



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO

265

220

Consideraciones y Práctica
del Contrato de Fletamento

Tesis Profesional

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :

Benjamín Lozano Cantú



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

Pág.

INTRODUCCION.

1

CAPITULO PRIMERO

Generalidades del Contrato de Fletamento

- I.- El Contrato de Fletamento. 4
 - A.- Concepto y Naturaleza.
- II.- Elementos Personales del Contrato de Fletamento. 7
 - A.- Fletante.
 - B.- Fletador.
 - C.- Intermediarios o Corredores.
- III.- La Póliza de Fletamento. Particularidades. 10
 - A.- El Conocimiento de Embarque.
 - B.- Estadías.
 - C.- Demoras.
 - D.- Flete Falso.
 - E.- Primas de Celeridad.

CAPITULO SEGUNDO

Los Tipos de Fletamento.

Causas de Interrupción, Rescisión y Expiración del Contrato.

- I.- Tipos de Fletamento 23
 - A.- Por Viaje
 - B.- Por Tiempo.
 - C.- Contrato de Locación.
 - Fletamento con Cesión-

II.- Causas de Interrupción, Rescisión y Expiración del Contrato.	66
---	----

CAPITULO TERCERO

La Oferta v la Demanda.

I.- Generalidades de la Oferta y la Demanda.	72
Los Centros de Contratación. Explicación.	
A.- La Participación del Fletante.	
B.- La Participación del Fletador.	

CAPITULO CUARTO

Evolución Jurídica del Contrato.

I.- Los Códigos de Comercio.	80
A.- Código "Lares", de 16 de mayo de 1854.	
B.- Código de Comercio del 15 de abril de 1884.	
C.- Código de Comercio de 1889.	
II.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.	89

CAPITULO QUINTO

El Tratamiento del Contrato a Nivel Internacional.

I.- Proyecto de Convenio Internacional Sobre Transporte Marítimo de Mercancías.	97
---	----

CONCLUSIONES	107
--------------	-----

BIBLIOGRAFIA	109
--------------	-----

I N T R O D U C C I O N

Debido a la deficiente distribución de recursos naturales - entre los países que forman la comunidad de naciones, el comercio marítimo forma parte de una estructura inevitable para lograr la consolidación del equilibrio requerido para los propósitos de industrialización y desarrollo deseados en la época actual.

El descubrimiento del Continente Americano en el Siglo XV, - abrió las expectativas mejorándose los reducidos horizontes marítimos de ese siglo.

Los viajes entre el Viejo Continente y la tierra recién descubierta se hicieron más frecuentes, incrementando el flujo de mercancías entre cada uno de los orígenes y destinos; con lentitud, pero con el deseo de intercambio que persiste hasta la actualidad.

Desde las antiguas embarcaciones de vela hasta las potentes naves porta-contenedores de la era moderna con todos los adelantos tecnológicos a su alcance han pasado varios siglos, - pero el propósito y la finalidad que las crearon, siguen -- siendo iguales.

El transporte de mercaderías por vía marítima ha venido incrementándose de manera constante desde la Revolución Industrial, originada a finales del Siglo XVIII e inicios del Siglo XIX, debido principalmente al mayor intercambio que cada día los países se ven precisados a efectuar con sus produc--

tos.

El servicio contratado para el transporte comercial era en sus inicios una transacción que se realizaba al fletar el -- buque por completo y de ese entonces, conforme pasaba el -- tiempo, se fueron creando las empresas dedicadas al negocio del transporte marítimo que permitían a los usuarios del servicio, el enviar pesos inferiores a los requeridos para llenar un barco. Al aparecer las líneas navieras con servicios regulares las cargas fraccionadas fueron haciéndose comunes de diferentes cargadores, con destino a distintos puertos.

Sin embargo, el fletamento de buques completos no llegó a -- caer en desuso, como lo podemos comprobar en los grandes porcentajes que se dan en el comercio internacional de carga -- que se moviliza por la vía marítima en buques fletados, cuyos servicios son contratados en el mercado de buques "volanteros o "tramps", siendo regida su contratación por los movimientos de la oferta y la demanda.

De manera especial en nuestros días, el contrato de fletamento se utiliza para adquirir buques en los cuales principalmente se transportan productos a granel tales como minerales, cereales, petróleo y sus derivados, productos químicos entre otros, que son los que ofrecen mayor adaptabilidad para la economía moderna.

En la época actual, el intercambio comercial se hace con mayor regularidad que en el pasado, ya que el modernismo de -- las embarcaciones utilizadas y la tecnología aplicada a cada tipo de mercancía como la carga refrigerada, productos químicos peligrosos, automóviles, cargas líquidas, cargas voluminosas en extremo, etc., permite desarrollar el comercio in--

ternacional en proporciones insospechadas.

En el presente estudio se pretende hacer una exposición de las generalidades del transporte marítimo y un análisis del contrato de fletamento, siendo su conocimiento de suma importancia para la etapa de desarrollo en que se encuentra nuestro país.

C A P I T U L O P R I M E R O

Generalidades del Contrato de Fletamento.

1.- El Contrato de Fletamento.

A) Concepto y Naturaleza.

El contrato materia del presente estudio se perfecciona con el mutuo consentimiento de las partes contratantes. Usualmente se le formaliza por escrito y es aquí donde aparece la póliza de fletamento. Es necesario aclarar que es absolutamente necesaria la formalidad para que surja la póliza de fletamento, ya que de otra forma, ésta no existe.

Este contrato debido a las características que forman parte de él es particularmente oneroso y mercantil, estando integrado por elementos de carácter personal y real, siendo los primeros: el capitán o persona representante de él, el fletador, el embarcador o cargador, el destinatario o consignatario de la carga, el armador; y distinguiéndose entre los segundos, el buque y las mercancías a ser transportadas.

Quando se trata de acercarse a la definición de determinado concepto o se quiere elaborar la propia, se encuentra que existen una variedad de elementos a jerarquizar según propias opiniones o experiencias, por lo cual, para expresar una tesis, todos los factores mencionados deben de ser considerados.

Atendiendo a las antiguas definiciones sobre el contrato de fletamento es preciso irse a los orígenes del Derecho Español y encontrar que en las Ordenanzas de Bilbao, --

se le considera como un "contrato que se efectúa entre el -- dueño, capitán o maestro de navío y la persona o personas -- que intentan cargar mercaderías y otras cosas en él, para -- su conducción de unos puertos a otros, pagando por el alquiler la o las cantidades que se convinieren." (1)

La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, conocida internacionalmente con las siglas UNCTAD ("United Nations Conference for Trade and Development"), apunta que el contrato de fletamento es un "acuerdo de voluntades, plasmado en la póliza de fletamento, en -- que el armador, a cambio de una cantidad de dinero, conviene en transportar mercancías por mar o en proporcionar los servicios de un buque para que efectúe ese transporte". (2)

La generalidad de las personas que están involucradas en el medio del transporte marítimo, consideran que el contrato de fletamento consiste en la celebración contractual -- entre un fletante y un fletador, con el fin de realizar el -- transporte marítimo de productos, a bordo de un buque y por cuyo servicio se pagará un flete.

Es de considerarse que los individuos inmiscuidos en los problemas relacionados con el contrato de fletamento, no están debidamente capacitados en el aspecto legal y que al -- presentarse sus diferencias generalmente las resuelven de palabra mediante acuerdos simples, sin conocimiento de legisla

(1) ORDENANZAS DE BILBAO. Librería de Rosa y Bouret, 1959, - París. Pág. 86.

(2) NACIONES UNIDAS. Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo. Pólizas de Fletamento. Pág. 4.

ciones a las cuales apegarse, a las cuales recurren solamente en casos extremos.

El Dr. Raúl Cervantes Ahumada, explica que el contrato de fletamento es un "contrato por el cual el armador se obliga, como fletante, a poner a disposición del fletador, - contra una remuneración, todo o parte de la capacidad de -- carga de un navío designado, sea por una duración determinada (chate partie por tiempo), sea por uno o más viajes determinados (chate partie por viaje)". (3)

Si se compara la definición anterior, con la explicación referente a los elementos que integran el contrato de fletamento, se encontrará concordancia entre ellos, por lo que se puede decir que la definición anterior, contiene las características necesarias para definir al contrato materia del presente estudio.

(3) CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Ed. Herrero, S.A. 1970. México. Pág. 606.

II.- Elementos Personales del Contrato de Fletamento.

A) Fletante.

Es quien tiene el carácter de naviero o propietario del buque. En algunas ocasiones puede ser que el fletante - no sea el propietario de la embarcación, sino simplemente - un armador que efectúa un subfletamento.

El fletante al tener la posesión legal del buque, - puede ceder la capacidad total o parcial de éste a un tercero, por un tiempo cierto o por un viaje preestablecido, o - por varios viajes a la vez, mediante un pago que se haya -- acordado, al cual se denomina flete marítimo.

B) Fletador.

Mediante el pago de un flete cierto, el fletador es quien adquiere para sí, el derecho de espacio o capacidad - en un buque para la transportación de mercancías determina- das, pudiéndose presentar como persona física contratando - para sí mismo y como persona moral, contratando para una sociedad o agrupación reconocida.

Las características del fletador son muy variables, dependiendo de los actos de comercio a celebrarse y de las personas a intervenir en ellos, citándose como ejemplo, el caso del fletador que tiene una serie de negociaciones en - diferentes partes del mundo y él mismo en su carácter de -- fletador, es también el consignatario de su propia mercan- cía en un país diferente al de origen. Otro ejemplo es el - del fletador extranjero a un país, que ha venido a realizar la compra de determinadas mercancías y él mismo, realiza el fletamento para sí, con destino en su propio país u otro -- distinto, si así se requiere.

La diversidad de ejemplos al respecto, muestra la enorme importancia que adquiere este tipo de operaciones, las cuales en la mayoría de las ocasiones aparecen revestidas de una -- simplicidad aparente, sin considerar las implicaciones en -- que se envuelven, ya que intervienen infinidad de personas -- tanto en el área técnica como en el área administrativa para el logro completo del movimiento de exportación o importa-- ción.

C) Intermediarios o Corredores.

En infinidad de ocasiones para las partes involucradas en una operación de comercio internacional, resulta muy problemático el realizar por sí mismas todas las actividades relacionadas entre sí, por lo que viene a ser muy atractivo y cómodo el uso de empresas especializadas y dedicadas a actuar a nombre de terceros, para realizar cualquier acto que tenga relación con ello. Aquí es donde aparecen los intermediarios o corredores, quienes representando al fletante o al fletador en su caso, tienen el encargo de ofrecer o de demandar determinado servicio, estando implícito en ello la facultad de transacción y negociación necesarias en este tipo de actividades.

En la mayoría de los casos, sus servicios se cobran de acuerdo a un porcentaje que se ha acordado previamente a la celebración de la operación, por lo que muchos interme-- diarios o corredores solamente aceptan los encargos de grandes volúmenes de carga o enormes buques con espacio suficiente para obtener altas utilidades en el cobro de la comisión. Las líneas navieras generalmente especifican en sus tarifas el pago de un cierto porcentaje que por lo general no excede del 2.5% del flete bruto, no considerándose los gastos -- extras para ello como lo son, los cargos extras por combus-

tible o por cambio de moneda extranjera, entre otros. En sus tarifas la mayoría de las navieras especifican que el pago de comisiones se hará "una sola vez", indicando con ello que si intervinieron dos o más intermediarios en una misma operación, el porcentaje a pagar se dividirá entre todos ellos.

III.- La Póliza de Fletamento. Particularidades.

Al hacer la formalización escrita de un contrato de fletamento, es cuando aparece la póliza del mismo, en el cual el consentimiento de las partes se plasma quedando inscritas la prueba y la validez del mismo, aún cuando ésta, queda ya de por sí implícita al señalarse la consensualidad como característica del contrato.

Regularmente las pólizas de fletamento se redactan en el idioma inglés, pero cada país elabora de acuerdo a su lengua éstos documentos, los cuales se denominan de acuerdo al país de que se trate, como es el caso de la "charte party" del idioma inglés, "franchtkontrakt" del idioma alemán, y así en cada lugar.

Las costumbres comerciales de cada lugar, tienen una gran importancia al momento de darle la interpretación requerida a las cláusulas de la póliza de fletamento, siendo frecuente que se hagan modificaciones manuscritas a la misma, en el caso de que no se hayan considerado ciertos imprevistos, teniendo estas anotaciones manuscritas un valor igual y en ocasiones superior a lo ya impreso en las formas que sirvieron para elaborarla.

Debido a que en el clausulado de la póliza hay disposiciones de mayor importancia que otras, se puede distinguir que el incumplimiento de disposiciones esenciales que no se cumplan, traen como consecuencia la anulación del contrato. Por otra parte, el incumplimiento de las cláusulas consideradas no esenciales, origina el pago de daños y perjuicios ocasionados por una de las partes del contrato, resarciendo a la otra parte.

Los datos contenidos en las pólizas de fletamento, se dividen en Personales, Reales, Locales, Temporales y Penales.

1.- Personales.

La costumbre indica que se deben citar claramente los nombres de las partes del contrato de fletamento, anotando los nombres del fletante, fletador y capitán generalmente, y en muchas ocasiones se indica el domicilio de ellos también.

2.- Reales.

Con relación a la carga, se apuntarán las marcas, el peso, el volumen, las características de la mercancía, y según sea el caso, la indicación de si la carga es peligrosa o no.

Los datos relativos al buque se señalan también habiendo variación entre una compañía naviera y otra, pero siendo los más comunes a mencionar, el nombre, la matrícula la bandera, la clase, etc.

3.- Locales.

Sería ilógico el que una póliza de fletamento no contuviese los nombres de los lugares en donde se realizarán las maniobras de carga y descarga, dique seco, etc., por lo cual es muy importante su inserción.

4.- Temporales.

En la actualidad y debido a los altos costos de arrendamiento, mano de obra, tarifas portuarias, etc., es necesario que se estipulen con claridad los días libres con que se contará para las maniobras de carga y descarga, sin que se incurra en demora.

5.- Penales.

Cuando se ha incurrido en incumplimiento en los tiempos libres para la realización de maniobras portuarias de carga y descarga, se impone una penalización, generalmente de carácter económico.

A) El Conocimiento de Embarque.

Es un documento básico en el contrato de transporte, como lo es la póliza en el contrato de fletamento.

El conocimiento de embarque refleja en su contenido, toda aquella información relacionada con la transportación de mercancías por la vía marítima, como la descripción de la misma, marcas, números, cantidades, el estado o la situación de las mismas al momento de recibirlas el fletador, nombres del embarcador, consignatario, reexpedidor si lo hubiese, agente aduanal, si el pago del flete se hace en el origen o destino de la carga, desglose del flete, entre varios conceptos más.

Las funciones que el conocimiento de embarque ha de cumplir frente a las partes contratantes son: probar el recibo de las mercancías, probar la celebración del contrato de transporte y finalmente, ser un título representativo de las mercancías, el cual se hará valer en destino al momento de recoger los productos enviados.

Por otra parte se crea una obligación del armador para con un tercero, cuando el tenedor del conocimiento de embarque en el destino de la mercancía es una persona distinta al fletador. En este caso se incorporarán al conocimiento de embarque las condiciones, disposiciones y excepciones de la póliza de fletamento, para evitar conflictos entre las partes participantes.

Muchas pólizas de fletamento tienen claramente especificada en su contenido, que aquellos conocimientos de embarque expedidos como consecuencia del contrato de fletamento se tendrán que ajustar al modelo que la misma póliza les señalará, el cual incluirá solamente aquellas disposiciones que no contraríen las de ésta.

El ordenamiento jurídico de carácter internacional que regula todo lo relacionado a los conocimientos de embar que son las Reglas de la Haya, donde se delimitan claramente las responsabilidades y obligaciones de las partes.

El conocimiento de embarque lo podemos catalogar como un complemento de la póliza de fletamento, donde se certifica la entrega de los productos a transportar al responsable de su transportación. Es necesario aclarar que se expedirán conocimientos de embarque para cada uno de los cargadores en un mismo barco, lo cual protege a cada uno de

ellos en forma individual. En los casos de envíos consolidados en una sola partida, generalmente se entrega un conocimiento de embarque maestro que cubre el total de los productos, y uno en particular para cada uno de ellos, con la anotación de que son parte del lote maestro.

