, el precio cotizado se aplica únicamente en el lugar de origen y el exportador, se compromete a poner la mercancía a disposición del comprador en el lugar que haya sido acordado y en la fecha fijada.

2) FOB

Con este término el precio cotizado se aplica solamente en el lugar de embarque en el país, y el exportador hace los arreglos necesarios para cargar la mercancía en cualquier medio de transporte disponible.

3) FOB- Point of exportation

El exportador cotiza un precio que incluye los gastos de transporte hasta el lugar específico del que partirá la exportación, sin asumir responsabilidad alguna sobre la mercancía después de obtener el corresponsal conocimiento de embarque sin tachadura alguna, u otro recibo de transporte en el lugar interior de partida específico.

4) FOB- Named point

Incluye los gastos de transporte hasta el lugar del cual se trate, flete marítimos pagaderos a la entrega, y deduciendo el coste de transporte sin asumir responsabilidad alguna de las mercancías.

5) FOB- Named inland

El exportador cotiza un precio que incluye el coste del transporte de la mercancía hasta el lugar específico de exportación y asume cualquier pérdida o daño.

6) FOB VESSEL

Incluye los gastos hasta la entrega de la mercancía en la embarcación proporcionada en el puerto específico de embarque.

7) FOB- country of importation, RAFTD.

Incluye el coste de la mercancía y todos los gastos del transporte hasta el lugar interior convenido en el país de importación.

8) FAS

El exportador cotiza un precio que incluya la entrega de la mercancía en el costado de la embarcación.

9) C&F (costo y flete)

se cotiza el coste del transporte de la mercancía hasta el lugar de destino acordado.

10) CIF

Además del coste de la mercancía, con éste término, se incluye el seguro marítimo y todos los cargos de transporte hasta el punto específico de destino.

11) EX – DOCK

Se negocia un precio que incluye el coste de la mercancía y todos los gastos adicionales y necesarios para situar la mercancía en el muelle del puerto específico de importación, con los impuestos pagados.

XVII. ANEXO 1. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN BLANCO

Page 2
B/L No. **1**

Shipper _____

BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
Reference No. _____

Consignee _____

Notify address _____

Vessel _____ Port of loading _____

Port of discharge _____

Shipper's description of goods _____ Gross weight _____

ORIGINAL

(of which _____ on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated _____ FREIGHT ADVANCE Received on account of freight: _____ Time used for loading _____ days _____ hours.	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the Master of Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> Freight payable at _____ Number of original B/L _____ </td> <td style="width: 50%;"> Place and date of issue _____ Signature _____ </td> </tr> </table>	Freight payable at _____ Number of original B/L _____	Place and date of issue _____ Signature _____
Freight payable at _____ Number of original B/L _____	Place and date of issue _____ Signature _____		

Página | 39

Page 1

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
CODE NAME: "CONGENBILL"
EDITION 1994
ADOPTED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.

(2) General Paramount Clause.

- (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsory applicable, the terms of the said Convention shall apply.
- (b) Trades where Hague-Visby Rules apply.
In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.
- (c) The Carrier shall in no case be responsible for loss or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.

(3) General Average.

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.
Cargo's contribution to general Average shall be paid to the Carrier even such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(4) New Jason Clause

In the event of accident, danger damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in the respect of the cargo. If a saving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said saving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required be made by the cargo shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) Both-To Blame Collision Clause.

If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carrier hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and said-of, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of their collision or contact.

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see overleaf.

XVIII. ANEXO 2. EXPLICACIÓN DE UNA PÓLIZA Y EJEMPLO REAL DE UNA NEGOCIACIÓN DE PÓLIZA

EXPLICACIÓN DE UNA PÓLIZA.

Página | 40

Lo que veremos a continuación es un ejemplo de negociación de una póliza de fletamento, en su estado final sujeto a aprobación de las dos partes.

La póliza se estructura de la siguiente manera:

Cláusulas del buque. Desde el punto de vista del embarcador, siempre intentará en la negociación (el o su departamento de brokerage), que esta sea lo más beneficiosa para sí o su cliente. En este apartado se acordará que el buque se encuentre en perfecto estado de navegación, habiendo cumplido con todos los controles y mantenimientos pertinentes, para así evitar posibles daños o problemas durante el transporte de la mercancía.

