

Universidad Internacional de La Rioja
Grado en Derecho

Contrato de fletamento de buques: análisis comparativo en España, Rusia, Francia y Singapur

Trabajo fin de grado presentado por:	Inga Agoshkova
Titulación:	Grado en Derecho
Línea de investigación:	Derecho Internacional y Comunitario
Director/a:	Dra. Diana Gluhaia

Valencia
[22.05.2017]
Firmado por:

CATEGORÍA TESAURO: 3.1.4 Derecho Internacional y Comunitario

Índice

LISTADO DE ABREVIATURAS	3
RESUMEN	4
I. INTRODUCCIÓN	5
I.1. Problema y objeto	5
I.2. Justificación del tema e interés personal.....	5
I.3. Metodología y enfoque	6
I.4. Plan del trabajo.....	6
II. HISTORIA (ANTECEDENTES)	7
III. EL MARCO LEGAL DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.....	8
III.1. Internacional.....	8
III.2. Europeo	10
III.3. Nacional.....	11
III.3.1. España	11
III.3.2. Rusia.....	12
III.3.3. Francia.....	12
III.3.4. Singapur.....	13
IV. CONTRATO DE FLETAMENTO	14
IV.1 Concepto	14
IV.1.1. España	14
IV.1.2. Rusia.....	14
IV.1.3. Francia.....	14
IV.1.4. Singapur	14
IV.2 Clases del contrato de fletamento	15
IV.2.1. España	15
IV.2.2. Rusia.....	15
IV.2.3. Francia.....	16
IV.2.4. Singapur	16
IV.3. Elementos del contrato de fletamento	17
IV.3.1. España	17
IV.3.2. Rusia.....	20
IV.3.3. Francia.....	24
IV.3.4. Singapur	26
V. CONCLUSIONES	30
VI. BIBLIOGRAFÍA	31
VII. FUENTES JURÍDICAS	34

LISTADO DE ABREVIATURAS

AEDM	Asociación Española de Derecho Marítimo
Art.	Artículo
BARECON	Bimco Standard Bareboat Charter
BIMCO	Consejo marítimo Internacional y del Báltico (The Baltic and International Maritime Council)
BLAS	Ley sobre el conocimiento de embarque (Bills of Lading Act Singapore 1996)
Cap.	Capítulo
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CC	Código Civil
CCom	Código de Comercio
CE	Constitución Española
CMF	Cluster Maritime Français
CMI	Comité Marítimo Internacional
CNMR	Código de Navegación Marítima de la Federación de Rusia de 30 de abril de 1999
CNUDMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
CTF	Código de Transporte de Francia de 3 de noviembre de 2010 (Code des transports de France)
INCOTERMS	Términos internacionales de comercio
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
LNLM	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima
LTM	Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías
LTMS	Ley de transporte de mercancías por mar (Carriage of Goods by Sea Act Singapore 1992)
MSA	Merchant Shipping Act Singapore 1996
Núm.	Número
OMI	Organización Marítima Internacional
Pág.	Página
Reglas de Hamburgo	Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte de 1978
Reglas de la Haya	Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 1924
Reglas de Rotterdam	Convenio internacional de las Naciones Unidas sobre contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo de 2008
Reglas de Visby	Protocolo de Bruselas de 1968 por el que se modifica la convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento
UE	Unión Europea
UNCITRAL	La Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional (United Nations Commission for the Unification of International Trade Law)
UNCTAD	La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (United Nations Conference for Trade and Development)

RESUMEN

El presente trabajo pretende hacer un análisis comparativo del contrato de fletamento de buques por vía marítima en cuatro países: España, Federación de Rusia, Francia y Singapur. En dicho estudio se examinan las características principales del contrato, clasificación, peculiaridades de redacción y celebración, documentos que acompañan el contrato y otros documentos relacionados. Además, este trabajo comparado se completará con el repaso de la doctrina relativa y tratados y convenios internacionales, incluso modelos de contratos, adoptados por las organizaciones internacionales y asociaciones con el fin de facilitar el tráfico de comercio exterior.

Palabras clave: derecho internacional, derecho marítimo, derecho de transporte, contrato de fletamento de buques.

Abstract

This thesis presents a comparative analysis of maritime vessel chartering in four different countries: Spain, the Russian Federation, France, and Singapore. This work will describe the main features of the contract, classification, peculiarities in drafting and conclusion, documents that are celebrated together with the contract and other documents. Moreover, this comparative analysis will be complemented with the relative doctrine and international treaties and conventions, including model contracts adopted by the international organizations and associations to facilitate foreign trade.

Keywords: international law, maritime law, carriage by sea, contract.

I.INTRODUCCIÓN

I.1. Problema y objeto

La modernización del transporte, la expansión y la globalización hace que año tras año aumente el tráfico mercantil y el volumen de comercio internacional. La mayoría del transporte se lleva a cabo por vía marítima; por lo tanto, el contrato de fletamento de buques se considera como el contrato principal en el transporte. El problema surge a la hora de redactar el contrato y elegir el derecho aplicable, la resolución de controversias y la responsabilidad de las partes. Por consiguiente, sería importante, útil y oportuno examinar en profundidad la legislación de otros países para ver las diferencias existentes y cómo podríamos mejorar la legislación actual.

El presente Trabajo de Fin de Grado tiene por objeto general el estudio del contrato de fletamento de buques en España y su comparación con la regulación en otros países, así como las normas de derecho internacional privado que regulan dicha área. Debido al volumen considerable de fuentes e información de este contrato, resulta de interés profundizar en el análisis de la regulación legal de cuatro países, su jurisprudencia y doctrina, junto con los tratados internacionales, principios y costumbres, que serán los objetivos específicos del presente trabajo.

Lo que queremos aportar con este trabajo es un resumen práctico del análisis comparativo de las normas jurídicas de regulación del contrato de fletamento de buques en varios países del mundo con el fin de determinar en lo que coinciden y en que se diferencian, así como los aspectos más importantes que pueden ser aplicados a la regulación española.

En España el contrato de fletamento de buques recibió una nueva regulación con la reciente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, cuyo análisis será un punto principal del trabajo. Es imposible estudiar este tema tan complejo sin referirse al derecho internacional y sus fuentes más importantes, e incluso a la labor de las organizaciones internacionales en la elaboración de modelos de contratos. Entre ellos, podemos destacar Las Reglas de La Haya-Visby, Las Reglas de Hamburgo, los Incoterms, y las organizaciones, como UNCITRAL, UNCTAD o BIMCO.

Por lo tanto, el punto de partida será el estudio del contrato de fletamento de buques según la legislación nacional e internacional, así como la doctrina jurídica y la jurisprudencia no sólo en España, sino también en otros países que tengan una regulación específica.

I.2. Justificación del tema e interés personal

El tema elegido presenta un interés especial para mí, porque en el futuro me gustaría trabajar en esta área. Mi reto es ser una especialista en transporte, y además he decidido especializarme en el derecho del transporte internacional. Además, poseo conocimientos de derecho del comercio internacional adquiridos durante mis estudios en el Máster en Asesoría Jurídica Internacional de Negocios. Aparte de los estudios en el Comercio Internacional y el transporte, estuve trabajando en dicho sector en una empresa multinacional tres años en la que adquirí mucha experiencia que me puede ayudar no sólo redactar el presente trabajo, sino también a adquirir conocimientos para mi futuro trabajo. Tras leer unos estudios actuales y haber conversado con varios profesores sobre el tema, considero que el futuro del derecho internacional relevante para este trabajo está relacionado

principalmente con tres aspectos: transporte marítimo, derecho internacional del mar y del medio ambiente. Los tres evidentemente están afectados por el derecho del transporte marítimo al que se refiere este estudio.

I.3. Metodología y enfoque

A este respecto, dicho Trabajo académico de Fin de Grado será predominantemente teórico, ya que consistirá en el estudio de las normas legales combinado con jurisprudencia y citas doctrinales que aportan una dimensión práctica. El enfoque del trabajo será eminentemente jurídico-comparativo tras examinar y comparar las normas de cuatro países de diferentes partes del mundo. Intentaré analizar la regulación contractual de dicho contrato en varios países e identificar los modos de la aplicación de las leyes y jurisprudencia, establecer semejanzas y diferencias y determinar su aplicabilidad al sistema jurídico español.

I.4. Plan del trabajo

El presente trabajo será formado por siete capítulos. En primer lugar, hacemos un breve resumen del trabajo seguido por la introducción. Luego, se abordará brevemente la historia y la base normativa vigente y pasada a nivel internacional, comunitario y nacional de algunos países. Al terminar la parte de la Introducción, pasamos al núcleo del trabajo: analizaremos la regulación legal del contrato de fletamento en diferentes países, así como los convenios y costumbres, la gestión de documentos y modelos de contratos. En el tercer capítulo vamos a analizar la regulación jurídica del contrato de fletamento de buques en España, Rusia, Francia y Singapur e investigar la doctrina y la jurisprudencia nacional e internacional y examinar varios puntos de vista en la doctrina si existe. Finalmente, basándose en los datos obtenidos haremos un análisis de la legislación relacionada y vamos a definir los conceptos del contrato, sus características principales, clases y tipos y los elementos personales, reales y formales. Para concluir vamos a resumir las ideas más importantes, identificar las semejanzas y diferencias en cada país, pensar en cómo podemos mejorar y perfeccionar la legislación española, utilizando la experiencia de otros países.

II. HISTORIA (ANTECEDENTES)

Actualmente más del 90% de transporte internacional pertenece al transporte marítimo. El origen del transporte marítimo se remonta a las legislaciones antiguas, pero sólo en el siglo XVI se empezó a diferenciar de forma relativamente clara los documentos y tipos de transporte. Así, fue introducido el concepto de “chárter party”, en el que las partes acordaban las condiciones de transporte y establecían derechos y obligaciones de las mismas¹. Cabe destacar que el chárter en aquella época era un contrato más común debido al transporte irregular (más conocido en el mundo actual como el “tramping” de la palabra inglesa “tramp”). Tres siglos más tarde, tras desarrollar el transporte en línea regular, se pusieron en circulación el conocimiento de embarque como un documento de título negociable. Un prototipo de dicho documento fue mencionado por primera vez en el Fuero Real español de 1255 y luego, en el siglo XVI, la guía francesa “Le Guidon de la Mer” introdujo por primera vez el conocimiento de embarque como el documento en el que el capitán indicaba la cantidad de las mercancías a bordo y se hizo el deslinde de este documento del chárter².

Sin embargo, todavía faltaban unas reglas de unificación y características especiales que hicieran del conocimiento de embarque un valor negociable. El desarrollo de la navegación y el incremento del volumen de transporte marítimo obligaron a la comunidad global a pensar en la elaboración de un régimen uniforme de regulación. Así, la Asociación de Derecho Internacional aprobó Las Reglas de Sheffield (“International Law of Affreightment” Sheffield, 1865) y Las Reglas de Londres (“London Conference Rules of Affreightment” 1893)³. Al mismo tiempo los países adoptaron sus propios actos jurídicos, como “Charter Act” en EEUU basándose en las reglas internacionales.