"Los conocimientos de embarque pueden dejar sin efecto la póliza de fletamento o simplemente modificarla, -previa estipulación en su contenido, indicando la decisión del armador y del fletador de modificarla, mediante el documento primero."(4)

B) Estadías.

Son los días libres que acuerdan las partes integrantes de un contrato de fletamento para realizar las maniobras de carga y descarga de las mercancías que se transportan, durante los cuales no hay cobro alguno por demoras o indemnizaciones por parte del fletante hacia el fletador.

En muchos lugares son conocidos como "tiempos de plancha" o "días libres de cargo".

Las condiciones de las estadías surgen el momento en que el fletador, consciente de que su negocio es la movilización de sus buques, y no la permanencia de éstos en los puertos, piensa la forma de obtener utilidades a partir de los tiempos libres para las naves en los muelles, lográndolo al ser excedidos los plazos para maniobras.

(4) NACIONES UNIDAS. Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo. Op. Cit. Pág. 51.

Debemos recordar que todo buque es redituable en su operación, solamente si se encuentra navegando, si no es así, su operación resultará deficitaria.

En la generalidad de los casos, al contarse los días libres concedidos al fletador, no se le consideran los domingos ni los días festivos del lugar en donde se realizarán las maniobras, porque no se logra la operación portuaria en esos días y sería injusto el cobrarlos si se está imposibilitado de trabajar el buque.

Lo anterior se especifica claramente al contratar evitando confusiones posteriores.

También es necesario aclarar que cuando se ha incurrido en demoras, sí se incluyen los domingos y días festivos en el cobro de las mismas, por haber excedido el tiempo concedido para la operación de carga y descarga. Esto tiene su argumentación en la idea de la productividad del buque, cuya navegación puede efectuarse sin problema alguno en domingos y días festivos sin interrupción produciendo dividendos, lo cual no sucede cuando ya ha excedido el tiempo libre permitido o "días de plancha", conocidos también como "lay time" en el medio naviero.

Existe también una tercera forma de contratar los "días de plancha", que consiste en un acuerdo sobre el número de toneladas o en su caso, el número de metros cúbicos; según sea el tipo de la mercancía, que deberán cargarse o descargarse diariamente, dependiendo esa cifra, de los auxiliares tecnológicos con que cuenten, el puerto por un lado, y el consignatario por el otro, en el caso de que se le permita su intervención.

Se cuenta con dos formas para dejar señalado el tiempo de plancha, siendo las "cláusulas de reversibilidad" y las "cláusulas de irreversibilidad".

La primera, llamada también tiempo de plancha reversible, consiste en que el tiempo que lograrse ahorrarse o demorarse, según sea el caso, en una de las dos operaciones, ya sea la carga o la descarga, se tomará en cuenta para promediario con el tiempo que se emplee en exceso en la otra operación a realizarse, señalándose en cada operación, desde un principio, un tiempo de plancha determinado buscando con ello que el tiempo empleado en la carga y descarga, no rebase el total de los tiempos de plancha de las dos operaciones pactados de antemano.

La segunda forma es aquella que encontramos -- cuando en el clausulado no se menciona la reversibilidad -- del tiempo de plancha, y a contrario sensu, la denominación que se le asigna es la de "cláusula de irreversibilidad", ya que consiste en aplicar las demoras o la prima de celeridad, o ambas, en un caso dado, a cada una de las operaciones en forma individual, no habiendo compensación o sustracción alguna, como sucede en el caso de la reversibilidad.

Los tiempos de plancha para que puedan ser aplicados y principien a correr, deben de cumplir con una serie de requisitos, sin los cuales sería imposible la exigibilidad del cumplimiento de obligaciones y responsabilidades. Los más importantes son: que el buque haya atracado -- en el lugar previamente establecido y no en un lugar distinto al convenido; que el buque se encuentre en disposición real para las operaciones de carga o descarga o ambas

y que el fletador haya sido plenamente avisado sobre la --
llegada del buque y la fecha en que estará a su disposi---
ción.

Es muy recomendable que la póliza delimite las -
responsabilidades de cada una de las partes que intervienen
ya que si no se hace así, la falta de claridad puede ori--
llar a dirimir conflictos repentinamente presentados, ante
los tribunales correspondientes.

Cuando se presentan conflictos laborales portua-
rios y la interrupción de las maniobras es inminente, se -
pueden dar los casos siguientes:

a) Si un buque se dirige a un puerto de carga de
terminado y es notificado de los problemas laborales en --
ese puerto, el armador podrá cancelar el contrato a reser-
va de que el fletador acepte y plasme por escrito su res-
ponsabilidad para considerar como tiempo de plancha los --
días o semanas que persista el problema.

b) Otro caso es cuando el barco ya está en el --
puerto de origen parcialmente cargado y el fletador no re-
conoce la duración del conflicto como días de plancha, el
armador podrá entonces partir con lo que ya tiene embarca-
do y será a su criterio, si se detiene en otros lugares en
el trayecto, para recibir cargas distintas. Aquí no podrá
cobrar al fletador el total del espacio del buque, solamen-
te la parte proporcional del flete que se haya negociado,-
de acuerdo con lo cargado.

c) Una situación diferente se presenta cuando en

el puerto de descarga, las partes que intervienen no quieren mantener al buque esperando un arreglo. En este caso - se podrá enviar al puerto más cercano que se encuentre ajeno al conflicto, haciéndose un incremento proporcional si dicho puerto se localiza a más de cien millas náuticas del lugar donde se encuentra originalmente para la descarga. - Si por alguna razón en particular, el fletador decide que se retenga el barco en el puerto original de destino, su obligación consistirá en pagar un cincuenta por ciento de las demoras que se causen, que empezarán a correr cuando - haya terminado el plazo acordado como días de plancha para la celebración de las maniobras de descarga.

Suele suceder que una póliza no estipule en su contenido los tiempos de plancha o días libres para la realización de las maniobras necesarias; en una situación como esta, los usos del puerto serán los que indicarán la norma a seguir.

C) Demoras

Llamadas en el medio naviero internacional "demurrage days". Este concepto explica lo que sucede una vez - que ya hayan transcurrido los días de plancha, consistiendo en un período diferente, que se empieza a contar en forma rigurosa, tal como se hace con los días libres para maniobras.

El pago que tiene que realizar el fletador al -- fletante o al corredor por concepto de demoras, es con el fin de amortiguar en parte, la elevación de costos que perjudica al armador, por el período en que el buque se encuentra fuera de navegación dejando de producir.

Generalmente en la póliza de fletamento, se establece el número de días que se consideran como sobrestadías o demoras, y el pago diario o por tonelada que el fletador tendrá que hacer por ese concepto.

La excepción a lo anterior se dá cuando las causas que provocaron las demoras, son imputables al armador o al buque, en cuyos casos se hace una interrupción de las sobrestadías o demoras.

Si no se han fijado en la póliza de fletamento los días a considerar para el cómputo de demoras, por lógica, se hará aplicación de los usos del puerto, dirimiendo así cualquier dificultad que se presentase por tal causa.

Dado que no se presentan en las mismas condiciones, es necesario hacer una diferenciación entre las sobrestadías o demoras que se presentan tanto en el puerto de descarga, como en el puerto de carga.

Si el período acordado como sobrestadías vence en el puerto de carga, el armador tendrá la oportunidad de decidirse por tres opciones:

a) Si el barco permanece en el puerto hasta completar la carga, tendrá el derecho de exigir que se le indemnice por daños y perjuicios por la espera adicional. - En caso de que exija la indemnización, ésta se calculará sobre un pago diario igual o en muchas ocasiones superior al que se aplica a las sobrestadías.

b) Que el barco zarpe con la carga que se en---

cuentre a bordo, sea cual fuere la cantidad.

c) Que se rescinda el contrato en caso de que todavía no se hayan embarcado los productos o parte de ellos.

En los dos últimos casos, el armador tiene la opción de exigir el pago de daños y perjuicios, pero solamente en el primero de los tres se le dá el nombre de "flete falso" al pago requerido.

"Cuando en el puerto de descarga se ha vencido el período de sobrestadías, el armador está en posibilidad de exigir que se le pague una indemnización por el tiempo que el barco ha estado detenido, recordando que el fletador es el responsable ante el armador por estas indemnizaciones, pero si en la póliza se introdujo una cláusula de cesación, el fletador queda liberado de esa responsabilidad en lo relativo al puerto de descarga, pasándola al consignatario de la carga, excepto en los casos en que éste sea el mismo fletador. Se presenta también la situación cuando el armador puede solicitar a un juez o tribunal de puerto, la autorización para proceder a la descarga, o realizar también la descarga de oficio". (5)

D) Flete Falso.

Se considera al flete falso como la suma que el fletador tiene que pagar al armador, cuando éste ha sido-

(5) FARINA, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Tomo - II. Ed. Bosch. 1956. Barcelona. Pág. 485.

perjudicado por el primero, por situaciones como las siguientes:

a) "Cuando el buque se encuentre ya en el puerto de carga acordado, y el fletador no puede o no quiere realizar la transacción y rescinde el contrato celebrado. En este caso, el flete falso ascenderá al cincuenta por ciento del flete total convenido". (6)

b) "Cuando el fletador no presente para su embarque el total de mercancías ofrecido al momento de contratar. Sin embargo en este caso se deducirán los gastos que por manejo el armador hubiera realizado de presentarse el embarque, además de que si el capitán contrató con otros cargadores el transporte de mercancías, utilizando el espacio que originalmente debió destinarse al primer fletador, el flete falso sólo consistirá en la diferencia si la hubiese, entre ambos fletes". (7)

c) "Cuando el fletador dejó de presentar la carga en la fecha acordada". (8)

d) "Cuando debido a un alto coeficiente de estiba del producto no es posible transportar la totalidad de toneladas acordadas". (9)

(6) FARINA, F. y OLONDO, T., Derecho Marítimo Mercantil.- Tomo II. Ed. Bosch. 1942. Madrid. Pág. 425.

(7) Idem.

(8) NACIONES UNIDAS. Conferencia de las Naciones Unidas - para el Comercio y Desarrollo. Op. Cit. Pág. 30.-

(9) Idem.

E) Primas de Celeridad.

Cuando el fletador ha puesto el mayor empeño en realizar las maniobras con celeridad y por ello ha habido un ahorro en el tiempo contratado como días de plancha, el armador concede a aquél, un aliciente económico, contribuyendo así a que haya una reducción de la estancia del buque en el puerto.

La prima de celeridad que se paga en la mayoría de los casos, es de un cincuenta por ciento de la cantidad que usualmente se pagaría por demoras y aún cuando está estipulada en la generalidad de las pólizas, su inclusión no es general, y no se encuentra codificada en los ordenamientos jurídicos.

Si se considera la relación de porcentaje que existe entre las demoras y la prima de celeridad, se encuentra que si el armador considera la posibilidad de que el fletador cargue y descargue antes del tiempo convenido, tratará de fijar la indemnización por concepto de demora al nivel más bajo posible, buscando con ello su ventaja personal.

La prima de celeridad no podrá reclamarse sobre los días festivos economizados en el puerto de carga, si en los tiempos de plancha se ha considerado ya la cláusula de reversibilidad.

C A P I T U L O S E G U N D O

Los tipos de Fletamento. Causas de Interrupción, Rescisión y Expiración del Contrato.

1.- Tipos de Fletamento.

A) Por viaje.

Cuando un comerciante sin particularizar en el giro de su negociación tiene especial interés en que sus productos sean transportados de un sitio a otro, no importando -- que él sea comprador, vendedor o intermediario, sin la intención del manejo del buque en sus aspectos técnico-administrativos, podrá entonces recurrir al fletamento por viaje, sin considerar el tiempo como parte contractual, aunque este último factor es importante en las transacciones de -- carácter internacional, debido a las fluctuaciones monetarias que se suceden con frecuencia.

Cuando no existan cambios o modificaciones en la póliza original aceptada por el fletador al contratar, éste -- podrá utilizar para sí parcialmente el cubicaje disponible en el buque, teniendo a su disposición el resto del espacio de bodega para subarrendarlo a otros embarcadores, logrando así un viaje totalmente ocupado evitando el desperdicio de espacio en el buque.

La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, indica que por el contrato de fletamento por viaje "el fletante adquiere el compromiso de poner a disposición del fletador, un buque para la transpor-

tación de ciertos productos entre varios puertos, en uno o varios viajes, (o dentro de ciertas distancias de los lugares de carga y descarga)." (10)

Se consideran como obligaciones del fletante, las siguientes:

- Poner un buque a disposición.
- Hacerse cargo de los gastos referentes a la operación marítima y comercial del buque.
- Absorber las pérdidas resultantes por los tiempos perdidos durante la travesía, por causas diversas imputables a él.
- Cargar con las necesidades de combustible, agua, víveres y los demás necesarios para la adecuada --movilización y operación del buque.
- Realizar el cobro de acuerdo al tonelaje real de mercancías transportadas.
- Expedir un "bill of lading" o conocimiento de embarque al cargador, como comprobante del recibo de sus mercancías, en el puerto de origen.

En relación a la persona del fletador, resaltan las siguientes obligaciones:

- Pagar la cantidad acordada como flete, en las condiciones que se hayan pactado.
- Realizar la operación de carga y descarga, según se haya acordado.
- Entregar y recibir la carga en las condiciones pactadas.

En los contratos de fletamento por viaje, los gastos operacionales son cubiertos por el fletante, y dentro de -- los más conocidos podemos hacer el listado siguiente:

Combustible.

Maniobras de carga y descarga si en la póliza se --- acuerda de esa manera.

Gastos portuarios relacionados con el atraque e im-- puestos locales.

Acondicionamiento de los depósitos de almacenaje, -- incluyendo los gastos de limpieza de los mismos.

Material necesario para la estiba.

Pago de porcentajes a corredores o intermediarios.

Reclamaciones a cubrir por daños o mermas.

Todos los gastos anteriores son considerados como -- variables, siendo presupuestados de antemano de esa manera.

Ahora enumeraremos los gastos conocidos como fijos:

Emolumentos.

Material de Reserva.

Víveres.

Mantenimiento.

Agua.

Seguros.

Inspecciones.

Gastos de Depreciación.

Lubricantes.

Gastos Generales.

Es necesario considerar todos los gastos menciona-- dos para poder presupuestar debidamente y con anticipación--

todas las erogaciones a efectuarse, y así poder fijar un -- cobro justo al fletador al momento de hacer uso de los servicios de la nave. Lógicamente se deberán tomar en cuenta -- los intereses del fletante para la obtención de sus utilidades, motivo por el cual se encuentra realizando semejantes-- operaciones comerciales.

Dentro del presente capítulo, es de estimarse la conveniencia de estudiar el contenido de una de las pólizas-tipo mayormente utilizadas en el medio naviero internacional-- para la contratación del fletamento por viaje, la llamada -- póliza Gencon, conocida como Póliza General de Fletamento,-- aplicable a cualquier tipo de tráfico. Esta forma fué adoptada por el Comité Documentario de la Cámara de Transporte-- Marítimo del Reino Unido, publicada para entrar en vigor -- después del 15 de septiembre de 1922, la cual a continua-- ción se analizará, a fin de conocer las disposiciones insertas en ella, y que rigen la transportación marítima, dentro de la cual se encuentran los contratos objeto del presente-- estudio.

A1.- Preámbulo.

En la póliza de fletamento, el preámbulo constituye la parte que contiene gran cantidad de información,-- precisándose los elementos siguientes:

a) El armador.

Es cuando el propietario cede al fletador,-- además de la posesión, uso y disfrute del buque, la direccción náutica de la expedición con derecho a nombrar y despedir al Capitán. También, se describe al armador como el fletador de un buque mediante el contrato de "fletamiento con-

cesión."

b) Posición del buque.

La posición del buque implica la exacta ubicación de la nave al momento de realizar el contrato, comprendiendo con ello el posible tiempo en tránsito y la posible ruta hacia el puerto de carga, llamado puerto de origen de la mercancía.

La importancia de conocer la ubicación del buque al momento de contratar, se debe a la programación -- que tiene que realizar el fletador para hacer llegar las -- mercancías a puerto, a buen tiempo para la operación de carga, evitándose contratiempos, sobre todo con las mercancías perecederas y también, logrando el ahorro de gastos innecesarios por concepto de almacenajes en el puerto, a la espera del buque, los cuales, en el momento actual, tienen un gran impacto en el costo final de un producto, debido a sus elevados precios.

c) El Fletador.