También se añaden cláusulas que eviten, por ejemplo, la compra-venta del barco durante su explotación por viaje (chárter party o C/P) sin el consentimiento del embarcador o fletador.

Que el armador o fletante disponga de todas las pólizas de protección e indemnización (asegurando pertenencia a un P&I Club o disponiendo de una Carta de Indemnización (LOI, o Letter of Indemnity))

Posterior a este clausulado, se establecen las partes que suscriben la póliza, la mercancía sujeto del contrato de fletamento y el coste por transportar esta mercancía. (En el ejemplo: USD 72 WM significa que cada tonelada de flete se transportará a un coste de 72 dólares americanos. Una tonelada de flete es una unidad que se utiliza para calcular costes de transporte marítimo, siendo derivada de la máxima entre el cúbico total de la mercancía y el peso de la misma)

Condiciones de flete: en este caso el fletador contrata en condiciones FULL LINER TERMS, que se resumen en que todas las operaciones, desde y hasta que la mercancía se encuentre situada bajo el gancho de la grúa, serán por cuenta del armador.

A partir de aquí se establece si la mercancía será cargada de manera exclusiva o podrá compartir el flete sujeto a aprobación del armador.

Caso de no ser de forma exclusiva, el armador deberá garantizar en todo momento la seguridad de la mercancía del cargador, objeto de la misma póliza, asegurando que en caso de compartir el espacio en el buque, la mercancía distinta a la del objeto del contrato no dañe o contamine la del fletador.

Los planos de estiba, que en este caso serán por cuenta del armador sujeto a aprobación del fletador.

Las operaciones de carga/descarga. Se intentará, manteniendo la posición de cargador, que las mismas corran por cuenta del armador, utilizando este medios (grúas) propios del barco o de tierra, pero nunca de las dos en combinación.

Todo el material de trincaje y aseguración de la carga será provisto por cuenta del armador.

Puertos de carga/descarga, siendo estos especificados al máximo posible (terminal, puerto y país)

Laycan: Es uno de los puntos más conflictivos de las pólizas. Establecen las fechas previstas en las que el barco debe estar en puerto para poder operar de forma segura. En esta situación el barco ofrecen un lay-can entre las semanas 20-21, aclarando que el fletador no cancelará la póliza aún cuando no se cumplan con ese lay-can por un máximo de 2-3 días, siempre y cuando el armador haya informado pertinentemente de la situación del buque y el posible adelanto/retraso sobre el lay-can previsto.

Por último, se concretan **la forma y medios de pago** de la póliza. Para esta ocasión se acordó un pago del 100% del flete directamente a la cuenta nominada por el armador contra presentación de factura comercial y presentación y firma del conocimiento de embarque.

El armador aceptará como justificante de pago la copia irrevocable del SWIFT de la transferencia emitida por el banco del fletador.

Después, se concretan las posibles demoras que sufra el buque, el coste de las mismas y quién se habrá de hacer cargo del pago, dependiendo de en qué condiciones se retrase el barco. (Normalmente si es debido a incumplimientos de acuerdos por parte del embarcador, este correrá con las mismas).

Las tasas, notificaciones y demás gastos en que se pueda incurrir vendrán determinados en último lugar, así como la comisión del agente/brokers, que oscila en tramos de 1,25% hasta un máximo de 5%

Si las partes están de acuerdo, se levantan los sujetos de la negociación y se emite una recapitulación limpia, borrador de la póliza final que se suscribe entre las partes.

Como hemos mencionado con anterioridad, en una negociación, cada una de las partes intentará obtener una póliza lo más beneficiosa para sí misma.

En muchas ocasiones, existen pólizas ya escritas que acotan los términos más importantes y que, todo sea dicho, suele favorecer más a los armadores que a los fletadores. El caso de la póliza que nos ocupa es una tipo Gencon modificada en beneficio del cargador.