Un poco más tarde fueron adoptadas las Reglas de la Haya 1924, seguidos por las Reglas de Visby 1968 y el Protocolo de Visby 1979, y, finalmente, las Reglas de Hamburgo 1978, que unificaron las disposiciones para el transporte de mercancía por mar⁴ y que en su conjunto facilitaron significativamente las relaciones contractuales. En 2008 fueron publicadas las Reglas de Rotterdam⁵, que constituyen un paso más adelante en el comercio exterior. Un importante papel pertenece a la ICC que elaboró la primera versión de los Incoterms en 1936. Trascurridos 80 años, estas costumbres de comercio destinadas a facilitar el comercio sufrieron muchos cambios positivos que han avanzado con el tiempo. La última versión del año 2010 va más allá – los Incoterms ya no son aplicables sólo a los contratos internacionales, sino que pueden también ser utilizados por las empresas en los contratos nacionales.

No obstante, por la existencia de tantos instrumentos jurídicos internacionales, a la hora de aplicarlos, se ha de tener en cuenta los Estados que ratificaron dichos documentos y comprobar que formen parte del régimen jurídico establecido.

¹ YERPYLYOVA, N. YU. (2004: 239)

² JABIBULLAYEVA, A. (2007: 1)

³ REYNOLDS, F. (2015), última consulta 25-05-2017

⁴ LAZARO, A. (2013), última consulta 25-05-2017

⁵ disponible en

http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html, última consulta 25-05-2017

III. EL MARCO LEGAL DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

III.1. Internacional

De todo lo expuesto anteriormente, podemos concluir que el transporte marítimo siempre ha sido una de las vías más importantes en el comercio internacional que fue regulado no sólo a nivel local, sino también internacional.

En primer lugar, es importante señalar las Reglas de la Haya⁶, el más antiguo régimen jurídico internacional. Según dicho convenio, el fletante debe poner a disposición el buque en condiciones de navegabilidad y transportar mercancías de forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación. Las Reglas de la Haya contienen normas significativas sobre la responsabilidad del transportista. Así, por ejemplo, el porteador se considera culpable en caso de pérdida o daños de la mercancía, salvo si la mercancía ha resultado dañada por culpa de los miembros de tripulación. Al mismo tiempo se establece que si el contrato de transporte contiene normas que limitan la responsabilidad del transportista, tales disposiciones se consideran nulas (arts. 3 (8), 4). En cuanto a los documentos de transporte, y, como veremos en adelante, lo que incorporó España a su legislación, las Reglas se refieren únicamente al contrato de transporte documentado por un conocimiento de embarque o cualquier documento de título similar.

En 1968 fue aprobado el Protocolo de Visby⁷ que modificó Las Reglas de La Haya que fueron actualizadas por contener tarifas muy antiguas y una norma de error de navegación (art. 4) según la cual se redujo su responsabilidad. Las Reglas de La Haya y de Visby se denominan juntos las Reglas La Haya-Visby. Cincuenta años más tarde de la fecha de las Reglas de La Haya, en el año 1978, la ONU intentó desarrollar las reglas que reemplazaran todos los actos que existían antes. Así, desde el año 1992 en el ámbito del transporte marítimo se encuentran vigentes las Reglas de Hamburgo⁸. Este convenio constituye un conjunto avanzado de las normas, en el que se diferencia entre la persona que ejecuta el contrato y la persona que lo celebra, ya que de acuerdo con la práctica contractual esas personas no suelen ser las mismas. Sirve de ejemplo el periodo cuando el porteador es responsable por mercancía, así como su responsabilidad en caso de retraso en la entrega (art. 5), se enumera los casos de limitación de responsabilidad (art. 6) y aumenta el plazo de prescripción hasta 2 años (art. 20).

Otro instrumento importante a nivel internacional es el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas adoptado por la OMI y que entró en vigor en 1965 y fue ratificado por casi 70 Estados. El objeto principal del Código es garantizar la seguridad de transporte marítimo en relación con los trabajadores, la tripulación, la flora y fauna⁹. El Código clasifica las mercancías peligrosas en varias clases y define las características y propiedades de las sustancias, las materias y los objetos que

⁶ disponible en https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf , última consulta 25-05-2017

⁷ disponible en

http://www.cameintram.org/documentos/convenciones/PROTOCOLO_POR_EL_QUE_SE_MODIFICA_LA_CONVENIO_SOBRE_LIMITACION_DE_LA_RESPONSABILIDAD_NACIDA_DE_RECLAMACIONES_DE_DERECHO_MARITIMO.pdf , última consulta 25-05-2017

⁸ disponible en http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html , última consulta 25-05-2017

⁹ ICC RUSIA (2016), última consulta 25-05-2017

deben ser incluidos en cada clase o división (cap. 2.0), establece regulación especial sobre el embalaje y el envase y reglas especiales para su transporte. Los Estados incorporaron dichas normas en su legislación y, como veremos más tarde las siguen muy estrictamente.

Es preciso destacar que no se aplican los convenios internacionales al transporte tipo time-chárter, salvo Las Reglas de Hamburgo, que en realidad no recibieron mucha aplicación¹⁰. Por consiguiente, se encuentran las Reglas de Rotterdam de 2008, un convenio recién aprobado y firmado por muchos países europeos, entre ellos se encuentran España y Francia, así como los EEUU y los países africanos. A la luz del comercio evolucionado y desarrollado, este instrumento consolida ciertas reglas de mayor aplicación, refleja el equilibrio entre los intereses de las partes y engloba en un único contrato el transporte de puerta a puerta, desarrollando y modernizando antiguos convenios que regían el transporte internacional de mercancías por mar¹¹.

Examinaremos brevemente los puntos fuertes del nuevo régimen de las Reglas de Rotterdam de 2008. En primer lugar, se aplica no sólo a los conocimientos de embarque, sino a todos los documentos de transporte (art. 1.14). En segundo lugar, como surge dicho convenio, el transporte puede realizarse por distintas vías aparte del mar, siempre y cuando se realice conforme al único documento de transporte (art. 1.1). Finalmente, la documentación puede formalizarse tanto en papel, como por vía electrónica (arts. 1.18, 9); elemento que ha adoptado perfectamente Francia. No obstante, el carácter global de dicho convenio, todavía no ha entrado en vigor por no haber sido ratificado por 20 Estados¹². Desde otro punto de vista, este documento es muy “joven” y no cabe duda de que tendrá aplicación global en el futuro.

Quedan por aclarar las proformas de chárter que elaboran las organizaciones de propietarios de buques en cada país y organizaciones marítimas internacionales, por ejemplo, BIMCO. Las proformas se denominan por el nombre abreviado, como Norgrain, y pueden ser clasificadas por sectores en: universales, de grano, de carbón, etc.¹³ Tales proformas de chárter constituyen los modelos de contratos no obligatorios que contienen las condiciones más importantes sobre el transporte, características de buque, procedimiento de cargo, costes, pagos, responsabilidad, etc¹⁴. En algunos casos incluyen las cláusulas de la ley aplicable y competencia, como Intertankvoy 76, que somete las controversias al arbitraje de Londres y establece las leyes del Reino Unido como las leyes aplicables a las relaciones entre las partes¹⁵, o las proformas de BIMCO que también incorporan la cláusula que obliga a las partes a someter el conflicto a los tribunales del Reino Unido. Sin embargo, las partes tienen la posibilidad de cambiar el procedimiento establecido.

El BIMCO, junto con CMI, FONASBA e Intercargo, intentó contribuir en la regulación del contrato de fletamento y redactó un documento con respecto a los términos más

¹⁰ KANASHEVSKIY, V.A. (2009: 431)

¹¹ UNCITRAL A., última consulta 25-05-2017

¹² UNCITRAL B., última consulta 25-05-2017

¹³ KANASHEVSKIY, V.A. (2009: 426)

¹⁴ SIMONENKO, A.M. (2008: 120)

¹⁵ TETLEY, W. (1994: 254)

utilizados en los contratos de “chárter party” – Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules 1993.¹⁶

Las costumbres juegan un papel importante en regulación internacional, ya que es una fuente muy relevante en la navegación marítima. Tal vez, las más conocidas son las Reglas de York y Amberes (última versión de 2016)¹⁷ sobre avería gruesa y los Incoterms (última versión de 2010). De hecho, estas normas no son imperativas, sin embargo han logrado un enorme reconocimiento y amplia difusión y aplicación en el comercio internacional. No hay que subestimar la importancia de la codificación internacional no obligatoria, sino la que sigue todo el mundo, como los Incoterms¹⁸. Los términos de suministro de Incoterms requieren una descripción muy profunda, ya que es una herramienta muy potente de formalización del contrato entre las partes, pero no se someterán a investigación en este trabajo. Francia, por ejemplo, incorporó a su legislación nacional unos términos reconociéndolos como algo más que una costumbre.

Volvamos a las Reglas de York y Amberes y observamos que por lo dispuesto en la Regla A, la avería gruesa existe cuando se incurre, intencionada y razonablemente para la seguridad común de buque, su dotación, pasajeros y cargamento, en algún sacrificio o gasto extraordinario, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común. Por ejemplo, el capitán toma una decisión de echar a bordo una parte o todas las mercancías por la borda a fin de salvar el buque en caso de problemas de estabilidad. Lo primordial es sacrificar el mínimo para salvar el máximo¹⁹. Estas disposiciones se utilizan ampliamente en las legislaciones nacionales, como en el Código de Navegación Marítima de Rusia, dejando para ello un apartado explicado muy detalladamente.

III.2. Europeo

El primer conjunto de las leyes fue aprobado en 1986 y tuvo por objeto organizar el transporte marítimo a tenor de los principios básicos de la legislación de la UE relativa a la prestación de los servicios, la competencia y el libre acceso al comercio. El paquete consistió en la adopción de los siguientes actos comunitarios:

- Reglamento (EEC) 4055/86, de 20 de diciembre 1986, que aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre los países de la UE y los países de fuera de la UE²⁰,
- Reglamento (CEE) 4057/86, de 22 de diciembre de 1986, relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos²¹,
- Reglamento (CEE) 4056/86, de 22 de diciembre de 1986, sobre una acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico.²²

¹⁶ ATTARD, D.J. – FIRZMAURICE, M – MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, – N ARROYO, I – BELJA, E (2016: 7)

¹⁷ disponible en <http://www.jssusa.com/assets/Uploads/GA-papers/YAR04Esp.pdf>, última consulta 25-05-2017

¹⁸ disponible en <https://iccwbo.org/publication/incoterms-rules-2010/>, última consulta 25-05-2017

¹⁹ KOSOVSKAYA, V.A. (2008: 20)

²⁰ disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=URISERV%3A124064>, última consulta 25-05-2017

²¹ ibid

Los Reglamentos fueron dirigidos principalmente a la liberalización del cabotaje, es decir, acceso para los porteadores que no fueran residentes en el Estado miembro al mercado de transporte entre los puertos en este Estado miembro. En 1992, el Consejo adoptó el segundo conjunto de reformas a este respecto, entre ellas, el Reglamento (CEE) 3577/92 del Consejo de 7, de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)²³.