Es importante que aparezca en la póliza con claridad, el nombre de quien sea el fletador o fletadores, que son quienes han celebrado el contrato con armadores o fletantes.

d) El Lugar de Carga.

Por lugar de carga se entiende el sitio a donde el buque arribará para ser cargado de mercancías.

Es importante que en este punto se aclare que si por causas de fuerza mayor no fuese posible el arribo a puerto señalado, pueda existir la alternativa de hacerlo a un punto cercano, que ofrezca las condiciones requeridas por el buque, cuidando su seguridad e integridad, para poder realizar las maniobras de carga con celeridad. Aquí se utilizan las cláusulas conocidas como "puerto seguro" y

"cerca", las cuales indican que se autoriza al armador a -- desviarse a un punto cercano al acordado originalmente, en un afán de evitar peligros a la navegación, y también para proteger al navío de los puertos que no ofrezcan un grado - mínimo de seguridad.

e) La Carga.

Es de vital importancia el conocer las características y condiciones de las mercancías a transportar indicando claramente su nombre, tipos de empaque, peso bruto, peso neto, estiba, entre otros. Cuando se trata de productos que ya son conocidos por la generalidad de las personas, se indica solamente su nombre comercial, tal como "cereales", "petróleo", etc.

f) El Flete.

Se fijan las condiciones en que se hará el pago, y la cantidad a pagar, mencionándose si el cobro es - por cubillaje o por peso, que son las medidas más empleadas. Queda estipulado también, el lugar donde se pagará, ya sea en el origen o en el destino de la mercancía, señalándose - en ocasiones un lugar diferente a los dos mencionados. El - precio señalado como costo del flete, se pacta desde el inicio de la operación evitando posteriores confusiones o malentendidos.

Los procedimientos que se siguen para realizar el cálculo del flete son muy sencillos, considerándose - ya sea una unidad determinada, como lo sería una tonelada o un metro cúbico, o bien, una suma determinada por el viaje total. En ocasiones, y dependiendo del producto a transportar, se cobra por tanto alzado, es decir, por pieza o unidad, como sería el cobro por transportar un camión, por --- ejemplo. Generalmente las negociaciones referentes al trans

porte marítimo redundan en beneficios para las partes participantes en determinado tráfico, haciéndose mutuas concesiones para favorecer las condiciones en que se hará el transporte.

Para explicar lo que es el flete, es necesario aclarar las partes que intervienen en la contratación, como son el fletante, el fletador, y por supuesto, la existencia de un buque en donde serán transportados los artículos materia del servicio a ser contratado. De lo anterior, se deduce que el flete viene a ser la remuneración que recibe el fletante, por parte del fletador, por un servicio que le ha proporcionado éste a aquel, de transportación de mercancías en un buque, o por el uso de éste.

B1.- La Cláusula de Responsabilidad del Armador.

En esta cláusula el armador se protege en forma muy amplia, rigiéndose su responsabilidad en el contrato de fletamento, por lo dispuesto en la póliza misma, ya que las disposiciones expuestas en las diferentes legislaciones no se aplican en forma obligatoria.

Sin lugar a dudas se puede afirmar, que la responsabilidad del armador se limita en muchas ocasiones solamente a los casos de pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías, siempre y cuando sean consecuencia de un mal procedimiento al estibar, realizada por el armador. No es posible en la generalidad de los casos, hablar de una falta de diligencia personal de los administradores o personal directivo, ya que ellos no atienden en forma directa y personal las maniobras de carga y descarga, así como estar al cuidado de la carga durante el trayecto.

Cabe mencionar que se carece de una efectiva -- aplicabilidad de una cláusula de exclusión en favor del armador, cuando sobre cubierta se hayan colocado mercancías, y no se obtuvo el consentimiento expreso del cargador.

Los casos en que el armador no resulta responsable, son cuando los daños, sean originados por alguna o algunas de las siguientes causas:

a) Causas de fuerza mayor. Aquí quedan comprendidos los "Acts of God" o "Actos de Dios", los cuales son conocidos así, para nombrar de alguna manera todos aquellos - fenómenos imprevistos de la naturaleza, como lo son las marejadas, los huracanes, los rayos, etc.

b) Vicios propios de las mercancías.

c) Vicios ocultos del navío.

d) Mermas naturales sufridas durante el trayecto, o en la carga y descarga.

e) Faltas náuticas del capitán de la embarcación.

f) Fuego. Solamente cuando no haya sido producido por el armador o el personal a su cargo, considerándose - también los destrozos que puedan ser causados por el agua al momento de combatir el incendio.

g) Incorrecto empaque o embalaje de las mercancías a ser transportadas.

h) Conflictos laborales que lleven a la suspensión de labores, y que en un momento dado, también puedan detener la producción.

i) Extracción ilegal de mercancías por parte del capitán para su venta posterior. Esto es conocido como baratería del capitán, e incluye también la extracción en forma dolosa de partes del buque para su comercialización.

j) Cuando en un caso de emergencia se tiene -- que arrojar al mar parte o el total de las mercancías a bordo, con la finalidad de preservar la integridad y seguridad del buque. Esto es conocido como echazón.

k) Piratas o Ladrones. Son los actos cometidos con violencia, por un buque sin jurisdicción o pabellón.

l) Labores de asistencia y Salvamento. Son muy comunes en la actualidad, prestando ayuda a quien así lo requiera.

m) Arrestos por autoridades extranjeras, incluyendo la detención de la carga por cuarentena, en los casos de sospecha de epidemia, embargo, bloqueo, etc.

n) Derecho de presa, que comprende cuando el navío es capturado por un país enemigo, o también cuando -- sea detenido por no estar en regla la documentación de -- acuerdo con los tratados internacionales.

ñ) Enemigos del Reino, siendo los actos de -- agresión en contra del buque, por enemigos del país, y cuya bandera sea portada por el buque.

C1.- Cláusula de Desviación.

El buque amparado en esta cláusula, podrá realizar escalas en cualquier puerto indistintamente, sin clarificar que deberá ser sobre la ruta normal, prestándose a malas interpretaciones que resultan negativas para el fletador, ya que de esta manera, el fletante o armador, podrá -- desviar el buque por la ruta que le parezca más conveniente a sus intereses. Generalmente, en la póliza se indica la ruta normal a seguir, considerando la situación geográfica y en casos de conflictos bélicos, la que represente mayor seguridad, sea cual fuere el caso, deberá estar estipulado en la póliza. Las desviaciones que se consideran normales, quedan plenamente justificadas en los casos de prestar ayuda de emergencia, así como en los casos de reparaciones necesarias, imprevistas a la hora de contratar.

Podemos considerar como causas permitidas para la desviación de un buque, las siguientes: El intento de -- salvar vidas o bienes de cualquier índole en el mar; evitar los efectos de los actos de la naturaleza, tales como la -- niebla, los hielos, las tormentas, etc.; y todas aquellas condiciones que se hayan pactado expresamente en la póliza.

Por regla general, se considera que la cláusula de desviación se acepta solamente en los casos en que no se afecte la finalidad comercial del viaje a realizar, y se considerará razonable cuando se hayan tomado en cuenta los intereses del fletante y del fletador. Cuando una desviación es considerada como no razonable, el armador incurrirá en responsabilidades frente al fletador, por los daños o -- pérdidas ocasionadas a las mercancías, así como por los retrasos causados, si se presenta tal situación.

D1.- Pago del Flete.

Al momento de hacerse la póliza de fletamento, se indicará la forma del pago, así como el tipo de moneda a utilizar al realizarlo. Cuando se ha perdido el total o parte de las mercancías, por causas conocidas como de fuerza mayor, el fletante o armador, pierden todo derecho al cobro del flete. Si ya se hubiese pagado una parte o la totalidad del flete, se le deberá regresar al fletador, excepto en los casos en que en la póliza se haya estipulado la cláusula de "fletes adquiridos a todo evento".

En la generalidad de los casos, el flete es pagado una vez que han concluido los servicios prestados, es decir, al descargarse las mercancías y estar el consignatario o su representante en su posesión, pero existen infinidad de prácticas distintas que se dan en la vida diaria, como puede ser el caso de flete "pre-pagado", flete por cobrar, trasladando la responsabilidad del pago al consignatario, etc.

El fletante, en determinado momento, si ve que existe la posibilidad de dificultad para rescatar el flete, tiene el derecho de aplicar la "cláusula de retención", la cual lo faculta para garantizar el pago mediante la no entrega de la carga al destinatario. No se podrá ejercer este derecho, si la carga ya está en posesión del destinatario o consignatario.

Existen varias causas por las que el flete no se pague, distinguiéndose entre otras: La cláusula de cesación, que exonera al fletador de la obligación de pagar el flete en el momento en que las mercancías han sido embarcadas; el no arribo de las mercancías al puerto de destino, -

por causas ajenas al fletador o al consignatario, o por algún riesgo distinto a los que se han considerado como exceptuados; la pérdida de las características comerciales de -- origen de las mercancías durante su traslado y el consignatario se niegue a aceptarlas por dicha razón; el incumplimiento del contrato por parte del fletador o armador.

Se considera que la persona indicada para cobrar el flete es el armador, ya que está en facultades para exigir el flete, por razón de que ha prestado un servicio o ha permitido que se realice éste en su buque; pero puede su ceder que el flete le sea cedido a un tercero, pudiendo ser éste, el intermediario o corredor, algún acreedor de carácter ordinario o hipotecario.

El responsable del pago es el fletador en primer lugar y se quedará con ésta responsabilidad hasta que - el consignatario o destinatario de la mercancía o el poseedor del conocimiento de embarque o "bill of lading", hayan cubierto el flete correspondiente, excepto si en la póliza de fletamento se insertara la cláusula de cesación, la cual exonera al fletador de la obligación de pagar el flete en - el momento en que las mercancías han sido embarcadas, con - la cual, la responsabilidad del fletador desaparece al cargar las mercancías a bordo del navío, y se traslada al consignatario o al poseedor o tenedor del conocimiento de embarque, siendo necesario que este documento lo señale así - en su reverso, consignando los derechos adquiridos por el - armador en el puerto de carga.

Generalmente se señalan las operaciones que -- comprende el pago del flete, siendo así que si se contrata bajo "condiciones brutas", el armador se encargará de los -

gastos de carga y descarga. Si las condiciones se pactan como "netas", el fletador pagará la carga y el consignatario la descarga.

El.- La Cláusula de Carga.

Por virtud de la cláusula de carga, se indicará el puerto o puertos en donde el buque deberá presentarse para realizar la maniobra de carga de las mercancías, pudiéndose, a opción del fletador, designar uno o más puertos aledaños a la zona como alternativos, en caso de que se presentasen dificultades en el primero.

Se especificarán también los días de plancha, siendo un aspecto de gran importancia en la póliza, pudiendo marcarse en horas o con un determinado ritmo de carga, - empezando a correr a las 13.00 horas si la notificación de listo para cargar se da antes de las 12.00 horas, y las -- 6.00 horas del día siguiente hábil, si la comunicación se efectúa durante las horas de oficina, después del mediodía.

Habrán ocasiones en que se haga necesario el uso de equipo marino adicional para colocar la carga al costado del buque, siendo imperativo el uso de barcazas, cuyo gasto respectivo deberá cubrirlo el fletador.

En la cláusula que se está tratando, se especificará el nombre de las personas a las cuales se les debe comunicar la notificación de listo para embarque.

Quando el contrato de fletamento por viaje, - sea para buque cisterna, y las maniobras de carga y descarga sean por el sistema de bombeo, la carga correrá a cuenta

del fletador y la descarga por cuenta del armador, excepción hecha de los casos pactados en contrario.

F1.- La Cláusula de Descarga.

En este caso se distinguirán los días de plancha, indicando si se incluyen los días domingos y festivos, y si se acuerda en que el tiempo se empezará a contar a partir de las 13.00 ó las 6.00 horas, dependiendo la hora y el día en que se comunique la notificación de listo para descargar.

En relación a este punto, se considerará si se ha decidido aplicar la cláusula de reversibilidad para el tiempo de plancha.

G1.- La Cláusula de Demora.

Versa sobre los días o fracción del mismo que se hayan excedido del tiempo concedido como días de plancha, así como la cuota diaria o por fracción que se cargará. Se fija que serán pagaderas día por día, ya sea en puerto de origen como en puerto de destino.

H1.- La Cláusula de Retención.

Cuando el consignatario por su culpa, o por culpa del fletador, no retira sus mercancías, el armador estará autorizado, basado en la presente cláusula, para retener las mercancías, y así asegurar el pago del flete, demoras, daños o daños por retención, etc. El fletador es responsable por todas las circunstancias ya sea en el puerto de carga o en -

el de descarga. En la medida en que el armador no pueda realizar el cobro de flete, demoras y los gastos señalados, -- ejercerá el derecho que establece la cláusula de retención, para lo cual descargará y depositará las mercancías en un lugar que le autorice la ley, conservando así la garantía prendaria del pago de sus deudores.

11.- El Conocimiento de Embarque.

Cuando este documento se encuentra en manos de un tercero, constituye prueba de un contrato de transporte, diferente al de fletamento y obliga al armador frente a ese tercero. Lo contrario sucede cuando el conocimiento de embarque se halla en manos del fletador ya que solamente desempeñará las funciones de recibo de las mercancías.

En la póliza se incluye también la facultad -- del capitán para firmar los conocimientos de embarque de -- acuerdo al tipo de flete que se le presente, sin perjuicio de lo dispuesto en la misma póliza. Con ello se pretende -- proteger al fletador en caso de subfletamento y así evitarle o reducirle pérdidas, pero no tendrá derecho a pedir que se expidan conocimientos con disposiciones no apegadas a lo dispuesto en la póliza en cuanto a aspectos diferentes al flete; o sea que el propósito de esta cláusula no es dejar al arbitrio del fletador todo lo relativo a la naturaleza y condiciones del conocimiento.

11.- La Cláusula de Cancelación.

De la misma forma en que el fletador está obligado a presentar sus mercancías en determinada fecha, el -- fletante tiene también la obligación de presentar el buque-

en el puerto de carga también en determinada fecha, después de la cual, el fletador tiene derecho a cancelar el contrato acordado. Si se le solicita, el fletador deberá notificar su decisión de cancelar el contrato con cuarenta y ocho horas de anticipación a la llegada del buque al lugar de carga.

K1.- Cláusula de Avería Gruesa.

Es necesario entender en primer término, que la avería gruesa son los daños y gastos extraordinarios que se causen deliberadamente para salvar al buque, su cargamento o ambas cosas, de un riesgo efectivo y conocido, interviniendo aquí la voluntad o decisión del capitán.

Por otra parte, se ha fijado que en los casos de averías gruesas, los propietarios de las mercancías deberán pagar la parte correspondiente, aún cuando esas averías fuesen originadas por negligencia u omisión del personal, del armador, o del personal administrativo.

En las Reglas del York y Amberes, encontramos que la avería gruesa es calificada como "aquella acción en que se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro, las propiedades comprometidas en un común riesgo marítimo."
(11)

(11) Reglas del York y Amberes. Regla A.

Basados en la definición y del hecho claro de que el sacrificio fué para beneficio común, es de justicia que los interesados participantes resarzan de los daños a la parte o partes afectadas, ya sea en sus bienes o en el gasto realizado. Cuando se pierde el buque y la carga por completo, no se considera como avería gruesa tal acontecimiento.

Cuando las partes no hubiesen acordado en la póliza de fletamento regirse por las cláusulas insertas en las Reglas del York y Amberes, si se llegase a presentar una avería gruesa, el conflicto será resuelto de acuerdo a la legislación que esté vigente en el país, cuya bandera -- porte el navío.

Cuando haya habido naufragio, varadura, captura por el enemigo o piratas, y la mercancía haya sufrido -- pérdidas, no se cubrirá flete por ellas, cuando haya desaparición total de las mismas.

L1.- La Cláusula de Indemnización.

Es aquella que estipula el valor estimado del flete como pago máximo por indemnización en caso de incumplimiento del contrato o daños justificados. Esta cláusula es conocida como cláusula penal.

M1.- La Cláusula para nombrar Agencia.

Mediante esta cláusula queda establecido el derecho y la obligación del armador para nombrar sus agentes en los puertos de carga y descarga, con la finalidad de contar con un representante directo que negocie lo relativo a

los contratos de fletamento y todo lo relacionado con ellos.