EJEMPLO REAL DE UNA NEGOCIACIÓN DE PÓLIZA

NEGOS AND EVENTUAL FIXTURE TO BE KEPT STRICTLY P+C

Página | 42

MV HUA AN CHENG GA

OWNERS WARRANT/GUARANTEE THAT DURING THE CURRENCY OF THIS CHARTER PARTY:

- VSL SHALL NOT CHANGE OWNERSHIP AND/OR CLASS WITHOUT CHRTS' WRITTEN CONSENT;
- VSL'S HULL AND MACHINERY INSURANCE SHALL BE FULLY MAINTAINED AND WILL NOT BE CHANGED;
- VSL'S CLASS WILL BE FULLY MAINTAINED DURING THE CURRENCY OF THIS C/P
- VESSEL TO HAVE ALL CERTIFICATES IN FORCE ACCORDING TO LOCAL AND INTERNATIONAL SHIPPING REGULATIONS
- VSL IS FULLY PANDI COVERED WHICH SHALL BE MAINTAINED;
- THAT PRIOR PRESENTATION OF THE VSL AND FOR THE DURATION OF THIS C/P, THE OFFICERS AND CREW OF THE VSL AND/OR THE OFFICERS AND/OR
- CREW OF ANY OTHER VSL UNDER THE SAME SHIPOWNER OR DISPONENT OWNER, MANAGEMENT OR

SUPPLIED BY RELATED MANNING AGENTS ARE EMPLOYED UNDER CONDITIONS ACCEPTABLE TO THE I.T.F. (IF APPLICABLE) OWNERS TO BE RESPONSIBLE FOR ANY AND ALL LOSS, INCLUDING DELAY, WHICH RESULTS FROM A BREACH OF THIS CLAUSE;

- PERFORMING VSL TO BE LESS THAN 20 YRS OF AGE
- VSL IS TIGHT, STAUNCH AND IN EVERY WAY SUITABLE TO PERFORM THE INTENDED VOYAGE;
- VSL HAVE FITTING HATCHCOVERS, WEATHER-DECK HATCHES, MANHOLES ETC. TO BE ABSOLUTELY WATERTIGHT;
- VSL HOLDS TO BE CLEAN, CLEAR AND UNOBSTRUCTABLE;
- VESSEL TO COMPLY WITH ISPS CODE. ANYTIME LOST/ DAMAGE CAUSED DUE TO VESSEL NOT COMPLIANCE

WITH THE ISPS CODE WILL BE FOR OWNERS ACCOUNT.

- VSL TO HAVE CLEAR HOLDS WITHOUT OBSTRUCTIONS WITH FLAT STEEL FLOORING THROUGHOUT WHICH TO BE SUITABLE FOR THE USE OF FORKLIFTS AND ANY OTHER USUAL LOADING/DISCHARGING MEANS.
- SL TO HAVE HIGHEST CLASS LLOYDS OR EQUIVALENT AND TO BE ENTERED WITH PANDI CLUB AND WITH ALL CERTIFICATES IN FORCE FOR THE ENTIRE

DURATION OF THE VOYAGE.

- WHEN APPLICABLE: VSL TO BE IN POSSESSION OF THE "BUNKER CONVENTION CERTIFICATE" AS PER ART. 7 OF "INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE (2001)". ANY TIME LOST/DAMAGE CAUSED DUE TO VESSEL/OWNERS NOT COMPLIANCE WITH THE SAID POSSESSION WILL BE FOR OWNERS ACCOUNT/RESPONSABILITY.

FOR

ACCT "NAME OF C/P"

CARGO CONTRACT OF TOTAL 21 SECTIONS OF WINDTOWER – ABT 8.090,95 CBM DIMS/WEIGHT (ALL ABT WOG) AS PER ATTACHED INTENDED PACKING LIST TOWERS SECTIONS NOT STACKABLE, ON/UNDER DECK IN OWRS OPTION.

AS SOLE OR PART CARGO IN OWS OPTION

IN CASE OF PART CARGO NO CARGO TO BE LOADED ON TOP

OF THE CP CARGO, ONLY ON FORE/AFTER PART OF THE CP CARGO DULY SEPARATED AVOIDING ANY RISK OF DAMAGE/CONTAMINATION

IN CASE OF PCGO NO SHIFTING OF CP CGO IS ALLOWED.