Otro bloque de normas tuvo como fin de resolver el problema de la competencia. El Reglamento (EC) 1419/2006, de 25 de septiembre de 2006²⁴, derogó el Reglamento 4056/86 porque protegía los acuerdos entre transportistas de precios u otras condiciones que reducían la competencia en el mercado e incrementaban los precios para los clientes. Este mismo Reglamento también introdujo importantes novedades como el cabotaje y servicios de chárter (tramp).

En el año 2008, la Comisión adoptó las guías de aplicación del art. 81 (101 TFEU) a los servicios marítimos.

En los últimos años teniendo en cuenta la gran importancia de conservación del medioambiente fueron aprobados los Reglamentos 2015/757, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo, y 2016/1928, de 4 de noviembre de 2016, sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores.

En la UE han sido aprobados otros actos jurídicos que regulan las condiciones de trabajo, estado de puertos, estándares medioambientales, entre ellos podemos citar, el Reglamento (CE) 782/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques²⁵, la Directiva 2000/59/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga²⁶, la Directiva 2005/35/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones²⁷.

III.3. Nacional

III.3.1. España

²² *ibid.*

²³ RATLIFF, C (2017), última consulta 25-05-2017

²⁴ disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2006-81813>, última consulta 25-05-2017

²⁵ disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32003R0782>, última consulta 25-05-2017

²⁶ disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0059>, última consulta 25-05-2017

²⁷ disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32005L0035>, última consulta 25-05-2017

En España, el 24 de julio de 2014, fue publicada la nueva ley de Navegación Marítima (LNM)²⁸ que contiene 524 artículos y abarca todos los posibles problemas en regulación del transporte marítimo que puedan ocurrir actualmente.

El nuevo código deroga el Libro III del Ccom, la Ley de Hipoteca Naval de 1893, la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, junto con unos artículos del Enjuiciamiento Civil y Criminal²⁹.

Se debe agregar que la nueva ley introduce importantes novedades, como, por ejemplo, distingue tres categorías de buque, denominados como vehículos de la navegación – el buque, las embarcaciones y los artefactos navales, ponen en marcha la regulación sistemática de los contratos de construcción naval y de compraventa de buques, la utilización de buque, unifica las disposiciones del contrato de transporte marítimo de mercancías, regula los contratos auxiliares de la navegación, de arrendamiento náutico, consolida la responsabilidad por contaminación y seguros marítimos, etc.

III.3.2. Rusia

En Rusia el contrato de transporte marítimo está regulado por el Código Civil (Parte II, cap. 40) de 26 de enero de 1996³⁰ relativo a la parte general de las normas sobre transporte y el Código de Navegación Marítima de la Federación de Rusia (CNMR)³¹ aprobado el 31 de marzo de 1999 que armoniza las Reglas de La Haya-Visby con el fin de la aplicación nacional. De hecho, aunque la Unión Soviética no ratificó las Reglas de la Haya-Visby hasta el año 1998, el CNMR anterior, de 1968, concordaba al pie de la letra con dichas Reglas, y, por supuesto, estas cláusulas vienen determinadas en el nuevo Código de 1999.

El CNMR cubre una gran cantidad de problemas y aborda exhaustivamente cuestiones de las relaciones entre el porteador y el fletador. Aparte de este Código, existe otra fuente de regulación de fletamento de buques por vía fluvial u otro transporte de navegación interior que viene determinada por el Código de Navegación Interior de 2001, pero no presenta interés para esta investigación.

III.3.3. Francia

Todos los contratos de transporte están regulados por el Código de Transporte de Francia del 3 de noviembre de 2010 (CTF)³² que engloba los contratos de transporte de todo tipo (aéreos, marítimos, ferrocarriles), es decir, el Código francés rige tanto las relaciones que emanan del derecho privado, como las normas reglamentarias de

²⁸ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-7877, última consulta 25-05-2017.

²⁹ CASAS, J. (2014), última consulta 25-05-2017

³⁰ Código Civil de la Federación Rusa Parte II, de 26 de enero de 1996 (Гражданский кодекс Российской Федерации, часть II), disponible en http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/, última consulta 25-05-2017

³¹ Código de Navegación Marítima de la Federación de Rusia, de 31 de marzo de 1999 (Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 31 марта 1999 года), disponible en http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/, última consulta 25-05-2017

³² Código de Transporte de Francia del 3 de noviembre de 2010 (CTF), Code des transports, disponible en <https://www.legifrance.gouv.fr/Droit-francais/Codification/Tables-de-concordance/Code-des-transports>, última consulta 25-05-2017

derecho público, así como el derecho de pasaje por aguas territoriales del buque. Es una norma muy amplia que abarca todos los aspectos del derecho marítimo, sobre todo, los contratos de transporte y sus tipos. Debido a su carácter universal y complejo y tomando en consideración su reciente fecha de entrada en vigor, no hay mucha doctrina y jurisprudencia basada en el nuevo código. Esta necesidad de regulación detallada se justifica por la cantidad de mercancías que salen de los puertos franceses y entran en ellos, por los territorios fuera de Europa y por la extraordinaria importancia de Francia en circulación de mercancías a nivel internacional.³³ Es preciso destacar que el Código francés al mismo tiempo tiene un nivel muy avanzado en regulaciones de transporte marítimo especial que vamos a ver a continuación.

III.3.4. Singapur

Singapur es uno de los centros marítimos más importantes del mundo. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo ha clasificado a Singapur en el sexto del ranking de los países marítimos más importantes.³⁴

La legislación marítima en Singapur es muy parecida a la del Reino Unido, en otras palabras, está basada en el derecho anglosajón. Los actos principales que regulan el área del transporte son la Ley de transporte de mercancías por mar (inglés Carriage of Goods by Sea Act - LTMS)³⁵, en la que se han incorporado las Reglas de la Haya-Visby, y la Ley sobre el conocimiento de embarque (inglés Bills of Lading Act - BLAS)³⁶, así como los principios del derecho anglosajón. Al mismo tiempo hay que recordar que en los países con el sistema de derecho anglosajón no existe aplicación directa de los tratados o convenios internacionales³⁷, por lo tanto, a los LTMS y BLAS se incorporaron las Reglas de la Haya-Visby. Es una norma muy importante que reglamenta las actividades de las autoridades portuarias, la hipoteca, la limitación de la responsabilidad del porteador, el registro del buque y los derechos de la tripulación denominado Ley de Marina Mercante (inglés Merchant Shipping Act - MSA)³⁸. Sin embargo, no existe una regulación específica en el área de la contaminación marítima, por ello se aplican las normas de derecho internacional y convenios multilaterales. En todo caso, no hay que olvidar la importancia de la jurisprudencia que es una fuente de derecho muy importante en Singapur.

En definitiva, es preciso recalcar que las leyes de Singapur no contienen ninguna regulación respecto al transporte interior debido a la ausencia de aguas interiores en un territorio muy escaso.

³³ CMF (2016), última consulta 25-05-2017

³⁴ ICEX (2015), última consulta 25-05-2017

³⁵ Carriage of Goods by Sea Act de 16 de enero 1978, disponible en <http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p;ident=f88ad30c-e5c1-4d90-b038-a0e9d4824a54;page=0;query=DocId%3Ae6e7d507-d3c6-4471-89d2-80977d1b62d2%20Depth%3A0%20Status%3Ainforce;rec=0>, última consulta 25-05-2017

³⁶ Bills of Lading Act de 12 de noviembre 1993 disponible en <http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p;ident=da3b5796-e1c6-4cf4-a77f-ae9ef1921deb;page=0;query=DocId%3A2d73eab3-c701-4d7d-8c6c-ecf62c823a1e%20Depth%3A0%20Status%3Ainforce;rec=0>, última consulta 25-05-2017

³⁷ KANASHEVSKIY, V.A. (2008: 134)

³⁸ Merchant Shipping Act de 2 de febrero de 1996, disponible en <http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p;ident=11edff22-7359-4024-8fbd-e1bdf965b40c;page=0;query=DocId%3A977a0eb4-e902-420e-abbd-6b95a7d270b1%20Depth%3A0%20Status%3Ainforce;rec=0>, última consulta 25-05-2017

IV. CONTRATO DE FLETAMENTO

IV.1 Concepto

En cuanto al concepto del contrato de fletamento vamos a ver su definición en la legislación de algunos países.

IV.1.1. España

Conforme al art. 203 del LNM, por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, el porteador se obliga a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino a cambio del pago de un flete. Si bien se reconoce la posibilidad de contratar la disponibilidad de un buque para una finalidad distinta de la de transporte, la denominación de contrato de fletamento se reserva, exclusivamente, a aquellos acuerdos que respondan a la referida definición por lo que, acabando con años de debates doctrinales, definitivamente se configura el fletamento como transporte marítimo de mercancías (art. 210 de la LNM).³⁹ El fletamento es un contrato consensual que no precisa formalidades para su perfección.

IV.1.2. Rusia

El contrato de transporte se regula por el cap. VIII del CNMR. El art. 115 establece que según el contrato, el porteador (o el transportador, como se lo denominan las Reglas de La Haya-Visby) está obligado a transportar la mercancía que le ha entregado o entregará el remitente hasta el puerto de destino y entregarla a la persona autorizada (receptor de cargamento) en el punto de destino, y el remitente o el fletador se ve obligado a pagarle el flete por los servicios.

IV.1.3. Francia

Con arreglo al art. L.5422, el contrato de transporte marítimo de mercancías, es aquel donde se obliga al remitente (fr. “chargeur”) a pagar el flete y el porteador (fr. “transporteur”) se obliga a transportar la mercancía determinada de un puerto al otro obligando el contrato desde la entrega de mercancía por el remitente hasta la entrega al receptor. Este contrato se caracteriza por ser a título oneroso, consensual y recíprocamente vinculante.

IV.1.4. Singapur

En Singapur el contrato de transporte puede ser de dos tipos: chárter party y basado en el conocimiento de embarque. La legislación, o más propiamente el precedente jurídico, introduce distintas definiciones para cada uno.

El chárter party es un contrato en el que el buque entero o una parte de él se transfieren al fletador a fin de realizar varios viajes en un determinado periodo o varios viajes previstos en el contrato. Este contrato puede ser escrito o verbal. El contrato de transporte bajo el régimen de conocimiento se efectúa en viajes por línea regular y se asemeja al régimen de las Reglas de La Haya-Visby.⁴⁰

³⁹ URÍA MENÉNDEZ (2014: 33)

⁴⁰ TOH KIAN SING, SC – BALA, V. (2015), última consulta 25-05-2017

Por lo que observamos tras analizar las definiciones del contrato de fletamento, es preciso destacar que existen ciertas semejanzas en los conceptos principales del contrato, como, por ejemplo, el porteador, la mercancía o líneas regulares e irregulares, que no vienen determinadas directamente en el derecho español.

IV.2 Clases del contrato de fletamento

IV.2.1. España

La legislación española distingue tres clases de fletamento cuando se refiera a toda o parte de la cabida del buque: por tiempo, por viaje y transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque.