N1.- La Cláusula de Corretaje.

Por virtud de esta cláusula, se establece la cantidad que se habrá de pagar por los servicios que se presten por concepto de corretaje. Siempre se incluirá la aclaración de que si no llega a realizarse el servicio motivo del contrato, el armador queda obligado a pagar al corredor un tercio como mínimo, del corretaje por flete y flete falso, para resarcirle por los gastos realizados y por el trabajo que haya efectuado.

Como ya se había mencionado anteriormente, la prestación de servicios por parte del corredor, se cubre con una comisión que es generalmente del 2.5 por ciento del ingreso bruto del fletamento, pero si el fletante y el fletador, cuentan con un representante cada uno, éste 2.5 por ciento, se divide en partes iguales entre cada uno de ellos.

01.- La Cláusula de Huelga.

Mediante esta cláusula, se trata de dejar cubierto al fletador y al armador, en los casos en que el cumplimiento debido a las obligaciones marcadas en el contrato no se realice, quedando sin cumplimiento en forma parcial o total, debido a huelgas no previstas.

Cuando este suceso se presenta en el puerto de carga, el armador puede solicitar al fletador, su declaración para que acepte estimar los días de plancha, como si no hubiese huelga, aún cuando el buque se encuentre en el último puerto antes acordado para la carga, o bien, en ruta ---

hacia él. En el caso de que no se logre esta aceptación, el armador estará en libertad de cancelar el contrato, en un plazo de 24 horas.

Esta misma cláusula dispone, que si el conflicto se presenta cuando la mercancía estuviese cargada en forma parcial, el armador podrá zarpar con la misma, teniendo derecho a cobrar el flete sólo por la mercancía que transporta, y concede autorización para embarcar otras cargas en el trayecto marítimo, si así lo considera conveniente.

Cuando el problema se presente en el puerto de descarga y dentro del plazo de cuarenta y ocho horas posteriores a la llegada del navío no se solucione, el consignatario de la carga tiene la opción de dejar transcurrir el tiempo de plancha, y una vez que transcurra éste, queda obligado a pagar el cincuenta por ciento de las demoras, o bien, dará su autorización al buque para que se dirija a un puerto cercano, donde haya seguridad para las maniobras de descarga.

Esta decisión, será dada a conocer dentro de un plazo de 48 horas posteriores a que el consignatario haya recibido del armador o del capitán, la notificación de la huelga.

Cuando se autorice la descarga en un puerto distinto, el contrato de fletamento y los conocimientos de embarque seguirán siendo regidos por las mismas condiciones en que se pactaron, incluyendo todo lo relativo al flete, variando solamente que el puerto al que se han dirigido en forma alternativa, se encuentre a más de cien millas náuticas del puerto originalmente pactado, y en este caso, se --

irá incrementando en forma proporcional a la distancia.

P1.- La Cláusula General de Guerra.

Las partes contratantes están protegidas con esta disposición, en los casos en que la nación bajo cuya bandera navega el buque, esté involucrada en actos bélicos, pudiendo cancelar el contrato celebrado. Cuando la cancelación se celebra y el buque todavía se halla en puerto, la carga será retirada del buque en el mismo puerto en que se ha embarcado; si ya se ha iniciado el viaje, se descargará por cuenta de los fletadores o dueños de la carga, en el puerto que consideren más seguro y próximo.

Si el puerto de carga se declarase bloqueado, este hecho viene a dar nulidad e invalida el contrato en lo referente a las cargas que se iban a embarcar en ese puerto.

Por otra parte, en esta cláusula se dispone -- que no se firmarán los "bills of lading" o conocimientos de embarque, si el puerto de destino es un puerto bloqueado.-- En los casos de que un puerto sea bloqueado en el trayecto, el armador descargará en el puerto de salida original o en algún otro puerto seguro en la ruta a seguir y que haya sido indicada por los dueños de la carga. Cuando no se ha ordenado algún otro puerto para la descarga, ésta se efectuará en el lugar más cercano al puerto de destino y que presente la característica de seguridad, debiendo pagar el fletador el flete total de la operación.

Q1.- Cláusula General de Hielos.

Es aquella que se establece en los casos de rutas muy particulares, y se presenta desarrollando dos aspectos clave: Hielos en el puerto de carga, y hielos en el -- puerto de descarga.

Quando se presenta el caso de los hielos en el puerto de carga, se encuentra que:

a) El capitán está autorizado para zarpar sin la carga, nulificando el contrato, si el hielo impide que - el buque atraque en el puerto, o si considera que puede que dar atrapado por el hielo, no importando si se diera cuenta de ello en el último puerto durante el viaje, o a la llegada del buque, o en un momento posterior a ella, todo en el último puerto.

b) Si el capitán decide zarpar a causa del hielo y la carga se encuentra parcialmente a bordo, ésta deber ser llevada al destino previamente contratado, a cambio del pago de un flete proporcional a la cantidad cargada. El buque a decisión del armador, podrá escalar en otro puerto o puertos, en su ruta, con el fin de completar el espacio dedicado para la carga, y llenar el espacio disponible con -- que cuenta el navío.

c) Si en el contrato se hubiesen pactado va--rios puertos para celebrar la maniobra de carga, y el hielo impide estos trabajos en uno o varios de esos puertos, el - fletador podrá cancelar el contrato, o si prefiere, podrá - embarcar las mercancías que se hallen en puerto seguro y -- completar con otras mercancías en otros puertos, evitando - así pérdidas. Los fletadores tienen la opción de mandar su-

carga a puerto seguro para que su contrato sea aprovechado totalmente.

d) La no aplicación de esta cláusula de hielos en primavera.

Si los hielos se presentan en el puerto de descarga, es posible encontrar que:

a) Después de un plazo de cuarenta y ocho horas de que el capitán o el armador han notificado al fletador o al consignatario el problema de hielos para llegar al puerto de descarga, éstos deben decidir entre dejar el buque esperando a que se deshielen las aguas del puerto, a cambio de pagar demoras si las hay, o bien, dar instrucciones de que el barco se dirija al puerto más cercano y que no padezca ese problema.

b) También se autoriza al capitán a zarpar si durante la descarga estima que el buque quedará atrapado -- entre el hielo, y podrá proceder a dirigirse a puerto seguro a fin de terminar la maniobra, considerándose en primer lugar el puerto más cercano que ofrezca garantías.

c) Aún cuando la maniobra de descarga se deba hacer en un puerto distinto por las causas que ya se mencionaron, todas las condiciones en que se ha celebrado la contratación y las condiciones de los conocimientos de embarque, quedarán aplicables como si se hubiese celebrado en el puerto originalmente pactado, excepción hecha en los casos en que el puerto alternativo supere las cien millas náuticas de distancia, aumentando en forma proporcional el flete

de acuerdo a la distancia recorrida. Generalmente el fletador será quien cubra el pago de los servicios contratados - de rompehielos, cuando sean requeridos, y todos los daños - referentes a la navegación con hielos, son por cuenta del armador.

Es necesario aclarar que en los casos en que no hay disposición expresa al respecto, los usos y costumbres del puerto de que se trate, regirán para la solución - de los conflictos que se llegaren a presentar.

B.- Fletamento por Tiempo.

En el fletamento por tiempo, el fletador se transforma en transportista, al abocarse a efectuar la función - comercial del buque, inclusive dando órdenes al capitán --- mientras el armador se encarga de la función náutica, determinándose una zona geográfica donde el navío estará operando mientras esté en fletamento bajo la dirección del fletador.

Se puede decir que este fletamento se presenta --- cuando el fletante concede al fletador el derecho de dirigir el buque y lo autoriza para que efectúe los viajes que considere prudentes con sus mercancías, acatando lo dispuesto en la póliza acordada, por un tiempo específicamente pactado, que puede ir de uno a cinco años generalmente.

En muchos casos los fletadores son corredores que garantizan el embarque de mercancías a los armadores, por - lo que deberán cubrir el total del flete a éstos, aún cuan-

do no se haya proporcionado la carga completa para las bodegas del buque. Su utilidad consiste en la diferencia que se presenta entre el precio pagado por el fletamento general y la cantidad que ellos cobran a cada uno de los varios cargadores por la entrega de los conocimientos de embarque.

Por otra parte, también se dan casos en que el fletador en los contratos de fletamento por tiempo, sea un cargador con una producción que considera asegurada por un lapso más o menos regular, o bien, puede que se trate de un armador que necesita buques extras para prestar servicios fuera de lo normal, y que su flota no puede cumplir, por no estar en condiciones para ello.

Se presenta también la situación del fletador que espera alzas en los fletes y realiza contrato de fletamento a precios actuales para obtener provecho personal al contratar por su parte con fletes más elevados, en caso de que se produzcan las alzas en los fletes.

Se consideran como obligaciones del fletante, en éste tipo de fletamento, las siguientes:

a) Que el buque convenido se ponga a disposición del fletador, y que sus condiciones de navegabilidad sean las acordadas.

b) Garantizar que el uso del buque será con fines pacíficos, durante el tiempo que se ha pactado

c) Hacerse responsable de cubrir los gastos náuticos relativos a la operación del barco.

d) Ser responsable de los tiempos perdidos imputables a él o al buque en sí, como las averfas de las máquinas, o el tiempo perdido en reparaciones, etc.

e) Efectuar los viajes que el fletador ordene dentro del período en que se encuentre vigente el contrato.

Los gastos por los que se hace responsable el fletante, quedan distribuídos de la siguiente forma:

a) Emolumentos.

b) Víveres en general.

c) Mantenimiento general del barco.

d) Lubricantes.

e) Inspecciones.

f) Depreciación del buque en general.

g) Gastos consulares de los tripulantes.

h) Equipo y suministros.

i) Seguros. (No se incluyen seguros de hielo y de guerra)

j) Agua.

k) Corretaje.

Las obligaciones del fletador, son las siguientes:

a) Pagar el flete en la fecha y condiciones acordadas.

b) Cumplir y respetar las condiciones pactadas para el contrato, en lo referente a la carga a transportar, zona de operación, etc.

c) Cargar con los tiempos perdidos, no imputables al armador ó al buque mismo.

d) Regresar al fletante el buque en el plazo convenido y en las mismas condiciones en que le fuese entregado, excepción hecha del desgaste natural que sufriese.

e) Cubrir los gastos comerciales inherentes a la operación del buque.

Los gastos que correrán a cargo del fletador, son:

a) Combustible.

b) Derechos de puerto.

- c) Limpieza y desinfección de bodegas.
- d) Agua para las calderas.
- e) Reclamaciones que le correspondan de acuerdo - con la póliza.
- f) Gastos de contrato, póliza y "bills of lading"
- g) Cargo por tiempo perdido en puerto o en ruta.
- h) Operaciones de carga, descarga, estiba, deses- tiba y arrimo.
- i) Pilotaje y remolques, cuando sean requeridos.
- j) Materiales requeridos para la estiba.

Es necesario hacer un estudio de la póliza-tipo, - en los fletamentos por tiempo, para saber como se encuentra regido su funcionamiento. La "BIMCO Uniform Time Charter", - llamada Póliza Uniforme BIMCO de Fletamento por Tiempo, la- cual es conocida también como la BALTIME, y es empleada en- el transporte de mercancías secas.

Esta póliza fué redactada, publicada y aprobada - por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico y - por la Cámara de Transporte Marítimo del Reino Unido y la - Comisión Documentaria del Intercambio de Transporte Maríti- mo del Japón, habiendo sido editada en el año de 1909 con - correcciones en los años de 1911, 1912, 1920, 1939 y 1950.

A1.- Preámbulo.

En el preámbulo de la póliza mencionada, se indicará la información relacionada con:

a) Los armadores.

b) Datos del buque. Se hace una anotación de los datos más importantes del buque, tales como - su clasificación, nombre, potencia de las máquinas, tonelaje, capacidad de carga en toneladas de peso muerto, el volumen a transportar en él, velocidad que puede desarrollar y el consumo estimado de combustible en el viaje.

c) Los Fletadores.

B1.- Duración.

Es el período por el cual los armadores y fletantes acuerdan ceder el uso del buque a los primeros, y encargarse de la dirección del mismo los segundos. Cuando el fletamento tenga una vigencia muy corta, el período podrá expresarse en días o semanas, o bien, como el tiempo necesario -- para un viaje sencillo o redondo. Si el contrato se ha acordado a largo plazo, la duración se especificará en meses o años según se trate y la devolución del buque se fija en una fecha aproximada.

El tiempo empieza a contarse desde el momento en que sea entregado el barco, poniéndose a disposición de los fletadores, entre las 9.00 y las 18.00 horas del mismo día, - si se trata de un día entre semana, y entre las 9.00 y las -

14.00 horas, si es en sábado. Se deberá hacer constar que - los domingos y días festivos, sólo se contarán cuando el -- fletador haya tomado posesión del buque.

C1.- Tráfico.

Con la denominación de "tráfico" se pretende - hacer mención de la ruta que deberá seguir el buque, marcan do los límites geográficos autorizados para la operación ma rítima en el período acordado.

El fletador se compromete a transportar sola-- mente mercancías de carácter legal entre los puertos que le ofrezcan seguridad al buque, no pudiendo embarcar ganado vi vo, ni mercancías peligrosas o explosivas, etc.

Los fletadores están en libertad de ordenar o-- girar instrucciones al capitán para la operación del buque-- y los viajes a realizar.

D1.- Obligaciones de los armadores.

Los armadores tendrán como obligaciones, las - de proporcionar y pagar las provisiones y salarios, el segu ro del buque, de aprovisionamiento de pertrechos, suminis tros y equipo en el cuarto de máquinas y en las cubiertas, - así como mantener en estado de plena eficiencia el casco y - la maquinaria del buque durante el servicio.

Proporcionarán también un operador de "winche" por escotilla. Si se requieren más operadores, o si los es-- tibadores se niegan o si no se les permite trabajar con la-- tripulación, los fletadores deberán proveer y pagar operado

res calificados de "winches" en tierra.

E1.- Obligaciones de los Fletadores.

Los fletadores tendrán como obligaciones, entre otras, la de proporcionar y pagar todo el carbón de galeras, combustible líquido, agua para las calderas, derechos portuarios, pilotaje (sea obligatorio o no), prácticos para el cruce de canal, uso de lanchas, luces, remolcadores requeridos, gastos consulares, (excepto los que correspondan al capitán, oficiales y tripulación), cargos por cruce de canales, muellajes y otros derechos y gastos incluyendo cualquier impuesto estatal o municipal en el extranjero; -- también pagarán todo derecho de muelle o de tonelaje, que se aplique en los puertos de entrega / devolución del buque (a menos que se haya incurrido en gastos por transportar el cargamento antes de la entrega o después de la devolución), cargos de agencias, comisiones, operaciones de carga, arrumaje, estiba, (incluyendo madera de estiba y tarimas, excepto las que se encuentran a bordo), descargar, pesar y entregar las cargas, inspeccionar las escotillas, suministrar -- los alimentos a los oficiales y hombres a sus servicios, y cualquier otro cargo y gasto, sea el que fuere, incluyendo detención y cuarentena, (incluyendo los costos de desinfección y fumigación).

F1.- Los Combustibles.

Los fletadores en el puerto de entrega y los armadores en el puerto de devolución, tomarán el mando y pagarán por el carbón o combustible líquido sobrante en los tanques del buque al precio vigente en los puertos respectivos. Se especificará que el buque será devuelto con no me--

nos de ciertas toneladas, y no excediendo de cierta cantidad de toneladas de carbón o combustible líquido en los tanques del mismo.

En el mes de junio de 1981, la BIMCO aprobó -- una nueva cláusula relativa al combustible y aplicable al fletamento por tiempo; con ella se incrementa la responsabilidad del fletador al estipular la calidad del combustible, obviamente la mejor, que deberá utilizar en el buque durante la vigencia del contrato. En caso de que el fletador no observe esta disposición, será incluso responsable por daños a las máquinas y tiempo perdido por esa causa.

G1.- El Precio del Fletamento.

Consiste en fijar la cantidad en dinero que se pagará mensualmente, ya sea por mes natural, o cada treinta días, por el alquiler del buque y que se empieza a contar - desde el momento en que sea entregado el buque, entre las - 9.00 y las 18.00 horas del mismo día en que se entregó, y - entre las 9.00 y las 14.00 horas si es sábado.