OWNERS TO PROPOSE STOWAGE PLAN SUB CHTRS APPVAL

OWNRS CONFIRM VSSL IS ABLE TO LIFT AND TRANSPORT THE WHOLE CARGO AS DESCRIBED IN ONE SOLE SHIPMENT

OWNS GUARANTEE THAT C/P CARGO CAN BE SAFELY LOADED/STOWED AND PROPERLY SEPARATED FRM ANY OTHER CARGO (IN CASE OF P/C)

Owners option as part cargo but always bss LAST IN / FIRST OUT

CRANES CLS CGO TO BE LOADED AND DISCHARGED WITH SHIP'S OR SHORE CRANES, IN ANY CASE ON OWS ACCT. IN CASE THAT LOADING OR DISCHARGING IN COMBI SUCH COMBINATION WILL BE WITH SHIP'S OR WITH SHORE'S CRANES. SHIP'S AND SHORE CRANES CANNOT BE COMBINED.

LOAD PORT TAICANG – TERMINA MEIJING PORT

Página | 44

DIS.PORT PT. QUETZAL – GUATEMALA – CHRYS TERMINAL BERTH #4

LAYCAN WEEK 20/21 – 2015 and chrtrs will try to guarantee no to cancel the CP if the vessel's delay within 2 o 3 days wog and owners keep to the chrtrs duly informed.

FREIGHT USD 72 PER W/M

FREIGHT TERMS: FULL LINER TERMS HOOK/HOOK. CHTRS TO DELIVER CARGO FREE ALONGSIDE SHIP AT LOAD PORTS AND AT DISCH PORTS LINER OUT UNDER HOOK TERMS

Owners have the right to arrange the measurement survey and such measurement report shall be quoted for freight calculation.

LASHING-UNLASHING/SECURING-USECURING/DUNNAGED-

UNDUNNAGED

WELDING-UNWELDING TO BE ON OWNERS MATERIALS, TIME AND EXPENSE THE METHOD AND MATERIALS FOR

LASHING/SECURING/DUNNAGED/WELDING AS PER CORRESPONDING MANUAL AND MUTUALLY AGREED

BETWEEN MASTER AND CHTRS/SHIPPERS SURVEYOR.

FRT.PYMNT 100 PCT DIRECTLY TO OWS NOMINATED BNK ACCT AFTER COMPLETION OF LOADING AND PRESENTATION OF

FREIGHT INV AND SIGNING AND RELEASING B/LS PAYABLE BBB (BEFORE BREAKING BULK)

OWNERS WILL ACCEPT AS IRREFUTABLE EVIDENCE OF PAYMENT OF FREIGHT, RECEIPT OA COPY OF BANKERS SWIFT SHOWING THAT IRREVOCABLE REMITTANCE HAS BEEN MADE INTO OWNERS' DESIGNATED ACCOUNT.

B/L If clean BLS required by chrtrs, owrs will do their best to get the head owrs greenlight to accept clean bls against LOI signed by chrts in owrs PNI wording but without gurantee.

IF BS/L ARE NOT PRODUCED AT DISCHARGE OWS TO RELEASE THE CARGO AGAINST CHRTRS SIGNING AND RELEASING LOI IN OWS P&I WORDING

DEM/DET	USD 15.000 PDPR. NO DEMURRAGE OR DETENTION TO APPLY AT LOADING OR DISCHARGING PORT(S) EXCEPT FOR DELAYS OF OPERATIONS DUE TO CARGO NOT AVAILABILITY AT LOAD PORT OR LACK OF DOCUMENTS, OR LACK OF TRUCK TO DELIVERY CARGO AT DISCH PORT.
AGENCY	OWNERS AGENTS AT LOADING PORT – pls advise OWNERS AGENTS AT DISCHARGE PORT - pls advise
TAXES CLS	ALL TAXES/DUES ON CGO A/O FRT FOR CHRTRS ACCT BENDS ALL TAXES/DUES ON VSL FOR OWS ACCT INCL D/A AT BENDS
NOTICES CL.:	OWNERS/MASTER TO KEEP DAILY INFORMED SINCE FIXTURE OF VSL'S ETA TO LOAD/DISCH PORTS, BOTH ##### SHIPBROKERS AND AGENTS AT LOAD OR DISCH PORT AS CORRESPONDING
C/P	CHRTRS' GENCON PROFORMA duly amended as per main terms agreed and amended as flw:
-clause 30.Deadfreight: If CHRTR cancel or fail to ship all or any portion of this parcel without owners written confirmation, CHRTR shall pay deadfreight pro rata to owners.	
BROKERAGE	3.75 PCT TTL IAC
SUBS	STEM/SHIPPERS/RCVRS/CHRS BOD APPVAL, CHTRS/SHIPPERS SUB CHTRS SUPERCARGO APPVAL TO BE LIFTED 20/APRIL/2015 - 12:00 HRS SPANTIME AFTER MT + CP DTLS IN ORDER
END	

CONCLUSIONES:

1. Es difícil llegar a un acuerdo a cerca de la definición de Derecho Marítimo ya que a pesar de que las normas pretenden ir aclarando cada uno de los conceptos que aparecen en los diferentes contratos que se dan, no se llega a un acuerdo acerca de que elementos intervienen realmente, cuales deben tenerse en cuenta y ni si quiera existe cuerdo a cerca de que se trate de un Derecho independiente.