En el primer supuesto el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados, el fletador en su caso asume la gestión comercial del buque, asumiendo todos los gastos relacionados con la explotación. En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados, asumiendo a su cargo los gastos de explotación del buque. Ambos casos se refieren al transporte en línea irregular, si bien no se hace referencia explícita en el LNM, y se denominan en Francia, Rusia y Singapur como “chárter” efectuados basándose en el “chárter party”.

En el tercer caso el fletamento se refiere al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar (art. 205 LNM). De manera semejante a lo anterior, la ley no define este tipo de contrato como contrato por vía regular, pero de hecho lo es.

Se debe agregar que la LNM define el contrato de arrendamiento del buque según el cual el arrendador está obligado, a cambio de un precio cierto y por un período de tiempo, a entregar un determinado buque al arrendatario para que éste lo use conforme a lo acordado o, en su defecto, según su naturaleza y características (art. 188 LNM). Sin embargo, la LNM no distingue, a tales efectos, entre la clásica categorización de arrendamiento a casco desnudo (inglés “bareboat charter”) y de buque armado y tripulado (inglés “demise charter”) ⁴¹, como lo hace bien el código francés. A pesar de su importancia, dejamos aparte otras clases de contratos como “a casco desnudo”, contrato de pasaje, salvamento, remolque y náutico.

Hay que recordar que las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam no vienen determinados tanto el fletamento por tiempo, como por viaje, sino que los convenios aplican los conocimientos de embarque al transporte en líneas regulares. ⁴² No obstante, como vamos a ver en este trabajo, tanto Rusia y Singapur, como Francia y España utilizan estos tipos para reglamentar el transporte marítimo.

IV.2.2. Rusia

Según la organización del transporte, la navegación, o transportación, está dividida explícitamente en transporte en línea regular e irregular. El fletamento de buque en línea irregular, o chárter, es un método de transporte de los cargos de masa, cuando

⁴¹ URÍA MENÉNDEZ (2014: 31)

⁴² DEL CASTILLO & ASSOCIATES, última consulta 25-05-2017

el buque o parte de él se pone a disposición del fletador (art. 115.2 CNMR). El transporte en línea regular es aquel que se realice según el itinerario cuando las rutas sean regulares y frecuentes, con disponibilidad de espacio. Asimismo, se distinguen contratos de fletamento dentro del territorio nacional y contratos de fletamento internacional; y según la forma se divide en el transporte por vía marítima de contenedores, de puerta a puerta, Ro-Ro⁴³.

De todas formas, la clasificación más común coincide con la del derecho español y se divide en contrato de fletamento por viaje (cap. VIII CNMR), fletamento por tiempo (cap. X CNMR) y fletamento sin tripulación (cap. IX CNMR). La última clase en realidad constituye un contrato de arrendamiento que no vamos a considerar en esta tesina.

Es importante señalar, que el legislador ruso se dedica más a regular el transporte por línea irregular y sus tipos correspondientes, en comparación con Francia, donde el contrato de transporte por vía regular ha recibido mayor regulación.

IV.2.3. Francia

El Código francés distingue varios criterios de clasificación de los contratos de transporte. Principalmente, cabe señalar que los contratos de transporte, según el CTF, se realizan y se regulan de modo diferente por vías interiores y por vía marítima.

Hace falta destacar que el CTF denomina los contratos de transporte marítimo como “contratos de explotación del buque” (fr. “les contrats relatifs a l’exploitation du navire”). Estos contratos están divididos en contratos de transporte de personas y equipaje (art. L.5420 CTF) y contratos de transporte de mercancías (art. 5422 CTF). Para este trabajo presenta interés el contrato de transporte de mercancías, cuya definición ya fue mencionada en el apartado IV.1.3.

La legislación francesa también permite la existencia de contrato de fletamento de buque por línea irregular llamado “le contrat d’affrètement” y que según el art. L. 5473-1 CTF se define como aquel contrato donde el porteador está obligado a prestar el buque al fletador por un flete determinado. La doctrina por lo tanto señala que el objeto de este contrato no es el transporte, sino la ejecución del viaje; el transporte es el efecto secundario.⁴⁴ Más aun, el CTF permite que las partes establezcan las condiciones del contrato según el principio de voluntad de partes. La regulación establecida en el Código será supletoria a lo que disponga el acuerdo.

Se divide este contrato en tres tipos: el fletamento a casco desnudo (fr. “l’affrètement coque nue”), fletamento por viaje (fr. l’affrètement au voyage) y el fletamento por tiempo (fr. l’affrètement a temps). Estos tipos coinciden con la clasificación descrita en la legislación tanto española como rusa. Sin embargo, hay una peculiaridad en el contrato de fletamento por tiempo que en realidad consiste en dos elementos separados: el arrendamiento del buque y prestación de servicios de tripulación.

IV.2.4. Singapur

⁴³ ICC RUSIA (2016), última consulta 25-05-2017

⁴⁴ BOYARSKAYA, YU.N. (2017: 4)

Como ya hemos visto, los contratos de fletamento se dividen en los que se realizan en línea regular y los contratos en línea irregular. Los contratos en línea irregular se subdividen en el viaje por tiempo (time charter party), por viaje (voyage charter party) y “a casco desnudo” (demise/bareboat charter party). En el derecho anglosajón y el de Singapur se hace mucha diferencia en la regulación de estas clases de contratos que vamos a ver más adelante.

IV.3. Elementos del contrato de fletamento

IV.3.1. España

IV.3.1.1. Elementos personales

La Ley distingue tres partes del contrato: el porteador, el fletador y el receptor del cargamento (art. 211 LNM).

El porteador es una persona física o jurídica, no necesariamente el propietario del buque, que transporta las mercancías por vía marítima según las instrucciones indicadas en la póliza y que tiene control sobre el buque.

El fletador es una persona que concierta el contrato comprometiéndose al embarque de las mercancías y al pago del flete y en caso de fletamento por tiempo asume la gestión comercial. El fletador podrá celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros. Al mismo tiempo, la ley prevé la posibilidad de celebrar el contrato de subfletamento salvo que la póliza indique lo contrario (art. 206 LNM).

El receptor del cargamento puede coincidir con el fletador y sus condiciones jurídicas están previstas en el contrato de fletamento, pero no es obligatorio que coincidan. Cuando estas personas no coinciden, debe estarse al conocimiento de embarque u otro documento a la hora de determinar su posición jurídica. Como indica el art. 227 LNM, el fletador o receptor deberá desestibar y descargar sin demora las mercancías a su costa y riesgo, así como retirarlas del costado del buque.⁴⁵

IV.3.1.2. Elementos reales

- El buque

Los arts. 211 y 212 contemplan el buque como un elemento imprescindible del contrato de transporte. Ante todo, el art. 211 LNM establece la obligación del porteador de poner el buque a disposición del fletador o cargador. Tales obligaciones deben ser cumplidas en lugar y fecha acordados y en el puerto especificado en el contrato, así como el deber de poner el buque determinado. Si no cumple con dicha condición, el fletador tiene derecho a resolver el contrato y reclamar indemnización por los perjuicios sufridos, siempre y cuando el incumplimiento haya ocurrido por culpa del porteador (art. 211 LNM).

El buque ha de encontrarse en estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque

⁴⁵ WOLTERS KLUWER, última consulta 25-05-2017

deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad. Asimismo, el porteador está obligado a aplicar la diligencia razonable para mantener el buque en estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato (art. 212 LNM).

Conviene abordar el tema de la inhabilitación del buque en el fletamento por viaje en la que la ley hace hincapié especial. Así, si el buque está inhabilitado para navegar, el viaje queda interrumpido y el porteador ha de custodiar las mercancías mientras se subsanan las causas que provocaron la arribada. Si el buque quedare inhabilitado definitivamente y el retraso pudiera perjudicar gravemente al cargamento (en caso de transporte de mercancías perecederas), el porteador deberá proveer a su costa al transporte hasta el destino pactado (art. 224 LNM).

- El flete

Conforme al art. 234 LNM, por flete se entiende el precio que el fletador está obligado a pagar según el contrato de fletamento. Las partes pueden pactar que el flete se paga si el destinatario acepta o retira las mercancías en destino. En caso de que él rehusare aceptar las mercancías, el flete lo abona el contratante (remitente) del transporte. La ley establece el derecho del porteador a retener las mercancías transportadas hasta que no reciba el flete u otros gastos ocasionados por el transporte (art. 237 LNM) y especifica ciertas reglas para retención y depósito en el fletamento por tiempo.

El art. 233 LNM establece el procedimiento de cálculo del precio en defecto de la forma pactada en el contrato. La primera posibilidad es calcular por el peso y volumen de las mercancías declaradas en el conocimiento de embarque. El segundo método se aplica en caso del fletamento por tiempo y se devengará día a día durante todo el tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización por éste. La ley contempla un régimen especial de compensación en caso de pérdida de mercancías o averías.

- Las mercancías

LNM también denomina este elemento como el cargamento que el porteador está obligado a transportar y entregar al destinatario. Por lo previsto en el art. 218 LNM, las mercancías en transporte por viaje y por tiempo se colocan al costado del buque por el fletador o cargador que realizarán la carga y estiba del cargamento a su costa y riesgo. En el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, al contrario, el porteador asume la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba. En todo caso las partes pueden pactar que sean responsables personas distintas de las previstas en la ley. Asimismo, el art. 219 LNM fija la posibilidad del porteador de embarcar mercancía sobre cubierta si el fletador lo acepta o tales acciones son conformes con los usos entre las partes o reglamentaciones.

En cuanto al embarque de las mercancías peligrosas, están reguladas por el art. 232 LNM. Se requiere que las mercancías peligrosas reciban el consentimiento del porteador para su transporte y luego sean debidamente marcadas.

- El viaje

El viaje puede ser realizado por tiempo, es decir, varios viajes durante la vigencia del

contrato, o por unos trayectos. Por lo previsto en el art. 220 LNM, el porteador debe emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora innecesaria y por la ruta pactada asegurando que las mercancías sean guardadas durante todo el viaje. En caso del retraso injustificado, el porteador indemnizará los daños y perjuicios. La misma responsabilidad se aplicará si los daños y perjuicios se ocasionan por desviación del buque de la ruta pactada, salvo que se haya realizado para salvar vidas humanas o por otra causa razonable.

IV.3.1.3. Elementos formales

- La póliza

La póliza es un documento esencial del contrato de fletamento de buque. La LNM no define la póliza, sino que la menciona en varios artículos. El art. 204 LNM permite a las partes compelerse a la suscripción de una póliza de fletamento, aunque el contrato fuese originalmente verbal. Por consiguiente, en la póliza es preciso indicar las partes, puerto de carga y descarga, la duración del plazo de demoras y su cómputo (arts. 242, 244 LNM), el régimen de responsabilidad (art. 277 LNM) y otras condiciones importantes para este tipo de transporte.