También se especifica la moneda en la cual se hará el pago, el cual será sin descuento, por adelantado y cada treinta días. Generalmente se incluye en esta disposición, la "cláusula monetaria" en la cual se fija un tipo específico de cambio entre la moneda en que se estipula el pago y otra moneda de referencia. Su finalidad es regular la cuestión de las fluctuaciones de divisas, considerando que los pagos se realicen cada mes y en ese tiempo podría variar el tipo de cambio que regía al momento de celebrar el contrato.

En los casos de contratos por varios años, se incluye una cláusula de ajuste, con la cual se permite hacer una revisión periódica de las condiciones del contrato y en el caso de que hubiese variaciones considerables, se realizará un ajuste de acuerdo a los nuevos niveles de gastos del armador. También se deberán presentar las documentaciones probatorias, en el caso de que se solicite un incremento en el precio del alquiler. Cuando el contrato tiene vigencia por el tiempo que el buque se tarde en realizar un viaje o viajes, el fletador cubre solamente el flete por el tiempo que duró la realización de ese viaje o viajes.

H1.- La Devolución.

El fletador queda obligado a devolver el buque fletado al término del contrato y en las mismas condiciones en que lo recibió. Esta devolución se hará en el puerto que designe el armador y dentro de un horario y días predeterminados. Con un mínimo de diez días de anticipación, el fletador deberá notificar a los armadores el puerto y día en que se efectuará la devolución. Dentro de lo anterior, el fletador queda facultado para realizar un último viaje con el buque, aún cuando se rebase la fecha de devolución, pero calculando que estará de regreso en un día aproximado a la fecha pactada. El tiempo que se pase de lo pactado, lo pagará el fletador al tipo de flete que rija en el mercado, si éste es superior al fijado en la póliza. Se deberá hacer notar que no se establece si el flete que rija en el mercado se aplicará exactamente a partir del día en que se fijó como aproximado para la devolución o bien, se permitirá un lapso razonable de retraso antes de aplicar dicho flete.

11.- El Espacio de Carga.

Toda capacidad de carga del buque, incluyendo el espacio legalmente permitido sobre la cubierta, estará a disposición de los fletadores, reservando el espacio conveniente y suficiente para el capitán del buque, oficiales, tripulación, aparejos y otros accesorios, mobiliarios en general, provisiones, etc.

11.- El Capitán.

El capitán deberá realizar todos los viajes - con la mayor diligencia posible y deberá prestar la ayuda-acostumbrada con la tripulación del buque. El capitán estará bajo las órdenes de los fletadores en lo que respecta - al empleo de agentes u otros arreglos.

Los fletadores indemnizarán a los armadores - por todas las consecuencias o responsabilidades derivadas de que el capitán, los oficiales, o los agentes, hayan firmado conocimientos de embarque o "bills of lading" u otros documentos, así como del cumplimiento equívoco de las órdenes giradas; también lo harán por cualquier irregularidad en la documentación del buque o por llevar sobrecarga de mercancías.

Los armadores no serán responsables de faltantes, mezclas, marcas, ni por el número de piezas o paquetes, o por daños o demandas por la carga causada por mala estiba o por otras razones.

Si los fletadores tienen razón para estar descontentos con la conducta del capitán, oficiales o ingenieros, los armadores al recibir tales detalles sobre la que-

ja, deberán investigar inmediatamente sobre el particular y de ser necesario, considerar hacer un cambio en las designaciones.

K1.- Las Instrucciones y Registros.

Los fletadores deberán proporcionar al capitán todas las instrucciones para la navegación, y el capitán e ingenieros deberán llevar registros exactos y completos, accesibles a los fletadores y sus agentes.

L1.- La Suspensión del Alquiler.

En caso de entrada en dique seco o de otra medida similar necesaria para mantener la eficiencia del buque, o cuando por deficiencia del personal o en el abastecimiento de pertrechos por los armadores, descompostura de maquinaria, daños al casco u otro accidente, se obstaculice o se impida la operación del buque y dicha detención se prolongue por más de 24 horas consecutivas, no se pagará alquiler por tiempo perdido durante el período en que el buque no esté en disponibilidad de desempeñar de inmediato el servicio requerido. Cualquier alquiler que se haya pagado por adelantado deberá ajustarse de acuerdo a lo anterior.

En caso de detención del buque a causa de un temporal, al ser conducido al puerto o al anclaje o al transitar hacia muelles poco profundos o hacia ríos o puertos con barras, o si sufre un accidente en su carga, cualquier detención del viaje y/o gastos que resulten de esta detención serán a cuenta del fletador, aún si dicha detención y/o gastos o la razón por la que se incurre en cualquiera de estas causas, se debe o contribuye a negligencia

de los empleados del armador.

M1.- Limpieza de calderas.

Siempre que sea posible, la limpieza de las calderas deberá hacerse durante el viaje, y de no ser posible, los fletadores proporcionarán a los armadores el tiempo necesario para la limpieza de las mismas. En caso de que el buque sea detenido por más de 48 horas, el alquiler se suspenderá hasta que esté listo de nuevo.

N1.- Responsabilidad y Exención.

Los armadores únicamente serán responsables por demora en la entrega del buque, o por demora, pérdida o daños a las mercancías a bordo durante la vigencia de la póliza, si tal demora o pérdida ha sido ocasionada por falta de la debida diligencia por parte de los armadores o su gerente en poner el buque en las debidas condiciones de navegabilidad y pertrechado para el viaje, o cualquier otro acto personal u omisión o falta de los armadores o su gerente. Los armadores no serán responsables en ningún otro caso por daños o demora alguna, aún cuando fuesen provocadas por negligencia u omisión del personal de los armadores. Los armadores no serán responsables por pérdidas o daños originados por o a resultas de huelgas, paros o restricciones laborales, (incluyendo al capitán, oficiales y tripulación), -- bien sean parciales o generales.

Los fletadores serán responsables por pérdida o daño causado al buque o a los armadores por cargar mercancías contrariamente a lo estipulado en la póliza de fletamento, o por la incorrecta o negligente carga del combusti-

ble, estiba o descarga de mercancías, o cualquier acto impropio o imprudente de su parte o de su personal.

01.- Los Adelantos.

Los fletadores o sus agentes, adelantarán al capitán, si así se los requiere, los fondos necesarios para los gastos ordinarios que se realicen por cuenta del buque en los puertos de carga con un interés del 6 por ciento al año; deduciéndose ésta cantidad del alquiler del buque.

Pl.- Puertos Excluidos.

Se consideran como puertos excluidos, aquellos donde no se le ordenará o no se le obligará a entrar, si se presentan las condiciones siguientes:

a) Fiebres o epidemias, o aquellos lugares en donde el capitán, los oficiales y la tripulación no estuviesen legalmente obligados a seguir el buque.

b) Lugares cerrados por hielos, o cualquier otro sitio donde las luces, faros o marcas, así como las boyas sean o estén expuestas a ser retiradas a causa del hielo a la llegada del buque, o donde exista el riesgo de que generalmente el buque no pueda llegar al lugar o salir de éste después de haber completado su maniobra de carga o descarga debido a los hielos. El buque no se obligará a forzar el hielo. Debido a los hielos, el capitán puede considerar peligroso permanecer en el lugar de carga o descarga temiendo que el buque quede atrapado y se pueda dañar, entonces, tiene la libertad para navegar a un sitio abierto y conveniente y esperar nuevas órdenes de parte del fletador.

La detención no prevista, provocada por cualquiera de las causas mencionadas en el párrafo anterior, correrá por cuenta del fletador.

Q1.- La Pérdida del Buque.

En caso de que el buque se pierda o extravíe, se suspenderá el pago del alquiler a partir del día en que se haya perdido. Si no se puede señalar la fecha exacta de la pérdida, se pagará medio alquiler a partir de la fecha en que el buque se reportó por última vez y hasta la fecha en que se calcule debió llegar a su destino. Cualquier alquiler que haya sido pagado por adelantado, deberá ser ajustado de acuerdo a lo anterior.

R1.- El Tiempo Extra.

En casos particulares de requerimientos especiales, el buque trabajará día y noche y los fletadores reembolsarán a los armadores sus gastos por todo el tiempo extra pagado a los oficiales y a la tripulación, de acuerdo a las horas y tarifas especialmente marcadas en el reglamento de trabajo del buque.

S1.- La Retención.

Los armadores tendrán derecho de retención sobre todas las cargas y subfletes pertenecientes a los fletadores por tiempo y cualquier flete por conocimiento de embarque para todas las reclamaciones, durante la vigencia del contrato de fletamento, y los fletadores tendrán derecho de retención sobre el buque por la cantidad que se haya pagado por adelantado y no sea devengada.

T1.- El Salvamento.

Cualquier salvamento o asistencia a otros buques serán para beneficio de los armadores y fletadores por partes iguales, después de deducir la parte proporcional correspondiente al capitán y la tripulación, y los demás gastos legales o de otro tipo, incluyendo el alquiler pagado bajo este contrato por el tiempo perdido durante el salvamento así como las reparaciones de daños y el carbón o combustible líquido utilizado; los fletadores estarán obligados por toda medida tomada por los armadores para asegurar el pago de salvamento y para ajustar el monto total.

U1.- El Subfletamento.

Los fletadores tendrán la opción de subfletar el buque, siempre y cuando notifiquen debidamente a los armadores, pero los fletadores originales continuarán siendo responsables ante los armadores por la correcta ejecución del contrato de fletamento.

VI.- La Guerra.

a) A menos que lo autorice el armador, no se podrá ordenar al buque que continúe a ningún lugar o viaje alguno, ni podrá ser utilizado para ningún servicio que lo lleve a zonas de peligro como resultado de cualquier amenaza de guerra, hostilidades por guerra, operaciones bélicas, actos de piratería o de hostilidad, o daños contra el buque -- por cualquier otro o su carga, por cualquier persona, corporación o Estado, revolución o guerra civil, levantamiento, o la aplicación de legislación internacional, ni ser expuesto de ninguna forma a cualquier riesgo o penalidad que consecuentemente llevará a una sanción, ni transportar mercancía alguna que pueda exponerlo a cualquier riesgo de apresamien-

to, captura, sanciones u otra interferencia por los beligerantes o partes en conflicto o por cualquier Gobierno o gobernante.

b) En caso de que el buque se acerque o sea llevado u ordenado hacia tal zona, o sea expuesto de manera alguna a los riesgos señalados:

1.- Los armadores estarán autorizados, de tiempo en tiempo, para asegurar sus intereses - en el buque y/o alquiler contra cualquiera de estos riesgos en los que está susceptible de verse involucrado, de la manera que más le convenga, los fletadores deberán hacer el reembolso de la prima demandada a -- los armadores.

2.- No obstante los términos de la cláusula de suspensión del alquiler, éste deberá pagarse por todo el tiempo perdido, incluyendo - cualquier pérdida originada por la desaparición o lesiones del capitán, oficiales o -- tripulación, o a la acción de la tripula---ción al rehusarse a continuar a dicha zona- o a ser expuesta a tales riesgos.

c) En caso de que los salarios del capitán, oficiales y/o tripulación o el costo de las provisiones y/o tiendas en cubierta y/o cuarto de máquinas y/o primas de seguros sean incrementadas a causa o durante la existencia de - cualquiera de las causas mencionadas en la sección a), la - cantidad de cada incremento deberá agregarse al alquiler y- ser pagada por los fletadores en beneficio de la cuenta de-

los armadores, dicha cuenta será cubierta mensualmente. Esta sección es opcional y deberá borrarse, a menos que sea conve-
nida.

d) El buque estará en libertad para cumplir cual-
quier orden o instrucción dada, tales como zarpadas, arribadas, rutas, escalas, destinos, entregas, o de cualquiera --
otra orden dada por el Gobierno de la nación bajo cuya bande-
ra navega el buque, o cualquier otro Gobierno o persona o --
corporación, actuando o intentando actuar con la autoridad -
de dicho Gobierno o por cualquier comité o persona que tenga
bajo los términos del seguro de riesgos de guerra el derecho
de dar órdenes o instrucciones sobre el buque.

e) En caso de que la nación bajo cuyo pabellón na-
vega el buque se vea involucrada en guerra, hostilidades, --
operaciones bélicas, revolución o levantamiento, tanto los -
armadores como los fletadores pueden cancelar este contrato,
a menos que se acuerde de otra forma, el buque deberá ser de de
vuelto a los armadores en el puerto de destino, si está impe-
dido debido a lo estipulado en la sección a), de llegar a en
trar a éste, entonces se dirigirá a un puerto abierto y segu-
ro designado por el armador, después de descargar las mercau-
cías.

f) Si en cumplimiento de lo estipulado en ésta --
cláusula, alguna acción se lleva a cabo o no se ejecuta, no-
debe juzgarse como una desviación.

WI.- La Cancelación.

Esta cláusula faculta a los fletadores para--
cancelar el contrato si el buque no les fuese entregado en -

la fecha aproximada en que se acordó.

En caso de que los armadores den aviso a los fletadores de la imposibilidad de entregar el buque antes de la fecha de cancelación, éstos se obligarán a notificar dentro de un plazo de cuarenta y ocho horas si procede la cancelación o están dispuestos a negociar nueva fecha.

X1.- El Arbitraje.

En este caso se señala que las disputas que surjan por acciones en cumplimiento del contrato, se remitirán a Londres para su arbitraje, o a cualquier otro lugar -- que se convenga. Para la solución del caso, los armadores y los fletadores designarán sendos árbitros, y en el caso de que éstos no lleguen a decisión alguna, se designará un ter ce ro. Las sentencias emanadas del arbitraje tendrán el carácter de obligatorias.

Y1.- La Avería Gruesa.

Es el daño o daños que recibe el buque o su cargamento, si es ocasionado deliberadamente para evitar ma yo re s perjuicios al buque o su cargamento.

Las averías gruesas se solucionarán según lo estipulado en las Reglas de York y Amberes, del año de 1950, y los propietarios de la carga pagarán la parte correspondiente a las mercancías en averías g a s t o, aún si las mismas se utilizaron por negligencia u omisión del personal o del gerente.

21.- La Comisión.

En los casos de comisión, ésta se fijará por los armadores a los corredores que intervengan en la negociación y concertación del contrato, aclarando que éstos recibirán una indemnización por la parte responsable en caso de cancelación del contrato. La cantidad que en caso de cancelación del contrato reciban los corredores, no excederá a la cantidad pagada por corretaje en un año de alquiler.

C.- Contrato de Locación. -Fletamento con Cesión-.

"La Ley Suiza define el arrendamiento de un buque - como el contrato por el cual el propietario se obliga a conferir al arrendatario contra el pago de una renta, el uso y el control de un navío, sin tripulación y sin armamento esto es, sin abastecerlo de lo necesario para la navegación".
(12)

En el medio naviero internacional, se le ha considerado como un contrato de fletamento, aunque tiene características muy particulares y un carácter de arrendamiento de una cosa y no de un servicio.

En este tipo de contrato, el fletador es el responsable de las acciones cometidas por el capitán en lo referente a la firma de los conocimientos de embarque, deducien

(12) CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op. Cit. Pág. 602.

do con elio, que el armador no tendrá responsabilidades frente al cargador o el poseedor del conocimiento de embarque, - pero sí se encargará del pago del seguro, así como de las retribuciones de su agente consignatario en caso de que el buque continúe utilizando sus servicios.

El arrendamiento es conocido como "fletamento con opción a compra", pero es más acertado el llamarle "contrato - de fletamento de locación-venta". Generalmente quienes recurren a la locación de buques, son los armadores que en forma temporal y por las circunstancias de la oferta y la demanda, tienen necesidad de incrementar su flota. El fletador con cesión está protegido por la misma limitación de responsabilidad del propietario del buque, considerando que tanto el capitán como la tripulación, dependen de las órdenes del fletador. En muchas ocasiones, el clausulado de la póliza concede al propietario el derecho de designar oficiales superiores, - con lo cual, se pone en duda si la responsabilidad total del buque la tiene el fletador con cesión.

II.- INTERRUPCION, RESCISION Y EXPIRACION DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

A) Interrupción.