Página | 46

2. Las diferentes normas que a lo largo del tiempo han ido regulando este Derecho, han tenido que ser modificadas en más de una ocasión debido a la rapidez con la que se avanzaba en este campo. Un claro ejemplo de ello es la manera en que unas y otras han ido atribuyendo la responsabilidad.

3. Es importante conocer los diferentes documentos que se pueden encontrar en los distintos tipos de contratos de esta área, ya que según los caos interesa más una u otra de sus funciones y el valor que tienen según la persona que tenga en su poder varia además notablemente.

4. LA LEY 14/2014 DE 24 DE JUIO DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, supone una importante reforma en este Derecho, ya que se encarga de aunar tanto aspectos del Derecho Marítimo Internacional e interno y de dar respuesta a una serie de necesidades que se planteaban en la actualidad y que la regulación anterior no conseguía cubrir o al menos no evitar contradicciones y conflictos.

5. Hoy en día se puede encontrar un amplio abanico de diferentes tipos de transporte, eligiendo en la práctica las partes que intervengan en la operación aquel que responda mejor a sus intereses. El problema es que cada vez es más usual que las operaciones sean a nivel internacional y se complique sobremanera el encadenar diferentes contratos. Con la aparición del transporte multimodal se pretende solventar dicha situación y se da la posibilidad de que en el caso de emplear diferentes medios de transporte y de que varios porteadores intervengan, toda la operación sea celebrada en un mismo contrato.

6. Las reglas INCOTERMS, suponen numerosas ventajas a la hora de contratar en el ámbito mercantil y en concreto en el transporte marítimo ya que fijan de forma clara y precisa cada uno de los extremos que cada parte de asumir, pero es necesario conocer cada una de las normas ya que la diferencia entre emplear una u otra en lo que a responsabilidad se refiere, puede ser completamente opuesta.

Bibliografía

Enciclopedia jurídica: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/>

Gestión logística de los negocios internacionales, OCTAVIO REYES LOPEZ
<http://www.eumed.net/libros-gratis/2014/1396/#indice>

Registro de textos de convecciones y otros instrumentos relativos al Derecho mercantil internacional, volumen II, Naciones Unidas, Nueva York, 1973.

http://www.uncitral.org/pdf/spanish/publications/sales_publications/Registro_textos_vo_l_II.pdf

Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías 1978
Reglas de Hamburgo.

https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf

REVISTA ELECTRÓNICA DEL TRABAJADOR JUDICIAL

<https://trabajadorjudicial.wordpress.com/el-contrato-de-fletamento/>

Ley 14/2014 de 24 de julio de navegación marítima y guía sobre esa misma ley:
http://www.uria.com/documentos/publicaciones/4343/documento/Guia_Maritimo_UM.pdf?id=5550

MANUALES:

ANDRES RECALDE CASTELLS, El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte, CIVITAS 1992

JOSE LUIS GABALDÓN GARCÍA, curso de Derecho marítimo, MARCIAL PONS 2012.

ANGULO RODRÍGUEZ, L, lecciones de Derecho mercantil, tecnos, decimosexta edición.
BROSETA PONT, Derecho mercantil

ESTUDIOS:

EMPARANZA SOBEJANO, A. El transporte marítimo en conocimiento de embarque, dentro del manual que lleva por título La regulación del transporte de mercancías por mar, MARCIAL PONS 2010

HERNÁNDEZ IZAL, S. El flete en el transporte marítimo.

INCOTERMS:

Guía de incoterms 2010

<http://www.globalnegociator.com/es/> página donde se encuentra información a cerca

de la aplicación de estos y sobre contratos internacionales.

<http://www.iccwbo.org/> cámara de comercio internacional.