En la práctica de fletamento han formalizado unas pólizas según el tipo de transporte, por ejemplo MEDCON (para carbón y otras mercancías, usada en el Báltico y unos puertos sudamericanos); CENTROCON (grano, cereales, algodón, azúcar y madera), GENCON, utilizadas con carácter general.⁴⁶

En realidad, la póliza en Francia, Singapur, Rusia y muchos otros países, se denomina como “chárter party” y se utiliza en los contratos de fletamento por vía irregular.

- El conocimiento de embarque

En España la póliza de fletamento coexiste con el conocimiento de embarque que se diferencian en la finalidad: mientras la póliza formaliza el contrato de fletamento especificando las condiciones, el conocimiento de embarque revela meramente la recepción de la mercancía y la consiguiente obligación de entregarla en el punto de destino⁴⁷ y tiene fuerza probatoria en las relaciones contractuales (art. 256 LNM). Aunque la LNM no define expresamente este concepto, lo podemos encontrar en el art. 1.7 de las Reglas de Hamburgo que establece que el conocimiento de embarque es un documento que sirve como prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual se compromete a entregarlas contra la presentación del documento.

Como comenta César E. Ramos Padilla con referencia a Sánchez Calero, el conocimiento constituye un título valor de tradición que concede a su poseedor legítimo la posesión mediata de las mercancías y, en consecuencia, por medio de la disposición del título, éste puede disponer de ellas⁴⁸. Según el art. 246 LNM el porteador, el capitán o el agente del porteador deberán entregar al cargador un conocimiento de embarque, que documente el derecho a la restitución de esas mercancías en el puerto de destino. La ley establece la posibilidad de emitir varias

⁴⁶ ENCICLOPEDIA JURÍDICA, última consulta 25-05-2017

⁴⁷ *ibid.*

⁴⁸ RAMOS PADILLA (2009: 6)

conocimientos siempre y cuando se haga constar el número de ejemplares originales que se entreguen en cada ejemplar.

El conocimiento para ser considerado así debe contener los requisitos obligatorios:

- El nombre, la denominación social, el domicilio o el establecimiento principal del porteador, cargador y si el conocimiento de embarque fuera nominativo, los del destinatario.
- La descripción de las mercancías realizada por el cargador, con expresión de la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos, en caso de transporte de mercancías peligrosas, o que pudieran ser transportadas en cubierta – se hará constar en el conocimiento.
- Los puertos de carga y descarga de las mercancías y, en caso de transporte multimodal, los lugares de inicio y finalización del transporte.
- La fecha de entrega de las mercancías al porteador para su transporte.
- El lugar de emisión del conocimiento y, si se hubiera entregado más de uno, el número de ejemplares originales.

El conocimiento de embarque, siendo un título-valor, puede ser al portador, a la orden y nominativo. Es preciso destacar que los conocimientos al portador se transmiten mediante su entrega, los conocimientos a la orden – por endoso y los nominativos mediante cesión (art. 250 LNM). La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas.

El porteador entregará las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original, rescatando el documento como prueba del hecho de la entrega. La ley, asimismo, establece que si el porteador entrega las mercancías a una persona no legitimada, responderá frente al tenedor legítimo del conocimiento del valor de las mercancías en el puerto de destino.

- Las cartas de porte marítimo

En la legislación española junto con la póliza y el conocimiento de embarque se utilizan las cartas de porte marítimo que según el art. 268 LNM no son documentos del transporte o título-valor y que se emitan con ocasión de un transporte marítimo. La carta de porte marítimo deberá contener las menciones establecidas para el conocimiento de embarque, así como una indicación expresa de su carácter no negociable. Dichas carta conservan la fuerza probatoria del conocimiento de embarque y sobre la posibilidad de insertar reservas. Por lo tanto, cuando el porteador entregue una carta de porte marítimo con designación del destinatario, este tendrá derecho a la entrega de las mercancías en destino sin necesidad de presentar el documento (art. 271 LNM).

IV.3.2. Rusia

IV.3.2.1. Elementos personales

En derecho ruso se distingue entre el porteador, el fletador, el receptor del cargamento y el cargador (art. 115 CNMR). Los llamamos así, ya que la estructura

del código y las definiciones coinciden con lo que está establecido en las Reglas de La Haya.

El contrato de fletamento puede ser celebrado tanto por el porteador, como por su representante en nombre del transportista. El porteador no tiene que ser el propietario del buque, sino poseer de manera legítima (uso o disfrute), en lo que coincide con España. Así pues, los fletadores, operadores, expedidores, agentes también pueden formar parte del contrato⁴⁹. Continuando con las partes, el cargador es una persona que forma parte del contrato de fletamento de buque o que ha entregado la mercancía al fletador. La misma persona puede actuar simultáneamente como el cargador y receptor del cargamento.

IV.3.2.2. Elementos reales

- El buque

Según el art.124 CNMR, el porteador debe de antemano cerciorarse de las buenas condiciones de navegabilidad del buque, sin embargo, el porteador no asumirá ninguna responsabilidad por mal estado de buque si demuestra que la innavegabilidad del buque fue causada por los defectos que no pudieran ser detectados siempre y cuando el porteador actuara con diligencia debida.

Tal y como en el derecho español, el buque no puede ser cambiado unilateralmente sin el consentimiento del fletador, a no ser que la innavegabilidad aparezca en el momento de carga. En el contrato de chárter el buque se pone en disposición en el puerto indicado en el contrato que sea seguro. De no ser así, el porteador tiene derecho a incumplir sus obligaciones y exigir la indemnización por los daños y perjuicios (art. 126 CNMR). Por lo expuesto en la ley, el derecho ruso presta mucha atención a la seguridad del puerto que justifica por razones tanto económicas (mal estado de los puertos), como políticas⁵⁰ (la amenaza del terrorismo). En el contrato por línea regular, por el contrario, el puerto de cargo se elige enteramente por el porteador que notificará al fletador cuando el puerto sea distinto de lo habitual. (art. 127 CNMR).

- Las mercancías

Los requerimientos para las mercancías coinciden en mayoría con las normas con la regulación española.

El cargamento, cuyo tipo se enuncia en el contrato tipo chárter, no puede ser sustituido por el otro, salvo en caso de consentimiento del fletador (art. 140 CNMR). El remitente ha de entregar toda la documentación sanitaria, administrativa, aduanera y portuaria relacionada con el cargamento y será responsable por la no presentación en el plazo establecido.

Cabe destacar que en Rusia el plazo del cargamento se considera sumamente importante y se regula por varios artículos del CNMR. Se divide el plazo de cargamento en tipos y establece que si el cargamento excede el máximo, el fletador debe indemnizar al porteador. Esta figura diferencia Rusia de Francia, donde la

⁴⁹ Colección de Sentencias de la Cámara de Comercio de URSS, N17/1981, Sentencias arbitrales 1978-1983 (1986: 63-64)

⁵⁰ BRAGINSKIY, M.I. – VITRYANSKIY, V.V. (2008: 355)

indemnización no está contemplada, a menos que las partes lleguen a un acuerdo al respecto en el contrato de fletamento.

El cargamento peligroso que el remitente no hizo constar por escrito al porteador o de cuyas cualidades el porteador no podía asegurarse, puede ser destruido durante el viaje sin ninguna indemnización por su parte (art. 151 CNMR), e incluso, tiene derecho a exigir al remitente indemnización por daños y perjuicios. El flete en este caso no se devuelve.

- El flete

El flete es pagado por el remitente o el fletador. No obstante, se admite que pague el receptor siempre y cuando este último esté indicado en el conocimiento de embarque. Igual que en la normativa española, el CNMR contiene las reglas de determinación del flete cuando las partes no lo hayan indicado en el contrato (art. 164 CNMR). El flete por la mercancía perdida no se paga, salvo que el cargamento haya sido salvado.

- El viaje

La regulación general coincide con lo que está previsto en el derecho español. En este trabajo vamos a ver algunas peculiaridades. Para ser más específicos ponemos unos ejemplos. Así, ambas partes pueden rescindir el contrato antes de que salga del puerto el buque sin ninguna indemnización en caso de: guerra, otras acciones parecidas, que pongan en peligro el buque, el bloqueo del puerto de partida o de destino, detención del buque por las autoridades, confiscación del buque para atender necesidades públicas, prohibición de exportación de la mercancía (por ejemplo, embargo en exportación del grano en el año 2010 por sequía) (art. 156 CNMR).

IV.3.2.3 Elementos formales

- El contrato

El contrato de fletamento debe ser formalizado por escrito por medio de “chárter party”, conocimiento u otro documento escrito (art. 117 CNMR). Por lo tanto, el contrato de este tipo obligatoriamente debe ser en forma escrita. La ley rusa distingue entre el fletamento a largo plazo y el fletamento a corto plazo. Según el art. 118 CNMR, si el transporte se realiza regularmente, el porteador y el fletador pueden celebrar el contrato de organización de fletamento marítimo, como un modelo de contrato que contenga todas las condiciones esenciales, y en base a él firmar los contratos de fletamento de cada cargamento indicando los datos secundarios pero importantes para el viaje. Las condiciones del modelo de contrato de fletamento serán aplicables a los contratos de cargamento específico, a menos que se convenga otra cosa.

Como fue indicado antes, en el fletamento de buques en Rusia se puede utilizar tanto el conocimiento de embarque, como el chárter party. El primer documento se formaliza para el transporte en línea. En caso de transporte tipo “tramp”, las partes no están obligadas a firmar el conocimiento, sino el chárter party. No obstante, si las partes en el segundo supuesto han decidido referirse al conocimiento y el receptor de cargamento no constituye la parte, es decir, actúa como la tercera parte, las relaciones jurídicas entre él y el porteador se registrarán por el conocimiento y no por el

chárter party, a no ser que el conocimiento contenga la referencia expresa a ese chárter. Si una de las partes coincide con el receptor, por ejemplo, en el fletamento de buque por el comprador según las condiciones FOB o FAS, las relaciones se rigen por este chárter.⁵¹

- El conocimiento de embarque

El conocimiento deberá entregarse al remitente por el porteador al aceptar las mercancías. Según la doctrina rusa, el conocimiento sirve para:

- a) certificar que las partes han celebrado el contrato de fletamento.
- b) constituir un acuse de recibo de las mercancías por el porteador.
- c) demostrar que es un documento de título (título-valor).⁵²

El art. 144 CNMR establece los requisitos necesarios para que el conocimiento sea válido como el título valor:

- a) Datos del porteador, remitente, receptor.
- b) Puerto de carga y fecha de carga, así como el puerto de descarga.
- c) Datos del cargamento que lo identifiquen, especificación si está marcado como peligroso y sus especialidades, su condición y de su embalaje.
- d) La cantidad del flete u otra referencia según la cual el flete será pagado.
- e) Fecha y sitio de la expedición del conocimiento y su cantidad.
- f) Firma del porteador.