Esta puede presentarse en forma total o permanente en los contratos de fletamento por viaje aunque no es muy común que ello suceda. Lo que si se dá es la suspensión temporal del contrato por los siguientes motivos:

- a) Dique seco. Consiste en la revisión y reparación requerida por el buque.
- b) Que las operaciones del buque se detengan por un lapso mayor a las 24 horas, debido al servicio de mantenimiento que ha requerido.
- c) Que se hayan detenido las operaciones del navío por más de un día entero, causado por la deficiencia del personal de la tripulación, o debido a la falta de abastecimiento de pertrechos por parte del armador.
- d) Avería en las máquinas y que su reparación se tome más de 24 horas continuas.
- e) Daños al casco del buque u otros accidentes que impidan el desarrollo inmediato del servicio requerido.
- f) En el caso de que sea necesario realizar la limpieza de las calderas del buque y que para desarrollar este trabajo se empleen más de 48 horas en forma continua.

- g) Cuando se haya dado por extraviado el buque.
- h) No se suspenderá el alquiler en los casos de -- asistencia y salvamento, pero el pago correspon--
diente al tiempo empleado en esa acción, se ---
efectuará del pago que se obtenga del mismo sal
vamento.

En los casos de interrupción del contrato, le -
corresponde al fletador solicitar la suspensión del pago, -
ya que es él quien está directamente perjudicado, pues el
fletante o armador, si no les es reclamada dicha suspen---
sión, seguirán cobrando en beneficio de sus propios interes
ses. En este caso es cuando el fletador deberá estar con--
ciente de todos los pormenores del contrato a celebrar, --
así como de las actividades previas y durante el cumpli---
miento del contrato del buque, para evitarse contratiempos
futuros.

B) Rescisión.

En los casos en que alguna interrupción obtenga -
la condición de permanente, se presentará la rescisión, --
así como también por las causas que enseguida anotaremos, -
haciendo una diferenciación de las mismas entre los fleta-
mentos por viaje y por tiempo, y por motivos imputables al
armador, como al fletador, para comprender plenamente la -
relación causa-efecto que se presenta para la rescisión --
del contrato.

1.- Fletamento por viaje.

Esta forma del fletamento es la que más se ve afectada por la rescisión del contrato, encontrando entre las causas que la producen, las siguientes:

A') Causas por parte del fletante.

a) El hecho de no entregar el armador el buque en la fecha y puerto convenidos con anterioridad.

b) Que el buque no contenga las características acordadas al momento de la contratación.

c) Que se desvíe el buque de la ruta acordada, no habiendo justificación para ello y que sea aceptable para las dos partes.

d) Tal como está estipulado en la póliza, que se presente un caso de guerra o fuerza mayor, y que impidan la realización del viaje.

e) En el caso de que se presente súbitamente un rompimiento de hostilidades y la carga pase a ser un contrabando de guerra.

f) En el caso de que el armador venda el buque y el nuevo propietario lo emplee para el transporte de mercancías diferentes.

g) En los casos en que el buque quede inhabilitado para la navegación por causas no imputables al armador. En el caso de que la carga ya se encuentre a bordo el fletador será el encargado de correr con los gastos que

se originen por la descarga de la misma.

B') Causas por parte del fletador.

a) En el caso de que el fletador no presente las mercancías a transportar en el puerto de embarque, se reserva el armador el derecho al cobro por daños y perjuicios causados por ello.

b) En los casos que se presenten huelgas y que el fletador no quiera aceptar la espera que ocasione el conflicto laboral como días de plancha.

c) Cuando la carga se convierta en contrabando de guerra por causas de hostilidad.

d) Cuando el puerto de carga se declare -- bloqueado.

2.- Fletamento por Tiempo.

A') Causas imputables al fletante.

a) El que no se haga la entrega puntual del buque por parte del armador, en la fecha y puerto que acordó al contratar.

b) Cuando el buque que presenta el armador, no reúna las condiciones que se ofrecieron y que sean necesarias para el buen desempeño de su labor.

c) En el caso de que el armador venda el --
buque.

B') Causas imputables al fletador.

a) Cuando el fletador no se presente a tomar posesión del buque.

b) La falta puntual del pago del precio -- acordado para el fletamento, lo cual en la póliza conocida como Baltime, aparece estipulado que será hecho en forma mensual.

C) Expiración.

En todos los contratos, se presenta la posibilidad de hacer una prórroga del período de vigencia de ellos, -- pero cuando no sucede así, la expiración de los contratos -- se presenta en el momento que así se haya determinado de -- antemano.

1.- Fletamento por viaje.

El contrato de fletamento por viaje, se tendrá -- por concluído en el momento mismo en que las mercancías -- sean entregadas al consignatario en el puerto de destino, -- u otro, si hubiesen causas para ello y se pactase en ese -- sentido. Pero hay que recordar que las consecuencias que --

de ello pudiesen presentarse y den origen al nacimiento de demandas, tendrán una vigencia generalmente de un año, que es el que las leyes indican para tales casos.

2.- Fletamento por tiempo.

La expiración del contrato de fletamento por tiempo, se presenta cuando la vigencia del mismo llega a su fin, en la fecha acordada para ello en la póliza. Debemos tener en cuenta, que la devolución del buque puede ser efectuada en fecha posterior al día señalado, ya sea con aproximación a él, en cuyo caso, no habrá cobro de flete extra, o bien, con un tiempo de retraso considerable, en cuyo caso se aplicará lo dispuesto en la cláusula número siete de la póliza Baltimé, que estipula que " el buque debe ser devuelto a la expiración del contrato de fletamento en las mismas buenas condiciones que cuando se le entregó a los fletadores (salvo daños y desgastes naturales por el uso) en un puerto libre de hielos, a opción de los fletadores , entre las 9.00 a.m. y las 6.00 p.m., y 9.00 a.m. y 2.00 p.m. los sábados, pero el día de la devolución no podrá ser en domingo o día festivo obligatorio." (13)

(13) CONFERENCIA MARITIMA INTERNACIONAL Y DEL BALTICO., - Póliza de Fletamento por Tiempo., cláusula número 7, Ed. 1909, Corrección de 1950.

C A P I T U L O T E R C E R O

L A O F E R T A Y L A D E M A N D A

1.- Generalidades de la oferta y la demanda.

En el conflictivo mundo económico de nuestros días, el papel que juegan las condiciones en que se efectúe una contratación de cualquier tipo, dependerá en grande para el desenvolvimiento futuro de la operación a realizarse, y de su éxito o fracaso, para una o ambas partes.

La oferta y la demanda en el mercado naviero, es de características peculiares, pues se presentan casos de países con un gran desarrollo industrial, en donde la oferta es enorme, a diferencia de países en vías de desarrollo, donde es difícil encontrar elementos varios en una oferta típica, para escoger el más favorable. Lo mismo sucede con la demanda, donde los requerimientos siempre serán mayores en países económicamente fuertes y cuyas necesidades en estos campos, siempre serán mayores que en los países económicamente débiles, siendo la infraestructura económica, la que rige las condiciones de cada uno de ellos.

Generalmente se tiene la idea de que es muy sencilla la contratación del sistema de fletamento, pero hay que --

tomar en consideración el gran número de factores que intervienen para ello, tanto de carácter técnico, como de carácter humano, incluyendo en éstos a los corredores, fletadores, armadores, los medios informativos que hacen llegar a las partes interesadas, sus ofrecimientos, etc.

En muchas ocasiones, la oferta y la demanda por una y otra partes, se realiza sin mayor trámite que el ponerse de acuerdo el fletador y el armador, haciendo que se minimicen los trámites. En otras situaciones, siendo la generalidad, se recurre a los agentes o corredores que se ubican en cada nación o en los centros internacionales de fletamento, como lo son Londres, Nueva York, Hamburgo, entre otros.

Por lo general los corredores son personas o empresas ampliamente conocidos en el medio naviero internacional por su experiencia y conocimiento sobre la materia. Se da el caso, de que el agente o corredor, debido a su gran conocimiento, es quien se encarga de indicar al armador o fletador, o al fletante, según sea el caso, las condiciones en que se deberá pactar, aconsejando la mejor opción, en busca de beneficios mutuos. La norma "No queremos un cliente para un sólo embarque, sino para muchos", cuya procedencia se desconoce, es aplicada con frecuencia, tratando de satisfacer los requerimientos en lo posible, para volver a tener tratos comerciales en posteriores ocasiones. Existe un Código de Etica Profesional de la Asociación de Corredores y Agentes de Nueva York, que data del año de 1968, en el que se indican las condiciones de conducta que seguirán quienes se dedican al corretaje materia del presente estudio.

Dentro del mercado de fletamento, existen áreas diversas o sectores, para diferenciar los tipos de buques que se ofrecen o demandan, así como las variadas clases de productos a ser transportados, y los tipos de contratos que se -- desean realizar, ya sea por viaje o por tiempo. Esto nos dá una idea de la importancia que adquiere el fletamento en -- los mercados internacionales, al encontrarse sectorizado el sistema oferta-demanda.

En los grandes centros de fletamento, principalmente el mercado de Nueva York y su área metropolitana incluyendo - los puertos circunvecinos, existen publicaciones en los diarios especializados en comercio marítimo, así como en las - revistas y demás medios informativos, donde se dan a cono-- cer los niveles de fletes, llamándolo sistema de fletes --- abierto. También se presenta el sistema de mercado de fle-- tes cerrado, donde ninguna de las partes están dispuestos a dar a conocer los fletes contratados entre ellos, buscando- el beneficiarse mutuamente, ya que el armador puede nego--- ciar fletes más elevados en futuras operaciones con otros - fletadores, y el fletador puede estar en ventaja con otros- competidores suyos, al ignorar éstos últimos los fletes que está pagando áquel.

Las condiciones meteorológicas tienen una gran partici-- pación en el mercado de fletes, ya que puede haber variacio-- nes en la oferta y la demanda, por un fenómeno inesperado - en determinada región del mundo. Pongamos por ejemplo el caso de la producción de café del Brasil, la cual en determi-- nadas temporadas, se ha visto arruinada por fuertes heladas causando su destrucción. Generalmente se tienen contratados los servicios de fletamento con mucha anticipación a que la

cosecha se recoja. Una vez confirmada la destrucción del producto, los buques que habían sido contratados para determinada fecha, están a disposición, siendo considerable su número, por lo que tienden a reducir sus fletes, en busca de emplear sus espacios vacíos, que no se ocuparon por causa del acontecimiento natural inesperado.

Cuando se contrata el fletamento de un buque por viaje todo se inicia en el momento en que el futuro fletador hace del conocimiento de un corredor especializado en esta rama su intención, haciéndole llegar toda la información requerida para ello, indicando además, el tipo de buque deseado, fechas estimadas de carga y descarga y puertos que le gustaría fuesen utilizados, no olvidando que puede hacer un ofrecimiento de flete, lo cual puede llevarlo a varios corredores, decidiéndose por el que haya aceptado sus condiciones. Esto se da en los países donde la oferta es buena.

Efectuada la operación anterior, el corredor tratará de colocar la mercancía entre los armadores con quien tenga nexos cercanos buscando su beneficio personal, al evitar la intervención de agentes adicionales con los que tendría que compartir el 2.5 por ciento del corretaje, que le corresponderán por la operación si se materializa. Cuando esto no sea posible, pasará la oferta a los corredores de los armadores con buques que tengan características deseadas, quienes darán respuesta a la demanda ofreciendo un flete que puede ser más elevado o menor, y la vigencia será de 24 horas, o un término distinto que se establecerá con el ofrecimiento de los fletes.

El agente del fletador hará saber a éste, las ofertas existentes, y decidirá si hace una proposición diferente, o bien, si acepta o rechaza la oferta sin hacer comentario alguno, pudiendo además, dar como argumento que esperará a que la situación de los oferentes sea más adecuada a lo -- que busca para su transacción comercial. Todo se hará constar por escrito, ya sean las ofertas, contraofertas, negativas, etc., utilizando para ello, el medio más adecuado y conveniente para las partes.

Un ofrecimiento puede adquirir el carácter de obligatorio o en firme, si es aceptado por alguna de las partes -- antes de expirar el tiempo de vigencia de la oferta, comprometiéndose el armador a proporcionar toda información -- requerida para la elaboración del contrato, tal como el -- nombre y capacidad del buque, flete, vigencia de la oferta presentada, puertos a cargar y descargar, etc.

Los corredores generalmente se encargan de negociar -- las condiciones del contrato pudiendo realizarlas directamente las partes interesadas, pero por regla general, son los corredores quienes efectúan esa labor.

Los elementos que rigen la voluntad del armador para -- determinar el nivel de flete a cobrar, o en la voluntad -- del fletador para aceptarlo y celebrar el contrato, se enumeran en la lista siguiente:

A).- La Participación del Fletante.

- a) Flete ofrecido inicialmente por el fletador o los ofrecimientos posteriormente realizados.

- b) Localización del buque. (En muchas ocasiones, se prevé el no tener que realizar un largo viaje entre el puerto en que se encuentra el buque y el puerto base para la contratación.)
- c) Puertos en donde se maniobrará la carga y la descarga.
- d) Duración del viaje a contratar.
- e) Tipo de producto a transportarse.
- f) La posibilidad de contratar nuevos fletamentos en el puerto de descarga o en los lugares cercanos a éste.
- g) Tiempo estimado para carga y descarga.

B).- La Participación del Fletador.

- a) El flete ofrecido en forma inicial por el armador y sus ofrecimientos posteriores, encuentran ventaja entre uno y otros.
- b) Cumplimiento de la fecha ofrecida para la llegada a puerto y celebración de la maniobra de cargado.
- c) Días de plancha.

- d) Factores que lo pueden obligar a incurrir en demoras y forma de negociarlas y/o solucionarlas.
- e) Posibilidad de encontrar que las maniobras de carga y descarga se realicen con un ritmo programado y que se cumpla con ello.
- f) Posibilidad de obtener el beneficio de las primas de celeridad.

En los casos de fletamento por tiempo, encontramos que el primer punto a considerar será el tiempo en que se utilizará el buque, esto es, la duración que se estima tendrá el contrato. Cuando el contrato es por un período superior al año, se tratará de evitar la intervención de los corredores para ambas partes, ahorrándose el alto costo que significa su participación, estudiando las partes con toda precaución el clausulado en busca de su mutuo aprovechamiento.

El armador buscará contratar por el mayor tiempo posible, especialmente en las temporadas que la demanda de fletes es considerablemente reducida, lo que no haría en temporadas altas, o cuando se prevea un aumento cercano en los fletes, por lo que tratará de que su contratación sea sólo para viajes pequeños que le permitan disponer de su navío en corto tiempo, y así poder sacar provecho de las alzas en fletes que se vayan presentando.

Por su parte el fletador, no aceptará un buque que no se ajuste a las condiciones que requiere, ya que si es un buque mayor, estará desperdiciando espacio que si pudiese utilizar, representaría beneficios para él. También buscará que sea un buque adecuado para el tiempo de recorrido- que tenga planeado, ya que los tiempos perdidos no son recuperables.

C A P I T U L O C U A R T O

E V O L U C I O N J U R I D I C A D E L C O N T R A T O

1.- Los Códigos de Comercio de 1854, 1884 y 1889.

A) Código "Lares", de 16 de mayo de 1854.

Don Teodosio Lares siendo Ministro de Justicia, Negocios e Instrucción Pública durante el gobierno de Don - Antonio López de Santa-Anna, promulgó el Código de Comercio que lleva su nombre, regulando el comercio marítimo - en su Libro Tercero, el cual, en el título III, llamado - "De los Contratos Especiales del Comercio Marítimo", re-glamenta el fletamento en su sección I, distinguiendo cla-ramente el contrato de fletamento del contrato de trans-porte.

En su artículo 568, el Código Lares menciona espe-cíficamente el contenido de la póliza de fletamento:

"1o. La clase, nombre y porte del buque, su pabe-llón, y puerto de matrícula.

2o. Nombre, apellido y domicilio del capitán, el-nombre, apellido y domicilio del naviero si éste fuera -- quien contratare el fletamento; el nombre, apellido y do-micilio del fletador, y si obrare por comisión de su comi-tente. Los puertos de la carga y de la descarga.

3o. La cabida, número de toneladas o cantidad de peso o medida que se obliguen a cargar.

4o. El flete que deba pagarse, con especificación del modo y términos en que haya de hacerse.

5o. El tanto que haya de darse de capa al capitán.

6o. Los días convenidos para efectuar la carga y descarga.

7o. Las estadías y sobreestadías que hayan de contarse y lo que se pague por ellas.