Hay ciertas novedades en el CNMR introducidas debido a las Reglas de Hamburgo, que en realidad proceden del derecho francés (art. 36 del Decreto de 31 de diciembre de 1966). Prueba de ello, es el art. 145 CNMR que establece la posibilidad de introducir unas reservas en el conocimiento si el transportador no ha podido comprobar el estado de la mercancía según lo indicado en el conocimiento de embarque o tiene indicios suficientes de que los datos no corresponden con lo cargado. Sin embargo, la jurisprudencia determina que el porteador debe justificar la imposibilidad de comprobar la naturaleza del cargamento y que la incertidumbre del capitán no significa que el conocimiento proporcione datos que podrían inducir a error⁵³. Es preciso destacar que en derecho ruso no existe una lista cerrada de tales reservas.

Las clases del conocimiento como título-valor coinciden totalmente con lo establecido por la ley española (art. 146 CNMR). Últimamente en el comercio se reconocen los conocimientos electrónicos que recibieron regulación en 1990, cuando el Comité Marítimo Internacional aprobó Las Reglas unificadas para los conocimientos de embarque en forma electrónica, pero en realidad todavía no son de frecuente aplicación.

⁵¹ IVANOV, G.G. (2000: 119)

⁵² IVANOVA, T.N. (2000: 38)

⁵³ AUTO DEL TRIBUNAL SUPREMO N 11636/07, CASO N A40-63124/06-108-352.

- Otros documentos

El remitente puede exigir que le emitan una carta de porte marítimo (por ejemplo, BIMCO Genwaybill) u otro documento que confirme que el cargamento haya sido aceptado. Esta documentación sólo tiene valor de acuse de recibo del cargamento y certifica que el contrato ha sido celebrado.⁵⁴

IV.3.3. Francia

IV.3.3.1. Elementos personales

Las partes del contrato de transporte marítimo son el porteador representado por el capitán de buque, el intermediario o agente marítimo y el remitente sea el expedidor, exportador o importador. En el contrato de fletamento por línea regular, el legislador francés distingue entre el fletador (fr. l'affréteur) y el porteador (fletante) (fr. le fréteur), como las partes esenciales del contrato. El remitente puede ser: 1) una parte que celebre el contrato que no sea el chárter, o 2) una persona que haya sido autorizado por el fletador a entregar la mercancía al porteador siempre y cuando exista la obligación del fletador y que no sea una parte del contrato.⁵⁵

El Código también regula la figura del naviero (fr. "l'armateur"), una persona que utilice el buque sea el propietario o no (art. L.5411 CTF), aunque se presume que el naviero coincide con el propietario. En caso de fletamento por línea irregular, el porteador se considera como el naviero del buque, salvo disposición contraria de las partes. El código diferencia también otras personas importantes y conexas con el naviero – el capitán y su intermediario (fr. "consignataire du navire"), cuyos derechos y responsabilidades se rigen por los arts. L.5412-5413 CTF). El intermediario en este caso es una persona que realiza unos actos que no podría realizar el capitán. Otro tipo de intermediario (fr. commissionnaire de transport) es una persona que realiza ciertas acciones jurídicas necesarias para efectuar el transporte⁵⁶, pero no transporta el cargamento por si mismo, es decir, realiza unas acciones preparatorias y organizativas⁵⁷.

IV.3.3.2. Elementos reales

- El buque

Como en derecho ruso y español, el porteador debe mantener el buque en estado de navegabilidad debidamente equipado y todas sus partes en buen estado para transportar las mercancías acordadas (art. L. 5422-6).

Según el CTF es necesario diferenciar los tipos del buque: el buque para el transporte por vía fluvial o por otras vías que no sean el mar, el código denomina como "le bateau"; en caso de transporte marítimo el buque se llamará "la navire", que también se diferencian por su capacidad, y otros objetos flotantes. En comparación con Singapur, el transporte por vías que no sean por el mar tiene notable importancia en tanto en el transporte interior, como exterior.

⁵⁴ IVANOV, G.G. (2000: 119, 143)

⁵⁵ BOYARSKAYA, YU.N. (2017: 4)

⁵⁶ Cissé, Y. (2004: 410)

⁵⁷ BAUCHET, P. (1991: 337)

- Las mercancías

El art. L. 5422 CTF declara que el porteador se hace responsable por los daños de las mercancías ocasionados durante el viaje, a no ser que se hayan producido en casos en que no había culpa del porteador, capitán u otro personal, como incendios, huelgas, defectos de las mercancías cargadas en el buque antes del viaje, defectos de embalaje, actos de salvamento marítimo, y, como en derecho ruso, error de navegación, mientras el remitente no demuestre lo contrario. La responsabilidad del porteador no es ilimitada – el legislador remite esta cuestión de limitación de responsabilidad a las Reglas de La Haya, indicando asimismo el procedimiento de cálculo de la responsabilidad. Las cláusulas que queden al porteador exento de la responsabilidad o que la disminuyan bajo los límites establecidos, serán nulas de pleno derecho.

La ley francesa introduce una persona, empresa de mantenimiento (fr. les entreprises de manutention), a cuyo cargo pueden ponerse las mercancías y que responde de cualquier daño a las mercancías ejerciendo por lo tanto algunas de las funciones del porteador. En todo caso, esta persona se considera como un subcontratista, así que solamente la persona que le ha contratado puede reclamar en caso de daños y perjuicios (art. L. 5422-20 CTF).

- El flete

El CTF no define el flete ni el viaje, salvo que lo menciona en los artículos, que el flete debe ser pagado según el contrato de transporte. Originariamente, la ley asigna la responsabilidad de pagar al remitente, pero si según el contrato el flete se paga en el destino siendo la obligación del destinatario. El porteador, tanto en el derecho ruso como en el derecho español, tiene el derecho de retención de la mercancía hasta que cobre el flete.

- El viaje

Como hemos definido antes, existen dos tipos de contratos de fletamento: por viaje y por tiempo. La diferencia es la misma que en las otras tres legislaciones mencionadas anteriormente – en el primer caso el buque realiza tantos viajes como prescribe el contrato, o sólo un viaje; en el segundo – el contrato establece un tiempo determinado durante el que el buque está realizando los viajes. En Francia esta cuestión no viene regulada muy detalladamente, serán las partes contratantes que mediante su voluntad complementarán estas disposiciones en el chárter party.

IV.3.3.3. Elementos formales

- El conocimiento de embarque

Por lo expuesto en el art. L.5422-3, el porteador o su representante entregará al remitente (fr. chargeur) bajo su petición un documento escrito, que se denomina conocimiento de embarque. Este documento presume que las mercancías han sido entregadas al porteador tal cual sean descritas y que él será responsable por la inexactitud o la entrega incompleta. El conocimiento de embarque en Francia se considera como un contrato de transporte siempre y cuando haya sido firmado por el remitente u otra persona encargada.

Es importante tener en cuenta que tanto en Francia, como en Rusia o Inglaterra, y

por consiguiente en Singapur, el contrato se considera celebrado y el derecho de la propiedad se transmite cuando las partes se ponen de acuerdo según las condiciones esenciales del contrato, es decir, la transmisión del derecho de propiedad puede preceder a la entrega del conocimiento de embarque. Sin embargo, el comprador de la mercancía se considerará el propietario sólo teóricamente y asumirá los riesgos hasta que no reciba el conocimiento⁵⁸.

En Francia el conocimiento de embarque también puede ser en formato electrónico. Por supuesto, no se considera obligatorio y requiere un acuerdo por escrito y un procedimiento específico de emisión (encriptación, forma digital, registro por un tercero, etc.)⁵⁹, pero, en comparación con Rusia, tiene mayor utilización dentro de su territorio.

- Otros documentos.

- a) Carta de transporte (fr. la lettre de transport maritime)

Este documento no sirve como acta de posesión, sino que únicamente constituye el contrato de transporte celebrado entre el remitente y la línea marítima y confirma que las mercancías han sido aceptadas. Tampoco constituye un título valor por no ser un documento negociable⁶⁰. Entre las ventajas de este tipo de documentos de transporte cabe destacar solamente la necesidad de identificar al receptor en el momento de transferencia de mercancías y que es él la persona encargada de hacer tales trámites, y no hará falta presentar el original del documento, de forma que se considere una condición “sine qua non” para recoger la carga. Al mismo tiempo, con este documento se evita la garantía bancaria que en mayoría de los casos requieren los portadores para los supuestos en los que el receptor no presente el conocimiento de embarque⁶¹.

- b) Chárter party (fr. la charte-partie)

Este documento se utiliza en el contrato de fletamento por línea irregular. Su naturaleza es muy parecida a la póliza que existe en la legislación española, porque enumera los derechos y obligaciones de la partes y no sirve como un título-valor.

- c) Condiciones de venta marítima (fr. les ventes maritimes)

En los art. L. 5424 - 5425 del código francés se hace referencia a unos términos de venta parecidos a los Incoterms, lo que destaca como peculiaridad de la regulación francesa entre otras jurisdicciones aquí investigadas.

IV.3.4. Singapur

IV.3.4.1. Elementos personales

El derecho de Singapur destaca al propietario del buque (inglés shipowner) como una figura principal, que tiene el buque en su posición en caso del fletamento a casco desnudo. Según el art. 125 del Parte VII (“Delivery of Goods”) del MSA, el término “propietario del buque” incluye al propietario, las personas que actúan como

⁵⁸ BOYARSKAYA, YU.N. (2017: 4)

⁵⁹ L'ANTENNE A, última consulta 25-05-2017

⁶⁰ MULTITRANS ALLIANCE BLOG (2009), última consulta 25-05-2017

⁶¹ L'ANTENNE B, última consulta 25-05-2017

agentes del propietario o están autorizados a recibir el flete, compensación (inglés “demurrage”) u otros pagos.

El concepto del fletador (inglés charterer) coincide con lo que hemos estudiado antes. Al mismo tiempo en el fletamento por línea regular es importante la presencia del capitán o agente a fin de formalizar el conocimiento de embarque.

IV.3.4.2. Elementos reales

- El buque

El derecho de Singapur no define el concepto del buque o nave (inglés vessel), tampoco diferencia entre los tipos, como lo hacen en Francia. Actualmente existe una discusión sobre la necesidad de introducir la definición del concepto de nave por tener gran importancia.⁶²

En el fletamento por tiempo, el propietario del buque retiene la posesión, emplea la tripulación y debe presentar el buque en condiciones de navegabilidad. El fletador, sin embargo, decide cómo debe ser equipado el buque y será responsable de cualquier demora en el cargo. Según el derecho de Singapur, el contrato normalmente establece unos eventos específicos en cuyo caso el fletador deja de asumir la responsabilidad, por ejemplo, fallos mecánicos, inadecuación de la tripulación, huelgas, etc. El fletador debe devolver el buque en el mismo estado en el que ha sido entregado, salvo el uso y desgaste razonables. La devolución tendrá lugar en el último día del contrato, salvo los márgenes de tolerancia que sean expresos o implícitos, es decir, se permite el retraso en la devolución⁶³.

En el fletamento por viaje, el propietario del buque debe asegurarse de que el buque está en condiciones de navegabilidad antes del viaje⁶⁴ y puede quedar exento de la responsabilidad siempre y cuando se indique en el contrato de modo expreso, pertinente y justificado⁶⁵. El riesgo de demora, en contraste con el contrato de fletamento por tiempo, incurre enteramente en el propietario del buque.