8o. Todos los pactos especiales en que se convengan las partes." (14)

El artículo 569 de éste mismo Código, disponía - que para que el contrato fuese obligatorio, debía extenderse por escrito una póliza de fletamento, firmada por las partes, y que haría plena fé en juicio si se había celebrado con la intermediación de un corredor que hubiese certificado la autenticidad de las firmas de las partes. - Es de hacer notar, que a diferencia de nuestra legislación actual, éste Código determinaba las obligaciones que se harían constar en la póliza de fletamento, no quedando lugar a dudas al respecto.

(14) Código de Comercio. (Código Lares). Imprenta José Mariano Lara. 1854. México.

En el artículo 570 de este ordenamiento, se dispone que si "el cargamento se recibe sin celebrar en la forma debida el contrato de fletamento, se estará a lo que exprese el conocimiento de embarque, que servirá de título para fijar los derechos y obligaciones del naviero, capitán y fletador, respecto de la carga". (15). En este artículo se asienta el principio de supletoriedad del conocimiento de embarque respecto del contrato de fletamento, ya que éste - contrato de fletamento. se documenta con la póliza respectiva.

Los diversos aspectos del tráfico marítimo se regulaban de los artículos 571 al 608, incluyendo en ellos, - las estadías, sobreestadías, la rescisión del contrato de fletamento por parte del fletador y el pago de daños y perjuicios si hubo error o engaño respecto de la capacidad de carga del navío o si se le ocultó el verdadero pabellón a la nave; la posibilidad del fletador para celebrar subfletamentos; diversos supuestos de terminación de contrato, los gastos de carga y descarga, reglas para el pago de flete marítimo, entre otros.

El conocimiento de embarque quedaba regulado en los artículos 609 al 619.

En el artículo 609 encontramos que:

"El cargador y el capitán de la nave, deben mutuamente encargarse un conocimiento que exprese:

(15) Idem.

- 1o. El nombre, matrícula y porte del buque.
- 2o. El nombre y domicilio del capitán.
- 3o. El puerto de la carga y del destino.
- 4o. Los nombres del cargador y del consignatario.
- 5o. La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías, y
- 6o. El flete y la capa." (16)

El artículo 610 establecía que "en caso de discordancia de conocimientos, se estará al que posea el capitán-- estando todo escrito, por lo menos en la parte no impresa,-- de mano del mismo cargador o del dependiente de su despacho firmado por él sin enmienda ni raspadura, y al que presente el cargador extendido y firmado por el capitán, y si aún -- éstos estuvieren inconformes, se estará a lo que prueben -- las partes." (17)

Los artículos 613 al 619 disponían entre otras -- cuestiones, que una vez firmado el conocimiento de embarque no se podrá variar el destino del buque, y si el capitán se hubiere separado de sus funciones antes de zarpar, el capitán substituto estará obligado a revalidar los conocimientos.

(16) Idem.

(17) Idem.

En el artículo 615 se encuentra que "los conocimientos, reconocida por el capitán su firma en juicio, tra en aparejada ejecución, sin que obste que los escribió con fidencialmente bajo la promesa de que se iba a entregar la carga." (18)

El artículo 616 dispone que "no se admitirá de-- manda entre el cargador y el capitán que no se apoye en el conocimiento de embarque, sin cuya presentación no se le -- dará curso." (19)

De las anteriores disposiciones se deduce que el conocimiento de embarque constituía el único documento pro batorio del transporte de mercancías, siendo ejecutivo pre vio reconocimiento de firma y representativo de los artículos transportados.

B) Código de Comercio del 15 de abril de 1884.

Contempla el comercio marítimo en su Libro Terce ro, y fué expedido durante la presidencia de Don Manuel -- González, siendo Secretario de Estado y del Despacho de -- Justicia e Instrucción Pública, Don Joaquín Baranda.

En el Libro Tercero, Título Tecero, Capítulo Pri mero, Secciones Primera y Segunda, se regula el fletamento y sus efectos así como el conocimiento de embarque, en los artículos 1156 al 1220.

(18) Idem.

(19) Idem.

Se establece que el conocimiento de embarque, será el único título por medio del cual se fijarán los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador, en relación con la carga, según lo indica el artículo 1158.

En lo referente al conocimiento de embarque, en sus artículos 1218 al 1229, sigue lo expuesto en el Código de 1854, excepción hecha de lo señalado en los artículos - 1222 y 1223 que establecen lo siguiente: "Sea que el conocimiento de embarque esté dado a la orden, al portador o que vaya extendido en favor de otra persona determinada, - no puede variarse el destino de las mercancías sin que el cargador devuelva al capitán todos los conocimientos que - éste firmó; y si el capitán consintiere en ello, quedará - responsable del cargamento el porteador legítimo de los -- conocimientos". (20) En el artículo 1223, se establece que - "Si por causa de extravío no pudiese hacerse la devolución prevenida en el artículo anterior, se afianzará a satisfacción del capitán el valor del cargamento; y sin éste requisito, no se le podrá obligar a suscribir nuevos documentos para distinta consignación." (21)

De lo anterior, se deduce que en caso de extravío del conocimiento de embarque, el porteador podrá, mediante una garantía, emitir un nuevo conocimiento que ampare la misma mercancía que amparaba el documento perdido.

(20) Código de Comercio. Tipografía Gonzalo Esteva. 1884.
México.

(21) Idem.

C) Código de Comercio de 1889.

Expedido durante el gobierno de Porfirio Díaz el 15 de septiembre de 1889, en su Libro Tercero, Título Tercero, regula el contrato de fletamento y el conocimiento - de embarque, reafirmando las ideas básicas establecidas en los Códigos de 1854 y 1884, con relación a la póliza de -- fletamento, la preferencia en el cumplimiento de contratos y el carácter supletorio del conocimiento en relación con la póliza de fletamento, etc.

Este Código remarca las obligaciones de las partes que intervienen en el contrato de fletamento, estando claramente separadas las del fletante de los artículos 744 al 753 y las correspondientes al fletador, contenidas en los artículos 754 al 762 inclusive.

En el capítulo IV del presente Código, encontramos agrupadas las causas de terminación del contrato de -- fletamento, las cuales en los anteriores códigos se encontraban aisladas, no formando conjunto como en el Código de 1889.

De particular interés resulta el artículo 765, - que reglamenta las diversas formas de terminación del contrato por causas de fuerza mayor, al expresar que: "El contrato de fletamento se rescindirá y se extinguirán las acciones que de él se originen, si antes de hacerse a la mar el buque, desde el puerto de salida, ocurriere alguno de los casos siguientes:

1.- La declaración de guerra o interdicción del comercio con la potencia a cuyos puertos debía el buque --

hacer su viaje.

2.- El estado de bloqueo del puerto a donde iba aquel destinado, o peste que sobreviniere después del ajuz to.

3.- La prohibición de recibir en el mismo punto las mercaderías del cargamento del buque.

4.- La detención indefinida por embargo del buque por orden del gobierno o por otra causa independiente de la voluntad del naviero.

5.- La inhabilitación del buque para navegar, - sin culpa del capitán o naviero.

La descarga se hará por cuenta del fletador."
(22).

Del artículo 788 del presente ordenamiento, se concluye que no se entregará la carga sin la presentación del conocimiento de embarque, pero podrá expedirse uno nue vo si se otorga garantía suficiente al capitán, ya que dis pone que "Si antes de hacer la entrega del cargamento se exigiere al capitán nuevo conocimiento, alegando la no pre sentación de los anteriores, consiste en haberse extraviado o en alguna otra causa justa, tendrá obligación de darlo siempre que se le afiance a su satisfacción el valor -- del cargamento, pero sin variar la consignación y expresan

(22) Idem.

do en él las circunstancias prevenidas en el último párrafo del artículo 782, cuando se trate de los conocimientos a que el mismo se refiere, bajo la pena en otro caso, de responder de dicho cargamento si por su omisión fuese entregado indebidamente". (23)

En el artículo 791 del presente ordenamiento, se encuentra que "Si varias personas presentaren conocimientos al portador o a la orden, endosados a su favor, en reclamación de las mismas mercaderías, el capitán preferirá para su entrega al que presente el ejemplar que hubiese expedido primeramente, salvo el caso de que el posterior lo hubiera sido por justificación del extravío de aquel, y -- aparecieren ambos en manos diferentes. En este caso, como en el de presentarse sólo segundos o ulteriores ejemplares que se hubieran expedido sin esa justificación, el capitán acudirá al juez o tribunal para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación a quien sea procedente." (24). Con esto se tratan de solucionar -- los problemas que podrían suscitarse por la pluralidad de ejemplares del conocimiento de embarque nuevo, en los casos de pérdida del que fué expedido en forma original, liberando al capitán de responsabilidades y dejando éstas, a la autoridad que resolverá cual de las personas que se han presentado con conocimientos de embarque, tiene derecho a rescatar los artículos sujetos de la transportación.

(23) Idem.

(24) Idem.

II.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El día 22 de diciembre del año de 1961, fué turnada a las Comisiones Segunda de Marina y Estudios Legislativos - de la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, una -- iniciativa de Ley de Navegación Marítima, la cual fué propuesta por los Senadores, Lic. Eliseo Aragón, Lic. Antonio Mena Brito. Lic. Ramón Ruiz Vasconcelos, Almirante Roberto Gómez Maqueo, Dr. Edgardo Medina Alonso y Lic. Juan Manuel Terán Mata.

Siete meses después, el día 22 de julio de 1962, los mismos senadores que se han mencionado, solicitaron el retiro del proyecto que habían presentado el año anterior, e hicieron la presentación de un anteproyecto nuevo de Ley - de Navegación Marítima, elaborado de acuerdo a las expe--riencias adquiridas en las audiencias públicas, que se celebraron con motivo de la iniciativa de diciembre de 1961, escuchando las variadas opiniones y diversos puntos de vista de los interesados en las materias que forman el objeto de la Ley. Los senadores hicieron mención de que este anteproyecto, contenía lo más actualizado en Derecho Marítimo.
(25)

Las Comisiones Unidas Segunda de Marina y Estudios -- Legislativos de la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, rindieron su dictamen con referencia al anteproyecto que les presentaron expresando así la conveniencia --

de cambiar el nombre de Ley de Navegación Marítima, por el de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ya que el texto de la iniciativa motivo de su estudio, contenía normas relativas a los actos de comercio.

Con fecha 2 de octubre de 1962, se publicó en el Diario de los Debates de la Cámara de Senadores de los Estados Unidos Mexicanos, la sesión en que fué discutido el dictamen relativo al proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y que fué aprobado por unanimidad de votos. En esa ocasión, el Senador Almirante Roberto Gómez Maqueo, expresó que:

"El primer elemento fundamental que observa la Ley, se refiere a la autoridad marítima suprema que es -- ejercida por el Ejecutivo Federal, y en escala descendente por la Secretaría de Marina, en los buques por los capitanes y en el extranjero por los cónsules.

El segundo elemento fundamental se relaciona -- con la navegación marítima en tiempo de paz, la clasificación y régimen de operación en los puertos, de la policía de navegación en los puertos; en el mar territorial sometido a su soberanía, y en alta mar para los navieros que --- enarbolan la bandera mexicana, y de las relaciones que nacen entre los que explotan los navíos y quienes los usan, especialmente los transportes por mar y los contratos que son sus anexos.

Y en tercer lugar, norma las relaciones que -- existen entre los prestadores y usuarios de las maniobras de los puertos. Todos los demás artículos de la Ley contienen disposiciones consecuentes con los elementos básicos -

apuntados antes".(26).

En las subsecuentes sesiones que realizó la Cámara de Senadores, se discutió en lo particular el Proyecto de Ley, a diferencia de las anteriores sesiones en donde se había discutido en lo general. En la sesión celebrada el día 13 de noviembre de 1962, se discutió el texto original del artículo 173, que rezaba: "Serán a cargo del transportador los daños que resulten por falta de conocimiento de embarque de las mercancías, por inexactitud de las declaraciones que deba formular, por defectos ocultos del embalaje o por vicios ocultos de las mercancías". Se propuso otro texto y que corresponde al vigente, que se encuentra en el artículo 171: "Los daños y perjuicios que resulten por omisión, inexactitud o falsedad en las manifestaciones serán a cargo del remitente". El vocablo "remitente" es inadecuado, ya que el pago de los daños y perjuicios, se le podrá exigir solamente a quien aparezca como cargador en el conocimiento de embarque.

El día 29 de noviembre de 1962 una vez que el dictamen fué turnado a la Comisión de Corrección de Estilo fué publicada en el Diario de los Debates de la Cámara de Senadores la versión definitiva de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para su envío a la Colegislatura.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, fué promulgada el día 10 de enero de 1963, por el Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, el Lic. Adolfo López Mateos, y publicada en el Diario Oficial de -
(26) Idem.

la Federación, el día 21 de noviembre del mismo año, derogando en la parte relativa al Código de Comercio de 1889.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos hace una distinción entre el arrendamiento de buques, o sea el contrato de locación, y el contrato de fletamento en sí mismo, pero no hace la aclaración de que el fletamento -- puede hacerse por viaje y por tiempo, mencionando que será solamente por entero o compartimiento.

Analizando los artículos 150 al 156 inclusive, se encuentra que se haya contemplado el contrato de arrendamiento o locación, indicando que es en éste contrato, en que el arrendador cede el uso del buque, quedando eximido de toda responsabilidad frente a terceros por los -- daños que cause el buque durante la navegación, ya que la explotación corre por cuenta y riesgo del arrendatario, -- que se convierte en armador al contratar de ésta forma, -- señalando también que las responsabilidades de éste, están respaldadas por el buque considerado como "fortuna de mar". Debido al principio de que el buque constituye la -- fortuna de mar y que es universalmente reconocido, el armador responde a sus acreedores sólo hasta por el valor -- de la nave.

En el artículo 151 se establece la obligación -- del armador-arrendatario a responder ante el naviero, o -- sea el dueño del buque, de los créditos y gravámenes ocasionados sobre el buque durante la vigencia del contrato de locación o de arrendamiento.

En el artículo 152 se encuentra que se posibilita al armador para realizar el abandono del buque en fa--

vor de los acreedores, a condición de que el naviero no se oponga cubriendo los créditos causa del mismo.

El artículo 153 expresa la obligación de efectuar todo contrato de buque, especificando que en aquellos casos en que el término del mismo sea superior a los diez años, se deberá también registrar en escritura pública.

En el artículo 154 se contiene la obligación del arrendatario de obtener en caso de que quiera subarrendar el buque, el consentimiento del armador.

En el artículo 155 se estipula que al expirar el plazo pactado de un contrato de arrendamiento, se le considerará prorrogado si alguna o ambas partes, no ha notificado a la otra su voluntad de considerar terminado el contrato, y el arrendatario continúa con el buque en su poder. - Se supone que la prórroga comprenderá un período de vigencia igual al que se haya pactado originalmente.

Por su parte el artículo 156 establece que será un año el lapso que debe transcurrir antes de que prescriban las acciones derivadas de los contratos de arrendamiento de buques.

En el artículo 157 se contiene una disposición por la cual el naviero o armador quedan obligados a prestar con su buque, un servicio de transporte marítimo bajo las condiciones acordadas, y el cargador o usuario se compromete a entregar a tiempo los efectos a ser transportados y al pago de un flete.

El artículo 158, que estipula que el armador es responsable por daños a la carga que causen los defectos en la navegabilidad del buque, siempre y cuando éstos no sean originados por vicio oculto imposible de ser descubierto con una revisión normal.

El concepto de que toda acción derivada del contrato de fletamento prescribirá al año de haber sido exigible, se encuentra en el artículo 159 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Lo relativo al fletamento por entero o por compartimiento, lo encontramos comprendido de los artículos 160 al 166, los cuales se estudiarán enseguida.

En el artículo 160 se encuentra la obligación del usuario de entregar las mercancías a ser transportadas en las bodegas del buque, excepción hecha del pacto, reglamento, costumbres o usos locales en sentido contrario. En la práctica es muy común que cualquiera de éstos últimos casos se presente, ya que la carga se entrega por parte del fletador al costado del buque y se recibe por el consignatario en el muelle del puerto de destino.

Por medio del artículo 161 y su disposición, se responsabiliza al armador por los daños y perjuicios que sean originados por declaraciones falsas sobre la capacidad real del buque o del espacio fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor del 20 por ciento en perjuicio del fletador.

La condición de que el destinatario sea avisado

que el navío está listo para la carga o la descarga, salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local en contrario, está señalada en el artículo 162, para que empiecen a correr las estadías de un buque.

El artículo 163 dice: "Salvo pacto, reglamento, o uso local en contrario, la autoridad portuaria señalará la duración de las estadías, considerando los medios disponibles para carga o descarga". (27)

El artículo 164 dice que: "Serán incluidos como estadías los días laborables y no laborables, salvo pacto en contrario." (28). Señala una regla que es ampliamente conocida en el medio naviero internacional, respecto a que las estadías se suspenderán cuando la carga o la descarga sea interrumpida por causas imputables al armador. Una vez que ha transcurrido la estadía, y el cargador o consignatario no hayan terminado la carga o descarga, se concede como sobreestadía un período igual al que se pactó como estadía, pero contando como días laborables aún los festivos. Los causantes de la demora ya sean los cargadores o los consignatarios, cubrirán una cantidad específica por la demora, la cual la determinarán las costumbres o usos locales, y a falta de éstos, se pagará una cantidad igual a los gastos de las estadías más un 25 por ciento, siempre y cuando no haya acuerdo que marque lo contrario, ya que en la póliza generalmente se consideran todos estos aspectos.

En el caso de la carga y relacionado con lo ex-

(27) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Ed. Porrúa. México. 1981.

(28) Idem.

puesto en el párrafo anterior, una vez transcurrida la sobrestadía se autoriza al capitán para que zarpe sin el -- cargamento completo, o bien, a ordenar la descarga de la -- mercancía que ya se encuentra a bordo. En el caso de la -- descarga, el capitán ordenará que se desembarquen las mercancías y el depósito de ley de ellas deberá hacerse, según queda establecido en el artículo 166.

En el artículo 189 queda establecido que mientras no se alteren las condiciones de navegabilidad del -- buque consideradas en el contrato, el armador podrá transportar las cosas determinadas en cualquier buque.

Finalmente, el artículo 190 estipula que el usuario del servicio estará obligado a pagar el flete completo aún dado el caso de que no utilizara el servicio, al no -- presentar las mercancías de acuerdo a lo que se había pactado.

CAPITULO QUINTO

EL TRATAMIENTO DEL CONTRATO
A NIVEL INTERNACIONAL

- I.- PROYECTO DE CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS. Aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, el 7 de mayo de 1976.

El Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional de transporte marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en sesión celebrada en su segundo período de sesiones, en el mes de febrero del año de 1971, hizo la recomendación en el sentido de que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, realizara un estudio de las reglas y prácticas concernientes a los conocimientos de embarque, poniendo especial cuidado en que se contuvieran las establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Bruselas de 1924, y en el Protocolo de 1968 por el que se modificó dicho convenio, con el objeto de revisar o ampliar las reglas, o en su caso, a la prepara

ción de un nuevo convenio internacional, para que fuese - adoptado bajo el patrocinio de la Organización de las Naciones Unidas, (ONU).

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho -- Mercantil Internacional, en el período cuarto de sesiones del año de 1971, procedió a realizar el examen de las normas relacionadas con la responsabilidad de los porteadores marítimos por la carga, con arreglo a los criterios - señalados en la resolución aprobada por el Grupo de Trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo sobre los conocimientos de embarque.

La Comisión mencionada, pidió al Secretario General - de la Organización de las Naciones Unidas, en el período 70. de sus sesiones, que una vez que hubiese sido aprobado por el Grupo de Trabajo el texto definitivo del proyecto de convenio, fuese hecho llegar a los gobiernos y a -- las organizaciones internacionales interesadas para que - procediesen a formular observaciones, y así se pudiese -- preparar un análisis con ellas para ser puesto a consideración de la propia Comisión. Se consideró el proyecto de convenio sobre el transporte de mercancías por vía marítima, por la Comisión, habiendo sido aprobado por el Grupo de Trabajo con anterioridad. El Comité Plenario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil, - se reunió en treinta y una ocasiones, celebrando sesiones de trabajo en cada una, entre el 12 de abril y el 6 de mayo del año de 1976.

Esta Comisión en su sesión 179a., resolvió lo siguiente:

"Recordando la decisión adoptada en el cuarto período de sesiones, de examinar en respuesta de una resolución - del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional - del Transporte Marítimo establecido por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo, las normas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las reglas contenidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos y en su Protocolo modificadorio, a fin - de revisar y ampliar esas reglas y si procediera, preparar un nuevo convenio internacional para su aprobación bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

Considerando que el comercio internacional es un factor importante en la promoción de las relaciones de amistad entre los Estados y que la aprobación de un convenio sobre transporte marítimo de mercancías, que estableciese una distribución equilibrada de los riesgos entre el propietario de la carga y el transportador, contribuiría al desarrollo del comercio industrial.

Aprueba el texto del Proyecto de Convenio sobre Transporte Marítimo de Mercancías.

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho -- Mercantil:

a) Pide al Secretario General distribuya el proyecto de Convenio, junto con el proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales que ha de preparar el mismo Secretario General, a los gobiernos, organizaciones internacionales interesadas y al Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del -

transporte marítimo establecido por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, para que formulen observaciones y propuestas; y finalmente,

b) Recomienda a la Asamblea General que convoque lo antes posible a una conferencia internacional de plenipotenciarios para concluir sobre la base del proyecto aprobado por la Comisión, un proyecto sobre el transporte marítimo de mercancías." (29).

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 99a sesión plenaria, celebrada el día 15 de diciembre del año de 1976, resolvió que: "convencida de que el comercio internacional es un factor importante en la promoción de -- las relaciones de amistad entre los Estados y de que la -- aprobación de un convenio sobre transporte marítimo de -- mercancías en el que se tuvieran en cuenta los intereses -- legítimos de los Estados, en particular los países en desarrollo, se eliminaran las incertidumbres y ambigüedades existentes en las normas y prácticas relacionadas con los conocimientos de embarque y se estableciera una asigna--- ción equilibrada de riesgos entre el propietario de la -- carga y el porteador, contribuiría al desarrollo armónico del comercio internacional.

(29) NACIONES UNIDAS. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Laborer del noveno período de sesiones. Abril 12 a mayo 7, -- 1976. Asamblea General. 31er. Período de sesiones. Sup. - 17. Nueva York. 1976. Págs. 13 a 33 inclusive. Centro de Información. O.N.U.

Se decide que en el año de 1978 de convoque a una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios en Nueva York o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General de las Naciones Unidas, reciba una invitación, para que examine la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorpore los resultados de su labor - en un Convenio Internacional y en los demás instrumentos que estime apropiados; y,

Pide al Secretario General que convoque la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo - de Mercancías para que se reúna durante un período adecuado en 1978 en cualquiera de los lugares a que se refiere el párrafo anterior." (30).

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, se reunió en la ciudad de - Hamburgo, Rep. Federal de Alemania, del 6 al 31 de marzo del año de 1978, inclusive.

Como resultado de la reunión anterior, se creó el Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, del que a continuación, se hará un somero análisis de los artículos considerados más importantes.

(30) NACIONES UNIDAS. Resoluciones y Decisiones aprobadas por la Asamblea General durante su trigésimo primer período de sesiones. Septiembre 21 a Diciembre 22, 1976. Nueva York. Vol. 1. Supl. 39. Págs. 196 y 197. Centro de Información. O.N.U.

El artículo 2 sección 1, hace referencia a su ámbito de aplicación y establece que "las disposiciones contenidas en él, tendrán aplicación a todos los contratos de transporte entre los puertos que se localicen entre dos Estados, a condición de los puertos de carga o de descarga, o el conocimiento de embarque, o cualquier otro documento con el que se acredite el contrato de transporte, se encuentren o estén expedidos en uno de los Estados contratantes. La sección 3 de éste mismo artículo, estipula que las disposiciones de dicho Convenio, no serán aplicables a los contratos de fletamento, pero cuando se extienda un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque, si éste regula la relación entre el porteador y el titular del conocimiento de embarque que no sea el fletador."(31)

En la sección 1 del artículo 5, se establece que "el porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora, se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias." (32)

(31) NACIONES UNIDAS. Convenio Sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Nueva York. 1979.

(32) Idem.

En la sección número 2 del mismo artículo 5, encontramos que "Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de descarga previsto con el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente". - (33)

De las disposiciones anteriores se deduce que en este proyecto se adopta también el régimen de responsabilidad - que se sustentó en el Convenio de Bruselas de 1924, basado en la "debida diligencia" del transportador. De esta forma el porteador no responderá por las demoras o daños a las mercancías, si prueba que tomó las medidas necesarias para evitarlos en forma razonable.

Los artículos 6 y 7 establecen que la responsabilidad del porteador, sus empleados o sus agentes, está limitada en cuanto a su importe; pero de acuerdo con el artículo 8, el porteador, sus empleados o agentes, no podrán beneficiarse de tal limitación si "la pérdida, los daños o la demora en la entrega, fueron causados por un acto u omisión, hechos con la intención de causar dicha pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demoras". (34)

(33) Idem.

(34) Idem.

El artículo 9 establece que "Se permite al porteador transportar mercancías sobre cubierta, solamente cuando esté acordado con el cargador, y esté de acuerdo a los usos del comercio de que se trate, o así lo exijan las normas o disposiciones legales aplicables al caso". (35)

En el artículo 12 se distingue el principio general de responsabilidad del cargador, ya que estipula que "El cargador no será responsable por la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni por el daño sufrido por el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta de diligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables por dicha pérdida o daño a menos que haya sido causado por falta o negligencia de su parte". (36).

El artículo 14 señala que "El porteador expedirá el conocimiento de embarque a petición del cargador". (37)

La sección I del artículo 15 en su inciso k), expresa que "El conocimiento de embarque debe de incluir el flete, la forma en que ha de ser pagado por el consignatario y alguna indicación de que ha de ser pagado por éste". (38)

(35) Idem.

(36) Idem.

(37) Idem.

(38) Idem.

En el artículo 16, resulta interesante observar que - al indicar que un conocimiento de embarque en el que no - se especifique el flete o no se indique de otro modo que - el consignatario habrá de pagar el flete, o no especifi- - quen derechos de almacenaje incurridos en el puerto de -- carga pagaderos por el consignatario, constituirá presun- - ción salvo prueba en contrario de que el consignatario no - tiene que pagar ningún flete ni derechos de almacenaje. - Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en con- - trario, dado el caso de que el conocimiento de embarque - haya sido transferido a un tercero, inclusive a un consig- - natario, que haya procedido de buena fé, basándose en la - ausencia de tal indicación en el conocimiento de embar- - que. Lo que se pretende con las anteriores disposiciones, - es permitir una correcta circulación de los conocimientos - de embarque y proteger los intereses del consignatario.

En lo referente al arbitraje, se encuentra que en los - artículos 21 y 22, se dan facultades a las partes en los - casos de controversias relativas al transporte de mercan- - cías, que de acuerdo con el convenio puedan nacer para so - meterse a la jurisdicción de los tribunales competentes - de los Estados o al procedimiento arbitral contenido en - las reglas de los propios artículos. En los casos de un - tenedor que hubiese adquirido el conocimiento de embarque - de buena fé, no podrán invocarse las estipulaciones según - las cuales las controversias se sujetarán al arbitraje, - si tal acuerdo no figura en el conocimiento de embarque.

El texto de las disposiciones del proyecto relativas - a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales - preparadas por el Secretario General, fué distribuído a - los Gobiernos y a las Organizaciones Internacionales Inte

resadas, en una carta enviada con fecha del 16 de febrero del año de mil novecientos setenta y siete.

También se presenta la variante de que la entrada en vigor del Convenio dependa del volumen de carga marítima internacional con que los Estados participen. Este volumen será calculado de acuerdo a los cuadros estadísticos plasmados en el Statistical Year Book de las Naciones Unidas.

C O N C L U S I O N E S

- 1.- El intercambio comercial por la vía marítima, es un factor de desarrollo para la comunidad de naciones.
- 2.- El contrato de fletamento consiste en la celebración -- contractual entre un fletante y un fletador, con el fin de realizar el transporte marítimo de productos, a bordo de un buque y por cuyo servicio se pagará un flete.
- 3.- El contrato de fletamento requiere de la formalidad, -- para que surja la póliza de fletamento.
- 4.- El contrato de fletamento es particularmente oneroso y mercantil, estando integrado por elementos de carácter personal y real.
- 5.- En el clausulado del contrato y póliza de fletamento, - se deben indicar las penalizaciones que sufrirán una u otra partes, o ambas, en el caso de incumplimiento de las condiciones pactadas, siendo generalmente penas de carácter económico.
- 6.- Las ventajas de plasmar por escrito las condiciones pactadas en el contrato de fletamento, son básicamente, el contar con elementos probatorios necesarios si llegase a presentarse una reclamación o varias, por incumplimiento, negligencia, o cualquier otro motivo que afecte los propósitos de la contratación.
- 7.- El conocimiento de embarque, cumple entre otras, con la función de probar el recibo de las mercancías y la celebración del contrato de fletamento, siendo también un título -

de las mercancías.

8.- Prima de celeridad es el aliciente económico otorgado por reducir la estancia del buque en el puerto, al realizar con gran empeño las maniobras de carga y/o descarga.

9.- Las tres formas de celebrar el contrato de fletamento, son: por tiempo, por viaje, fletamento con cesión.

10.-El Código de Comercio de 1854 (Código Lares), exigía - que la póliza de fletamento fuese por escrito, para darle obligatoriedad al contrato, dando preferencia a lo expresado en el conocimiento de embarque en caso de que no se hiciese así, otorgándole el carácter de supletorio a éste, - respecto de aquel.

11.-El Código de Comercio de 1884 dá mayor importancia al conocimiento de embarque, dándole el carácter de título -- Único por el cual se fijarán los derechos y obligaciones - del naviero, del capitán y del fletador, en relación con - la carga.

12.-En el Código de Comercio de 1889, se reafirman las ideas básicas establecidas en los Códigos de 1854 y 1884, con relación a la póliza de fletamento y la supletoriedad del conocimiento de embarque respecto de la póliza de fletamento.

13.-La Ley de Navegación y Comercio Marítimos es insuficiente, al señalar que el fletamento se hará por entero o por compartimiento, olvidando señalar que también se contrata por tiempo y por viaje.

B I B L I O G R A F I A

CAMARA DE SENADORES DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Diario de los Debates. 3 de septiembre de 1962, 2 de octubre de -- 1962.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Ed. Herrero, --- S.A., 1970. México.

CODIGO DE COMERCIO, Imprenta José Mariano Lara. 1854. México.

CODIGO DE COMERCIO, Tipográfica Gonzalo Esteva. 1884. México.

CODIGO DE COMERCIO, Ed. Porrúa. 1889. México.

CONFERENCIA MARITIMA INTERNACIONAL Y DEL BALTICO. Pólizas de Fletamento por Tiempo. Ed. 1909. Corrección de 1950.

CHORLEY, Lord, y GILES, O.C., Derecho Marítimo. Ed. Bosch.-
Barcelona. 1962. Traducción de Fernando Sánchez.

FARINA, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Tomo II, Ed.
Bosch. 1956. Barcelona.

FARINA, F. y OLONDO, T., Derecho Marítimo Mercantil. Tomo -
II. Ed. Bosch. 1942. Madrid.

GARIBI UNDABARRENA, José María. Derecho Marítimo Práctico.-
Oficina Central Marítima. 1958. Madrid.

GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo. Manual de Derecho de la Navega--
ción. Segunda edición. Ediciones de Palma. 1972. Buenos Ai--
res, Argentina.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Ed. Porrúa. México.

NACIONES UNIDAS. Conferencia de las Naciones Unidas para el
Comercio y el Desarrollo. Pólizas de Fletamento.

NACIONES UNIDAS. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones, del 12 de abril al 7 de mayo de 1976. Nueva York.

NACIONES UNIDAS. Resoluciones y Decisiones aprobadas por la Asamblea General durante su trigésimo primer período de sesiones, volumen I, 21 de septiembre a 22 de diciembre de 1976. Nueva York.

OLVERA DE LUNA, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Ed. Porrúa. 1981. México.

ORDENANZAS DE BILBAO. Librería de Rosa y Bouret. 1859. París. Pag. 86.

REGLAS DEL YORK Y AMBERES. Regla A.

VIDAL SOLA, Arturo. El Conocimiento de Embarque. Ed. Bosch. 1955. Barcelona.