- El viaje

Como ya hemos mencionado, el viaje, como en otras legislaciones se divide en “por tiempo” y “por viajes indicados”. El fletamento por tiempo es aquel en el que el capitán y la tripulación en un determinado buque prestan sus servicios a lo largo del periodo especificado a cambio del pago del flete⁶⁶. Antes de iniciar el viaje el fletador, como observamos en la legislación rusa, debe designar al puerto seguro⁶⁷. El propietario del buque tiene derecho a exigir que el fletador indique un puerto seguro si no lo ha hecho, y en caso de que el fletador se niegue hacerlo, el propietario puede resolver el contrato o acceder al puerto inseguro con derecho a reclamar daños y perjuicios.

⁶² ATTORNEY GENERAL'S CHAMBER, (2012: 25)

⁶³ TOH KIAN SING, SC – BALA, V. (2015), última consulta 25-05-2017

⁶⁴ *McIver & Co Ltd v Tate Steamers Ltd* [1903] 1 KB 362

⁶⁵ *Sunlight Mercantile Pte Ltd v Ever Luck Shipping* [2004] 1 SLR(R) 171

⁶⁶ *Cascade Shipping Inc v Eka Jaya Agencies (Pte) Ltd* [1993] 1 SLR(R) 187

⁶⁷ *The Evia* (No.2) [1982] 2 Lloyd's Rep 307

La duración del viaje (viajes) suele estar sujeta a un plazo expreso o implícito o al “tiempo de tolerancia” por otra parte, es decir, el plazo de devolución es flexible en Singapur. Por el fletamento por viaje o trayectos indicados el porteador realiza uno o varios viajes para transportar las mercancías. El propietario del buque se reserva todos los derechos del buque y contrata a la tripulación.

- El flete

El porteador recibirá el flete por sus servicios, que suele calcularse por referencia a la cantidad de mercancías o como una cantidad fija. En caso de daños o pérdida del cargamento, se aplican las reglas específicas acerca de reducción del flete⁶⁸. Según la regla general, el flete se paga al porteador a la finalización del trayecto y entrega de las mercancías, siempre y cuando el contrato no especifique el pago por adelantado. Como en los otros tres países que ya hemos visto, el porteador se reserva el derecho a la retención del cargamento hasta que no reciba la totalidad del flete (art.127 MSA, cap.179).

- La mercancía

Sin embargo, la carga y descarga a tiempo es responsabilidad del fletador. La carga o descarga debe ser efectuada desde el momento de acuse de recibo de la notificación por parte del porteador⁶⁹. Si el fletador no lo ha hecho dentro del tiempo establecido o fuera del plazo razonable, debe indemnizar al porteador por los daños (“liquidated damages”) por demorar el buque.

IV.3.4.3. Elementos formales

- El conocimiento de embarque

La circulación y las normas de aplicación del conocimiento de embarque en Singapur se regulan por el BLAS y las Reglas de La Haya-Visby. La definición del conocimiento de embarque coincide con la definición indicada en el derecho español, ruso y francés, asimismo coinciden las funciones de dicho documento: la prueba de la existencia del contrato entre las partes, la confirmación que las mercancías han sido aceptadas y sirve como un título. A continuación analizaremos cada función más precisamente.

A. El conocimiento de embarque como prueba del contrato

Para que el conocimiento de embarque sea una prueba de la existencia del contrato, es importante saber si es el fletador quien lo posee. Como las mercancías han sido cargadas por el fletador, el conocimiento no desplaza el *chárter party* siendo el documento que rige las relaciones entre el propietario del buque y el fletador (The *Dunelmia* [1970] 1 QB 289). En el caso de que el remitente (inglés *shipper*) del cargamento no coincida con el fletador, el conocimiento de embarque justifica el contrato de fletamento. Por lo tanto, el propietario del buque no puede referirse a las condiciones del *chárter party* y si no han sido incorporadas al conocimiento de embarque. Entre el remitente y el propietario del buque, el conocimiento evidencia el contrato de fletamento pero puede ser complementado o contradicho por cualquier

⁶⁸ Ocean Projects Inc v Ultratech Pte Ltd [1994] 2 SLR(R) 245

⁶⁹ Paragon Shipping Pte Ltd v Freight Connect (S) Pte Ltd [2014] 4 SLR 574

documento que haya sido firmado antes de la emisión del conocimiento de embarque. Las condiciones del conocimiento de embarque pueden ser complementadas o sustituidas por Las Reglas de La Haya-Visby, que tienen efecto obligatorio siendo incorporadas al LTMS.⁷⁰

B. El conocimiento de embarque como recibo

El conocimiento puede servir como prueba de la recepción de las mercancías especificadas en él por el porteador. Según el derecho de Singapur, suele contener representaciones y garantías (inglés representations and warranties) acerca de la calidad y cantidad del cargamento. En el caso de que hayan sido hechos de forma fraudulenta o por negligencia, los terceros que hayan sufrido daños por haber confiado en ellos, en particular, los destinatarios o entidades financieras que hayan pagado, pueden iniciar una acción extracontractual (inglés action in tort) (The Saudi Crown [1986] 1 Lloyd's Rep 261). En Singapur el conocimiento es una prueba explícita de la cantidad, calidad y fecha de embarque entre el remitente y el propietario del buque⁷¹. Es importante destacar que en los conocimientos de embarque en Singapur suele aparecer la frase "said to be" que puede seguir por las palabras "contenido y calidad desconocidos" (inglés contents and quality unknown), por ejemplo, y que se consideran como una "cláusula inefectiva". Con una cláusula efectiva, en su lugar, el propietario del buque puede negar las declaraciones hechas en el conocimiento de embarque, que conlleva que la representación se tenga por no puesta⁷².

C. El conocimiento de embarque como un documento del título

El conocimiento de embarque es un documento del título que permite al titular de las mercancías recibir préstamos, siempre y cuando sea a la orden, es decir, cuando el porteador se comprometa a transportar el cargamento hasta el punto de destino para la persona indicada o según sus órdenes. Casi no se utilizan los conocimientos al portador⁷³. Si el conocimiento de embarque se transmite a otra persona, todos los derechos se consideran transferidos a tal persona, incluso el derecho a presentar demandas. El nuevo titular puede reclamar según el contrato de transporte teniendo los mismos derechos y obligaciones que el titular anterior (art. 3 BLAS). En el derecho anglosajón, y el de Singapur en particular, no hay ningún documento salvo el conocimiento de embarque que se consideren como un título, aunque según la práctica de comercio exterior pueden aparecer tales documentos, por ejemplo, un "delivery order" es un documento de título en virtud de la costumbre entre Singapur y Sarawak (Borneo)⁷⁴.

- Póliza

Cómo en otros países las partes pueden utilizar la póliza que no constituye un documento de título y sólo sirve como prueba del contrato.

⁷⁰ TOH KIAN SING, SC – BALA, V. (2015), última consulta 25-05-2017

⁷¹ Vaynar Suppiah & Sons v Abdul Rahim K M A [1974-1976] SLR(R) 112; Silver v Ocean Steamship Co Ltd [1930] 1 KB 416

⁷² The Thomaseverett [1992] 2 SLR(R) 492

⁷³ TOH KIAN SING, SC – BALA, V. (2015), última consulta 25-05-2017

⁷⁴ KOKIN, A.S. (2012: 246)

V. CONCLUSIONES

En este trabajo de fin de grado hemos analizado los elementos del contrato de fletamento en tres países de derecho continental: España, Rusia y Francia, y un país de derecho anglosajón – Singapur.

Hemos hecho un análisis comparativo de las normas jurídicas de regulación del contrato de fletamento con el fin de determinar los puntos que se pueden mejorar en la legislación española.

Tras analizar los elementos personales, formales y reales, observamos ciertas semejanzas y diferencias en la regulación. Así, todos los países dividen el contrato de fletamento por vía irregular en tres tipos: el fletamento por viaje, el fletamento por tiempo y el fletamento a casco desnudo. Sin embargo, el último se considera como arrendamiento del buque en todos los países analizados, salvo en Francia. El gran volumen de comercio motivó que Francia adoptase un Código muy completo a fin de contemplar todos los problemas que puedan ocurrir en el transporte por mar. El legislador francés ha ido más allá en la determinación de los conceptos jurídico-marítimos, introduciendo varios tipos de buques y estableciendo distinta regulación del transporte interior y exterior, lo que falta en Singapur, donde no existe ninguna regulación del transporte interior, tampoco existen definiciones de los conceptos principales siendo delegados a las partes que las introducen en la parte “Definiciones” en los contratos. En caso de que falten las definiciones correspondientes, se resuelvan las controversias los tribunales, los precedentes de las cuales tendrán carácter legislativo. Sin embargo, aunque todos los países distinguen entre el transporte por línea regular e irregular, España no lo hace directamente – un pequeño detalle que la diferencia.

Otra semejanza importante se encuentra entre los elementos formales – en el conocimiento de embarque. En todos los países este documento se considera como un título-valor y puede servir como prueba del contrato entre el porteador y el remitente. Hemos de recordar, que en Rusia el contrato de transporte marítimo debe ser formalizado excepcionalmente por escrito. En España y Francia la ley introduce el conocimiento de embarque electrónico que se rige por un apartado separado, en comparación con Rusia y Singapur, donde no se presta mucha atención a esta forma evolucionada del comercio. Las leyes son diferentes cuando hablamos de “otros documentos”. Así, el Código francés introduce varios tipos de pólizas y cartas que sirven para distintos objetivos. Singapur, al contrario, presta mucha atención a los convenios que regulan principalmente el conocimiento de embarque y deja el chárter party a discreción de las partes y los tribunales que elaboran la jurisprudencia aplicable en el futuro.

Aparte de lo expuesto, España puede optar por la práctica establecida en Francia, como publicar los modelos de contratos en el CTF al final del Código. Este contrato debe contener todas las condiciones esenciales y cláusulas que reduzcan las controversias y, como consecuencia, la cantidad de acciones judiciales en el futuro.

Finalmente, el derecho anglosajón nos da muchas pautas para considerar, como las “representations and warranties” que en realidad no pueden ser aplicados al derecho continental, pero tienen mucho sentido y facilitan el comercio por sus garantías que no necesitarán prueba si han sido incluidas.

VI. BIBLIOGRAFÍA

1. ATTARD, D.J. – FIRZMAURICE, M – MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, – N ARROYO, I – BELJA, E (2016), *"The IMLI Manual on International Maritime Law: The IMLI Manual on International Maritime Law"*, Volume II, Shipping Law, Oxford, pág. 7.
2. ATTORNEY GENERAL'S CHAMBER (2012), *"Proposed revised edition of Maritime Conventions Act 1911 (Final Report)"*, pág. 25.
3. BAUCHET, P. (1991), *"Le transport international dans l'économie mondiale"*, 2e éd., Paris, Economica, pág. 337.
4. BOYARSKAYA, YU.N. (2017), *"Peculiaridades del contrato de arrendamiento de buques en Francia"*, (БОЯРСКАЯ Ю.Н.) Особенности договора аренды транспортных средств с экипажем по праву Франции, N 2, Москва, Юрист, pág. 4.
5. BRAGINSKIY, M.I. – VITRYANSKIY, V.V. (2008), *"Derecho de contratos. Contratos de transporte, remolque, expedición y otros servicios de transporte"*, (БРАГИНСКИЙ, М.И. – ВИТРЯНСКИЙ В.В.) Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Книга 4, Москва, Издательство "Статут", pág. 355.
6. CASAS, J. (2014), *"El nuevo Derecho privado marítimo español ha llegado"* (disponible en <http://hayderecho.com/2014/08/14/el-nuevo-derecho-privado-maritimo-espanol-ha-llegado/>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
7. Cissé, Y. (2004), *"Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes?"*, volume 34, numéro 3, Ottawa, Éditions Wilson & Lafleur, inc., pág. 410.
8. CMF (2016), *"Transport maritime et services aux armateurs"* (disponible en <http://www.cluster-maritime.fr/en/maritime-economy/15/maritime-transport-and-shipping-services>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
9. DEL CASTILLO & ASSOCIATES, *"Contrato de fletamento vs. contrato de transporte: es igual pero no es lo mismo"* (disponible en <http://delcastillo.es/2016/08/18/contrato-de-fletamento-vs-contrato-de-transporte-es-igual-pero-no-es-lo-mismo/>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
10. ENCICLOPEDIA JURÍDICA, *"Póliza de fletamento"* (disponible en <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/poliza-de-fletamento/poliza-de-fletamento.htm>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
11. EUR-LEX, (2016), *"Transporte marítimo: prestación de servicios, competencia, tarifas desleales y acceso al tráfico transoceánico"* (disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:I24064&from=EN>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
12. ICC RUSIA (International Chamber of Commerce Russia) (2016), *"Международные морские перевозки"* (disponible en <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/mezhdunarodnye-morskie-perevozki/>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
13. ICEX (2015), *"Singapur"* (disponible en <http://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-pais/informacion-economica-y-comercial/estructura-de-la-oferta/index.html?idPais=SG>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
14. IVANOV, G.G. (2000), *"Comentario al Código de Navegación Marítima de la"*

- Federación de Rusia*", (ИВАНОВ, Г.Г.) *Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный)*, Москва, Спарк, arts. 119-143.
15. IVANOVA, T.N. "Regulación normativa de las relaciones en el área de transporte marítimo de cargo por línea regular" (2015), (ИВАНОВА, Т.Н.) *Правовое регулирование отношений по морской перевозке грузов в линейном сообщении в Российской Федерации: Монография*, Москва, Юстицинформ, pág. 38.
 16. JABIBULLAYEVA, A.J. (2007), "Génesis del transporte marítimo de cargo", (J.ХАБИБУЛАЕВА, А.Х.) *Генезис института морской перевозки груза*, Москва, "История государства и права", N 13, pág. 1.
 17. KANASHEVSKIY, V.A. (2008), "Contratos internacionales: regulación material y de colisión", (КАНАШЕВСКИЙ, В.А.) *Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизионное регулирование*, Москва, Волтерс Клувер, pág. 134-431.
 18. KANASHEVSKIY, V.A. (2009), "Derecho privado internacional", (КАНАШЕВСКИЙ, В.А.) *Международное частное право*, Москва, Международные отношения, pág. 426
 19. KOKIN, A.S. (2012), "Transporte marítimo internacional de cargo: legislación y jurisprudencia", (КОКИН, А.С.) *Международная морская перевозка груза: право и практика*, 2-е издание, переработанное и дополненное, Москва, Инфотропик Медиа, pág. 246.
 20. KOSOVSKAYA, V.A. (2008), "Transporte marítimo como rama del derecho privado internacional", (КОСОВСКАЯ, В.А.) *Морская перевозка как институт частного права*, Санкт-Петербург, Астерион, pág. 20.
 21. L'ANTENNE A, "Le connaissance électronique: pour quand?" (disponible en http://www.lantenne.com/Le-connaissance-electronique-pour-quand_a14439.html fecha de la última consulta: 25-05-2017).
 22. L'ANTENNE B, "La lettre de transport maritime" (disponible en http://www.lantenne.com/La-lettre-de-transport-maritime_a14440.html fecha de la última consulta: 25-05-2017).
 23. LAZARO, A. (2013), "Reglas de Hamburgo-Transporte Marítimo Internacional" (disponible en <http://www.administracionmoderna.com/2013/07/reglas-de-hamburgo-transporte-maritimo-internacional.html>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
 24. MULTITRANS ALLIANCE BLOG (2009) "Les différents types de contrat de transport" (disponible en <https://multitransalliance.wordpress.com/2009/07/10/les-differents-types-de-contrat-de-transport/> fecha de la última consulta: 25-05-2017).
 25. RAMOS PADILLA, C. E. Ramos (2009), "El Conocimiento de Embarque en la Ley de Títulos Valores", Universidad San Pedro y Universidad Los Ángeles de Chimbote ULADECH, p. 6.
 26. RATLIFF, C (2017), "Maritime transport: strategic approach" (disponible en http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/en/displayFtu.html?ftuid=FTU_5.6.11.html; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
 27. REYNOLDS, F. (2015), "Hague, Visby, Hamburg and Rotterdam", University of Oxford (disponible en <http://lawexplores.com/hague-visby-hamburg-and-rotterdam-2/>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
 28. SIMONENKO, A.M. (2008) "Comentario al Código de Navegación Marítima de la Federación de Rusia", (СИМОНЕНКО, А.М.) "Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный)", art. 120 (disponible en <https://www.lawmix.ru/commlaw/417>; fecha de la última

- consulta: 25-05-2017).
29. TETLEY, W. (1994), *"International Conflict of Laws. Common, Civil and Maritime"*, Montreal, Int'l Shipping Publication Blais, pág. 254.
30. TOH KIAN SING, SC – BALA, V. (2015), *"Shipping Law of Singapore"* (disponible en <http://www.singaporelaw.sg/sglaw/laws-of-singapore/commercial-law/chapter-25#Section6>; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
31. UNCITRAL A, *"Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam)"* disponible en http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
32. UNCITRAL B, *"Situación actual Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008)"* (disponible en http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
33. URÍA MENÉNDEZ, EL DESPACHO, (2014), *"Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, actualizada a 28 de noviembre de 2014"*, pág.31 (disponible en http://www.uria.com/documentos/publicaciones/4343/documento/Guia_Maritimo_UM.pdf?id=5550; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
34. WOLTERS KLUWER, GUIAS JURÍDICAS, *"Contrato de fletamento"* (disponible en http://guiasjuridicas.woltersklower.es/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMjA0sDtbLUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAa8uiXDUAAAA=WKE; fecha de la última consulta: 25-05-2017).
35. YERPYLYOVA, N.YU. (2004), *"Derecho Privado Internacional"*, (ЕРПЫЛЕВА, Н.Ю.) *Международное частное право*, Москва, Проспект, pág. 239.

VII. FUENTES JURÍDICAS

VII.1. Normativas

VII.1.1. Internacionales

Código marítimo internacional de mercancías peligrosas

Cap. 2.0

Convenio de las naciones Unidas sobre Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente marítimo de 2008:

Art 1.1

Art. 1.14

Art. 1.18

Art. 9

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978:

Art 5

Art. 6

Art. 20

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 1924

Art. 3

Art. 4

Protocolo de Bruselas de 1968 por el que se modifica la convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento

Art. 4

VII.1.2. Europeas

Directiva 2000/59/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

Directiva 2005/35/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones.

Reglamento (CEE) 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a la transportación dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)⁷⁵.

Reglamento (CEE) 4056/86, de 22 de diciembre de 1986, sobre una acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico.

Reglamento (CEE) 4057/86, de 22 de diciembre de 1986, relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos

Reglamento (EC) 782/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques.

Reglamento (EEC) 4055/86, de 20 de diciembre 1986, que aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre los países de la UE y los países de fuera de la UE

Reglamento (UE) 2016/1928, de 4 de noviembre de 2016, sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores.

⁷⁵ RATLIFF, C (2017), última consulta 25-05-2017

Reglamento (UE) 2015/757, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo.

VII.1.3. Nacionales

Código Civil de la Federación Rusa Parte II, de 26 de enero de 1996:

Parte II

Código de Navegación Marítima de la Federación de Rusia de 30 de abril de 1999:

Art. 115

Art. 117

Art. 118

Art. 124

Art. 126

Art. 127

Art. 140

Art. 144

Art. 145

Art. 146

Art. 151

Art. 156

Art. 164

Código de Transporte de Francia de 3 de noviembre de 2010:

Art. L.5411

Art. L.5412

Art. L.5413

Art. L.5420

Art. L.5424

Art. L.5425

Art. L.5422

Art. L. 5473

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima:

Art. 188

Art. 203

Art. 204

Art. 205

Art. 210

Art. 211

Art. 212

Art. 218

Art. 220

Art. 232

Art. 233

Art. 234

Art. 227

Art. 242

Art. 244

Art. 246

Bills of Lading Act Singapore:

Art. 3

Merchant Shipping Act Singapore:

Art. 125

Art. 127

VII.2. Jurisprudenciales

VII.2.1. Derecho de Rusia:

1981

Sentencia de la Comisión de Arbitraje Marítimo de la Cámara de Comercio de URSS N 17/1981 de 20 de noviembre de 1981 (Решение Морской Арбитражной комиссии при Торгово-Промышленной Палате СССР N 17/1981 от 20 ноября 1981 года).

1986

Colección de Sentencias de la Cámara de Comercio de URSS, Sentencias arbitrales 1978-1983 (1986: 63-64), (Судебные решения морской арбитражной комиссии гг. 1978-1983).

2007

Auto del Tribunal Supremo de los Asuntos de Comercio de la Federación Rusa de 1 de octubre de 2007 N 11636/07, caso N A40-63124/06-108-352.2007 (Определение ВАС РФ от 01.10.2007 N 11636/07 по делу N A40-63124/06-108-352).

VII.2.2. Derecho de Singapur:

1903

Mclver & Co Ltd v Tate Steamers Ltd [1903] 1 KB 362

1930

Silver v Ocean Steamship Co Ltd [1930] 1 KB 416

1970

The Dunelmia [1970] 1 QB 289

1976

Vaynar Suppiah & Sons v Abdul Rahim K M A [1974-1976] SLR(R) 112

1982

The Evia (No.2) [1982] 2 Lloyd's Rep 307

1986

The Saudi Crown [1986] 1 Lloyd's Rep 261

1993

Cascade Shipping Inc v Eka Jaya Agencies (Pte) Ltd [1993] 1 SLR(R) 187

1992

The Thomaseverett [1992] 2 SLR(R) 492

1994

Ocean Projects Inc v Ultratech Pte Ltd [1994] 2 SLR(R) 245

2004

Sunlight Mercantile Pte Ltd v Ever Luck Shipping [2004] 1 SLR(R) 171

2014

Paragon Shipping Pte Ltd v Freight Connect (S) Pte Ltd [2014] 4 SLR 574