



EL CONTRATO DE FLETAMENTO CUESTIONES GENERALES

M^a Paz Martín Castro

Profesora Titular de Universidad
Departamento de Derecho Mercantil
Universidad de Cádiz

Blanca Romero Matute

Profesora Titular de Universidad
Departamento de Derecho Mercantil
Universidad de Cádiz

CONSIDERACIONES GENERALES

La LNM destina el Capítulo III del Título IV al Contrato de Fletamento, arts. 203 a 286. Precisamente, una de las principales novedades introducidas por la mencionada Ley reside en la identificación del fletamento y del transporte poniéndose fin de este modo a la vieja polémica doctrinal acerca de la distinción de ambas figuras.

Art. 203: Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, denominado fletamento, se obliga el porteador a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.

Ello no obstante, la identificación de ambas figuras no impide reconocer el la existencia de diferentes modalidades o especialidades contractuales dentro del propio fletamento, tales como el fletamento por viaje, el fletamento por tiempo así como el fletamento para el transporte en régimen de conocimiento.

LA DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

La documentación del contrato de fletamento suele tradicionalmente materializarse en la emisión de **dos documentos**; la póliza de fletamento (*Charter party*) y el Conocimiento de embarque (*bill of lading*). Se trata de dos documentos diferentes cuya emisión responde también a momentos distintos.

En el régimen consagrado durante la vigencia del Código de comercio se señalaba que el contrato de fletamento no era de naturaleza formal, sino consensual al no resultar obligatoria la emisión de la póliza. A esta circunstancia alude también la LNM al establecer expresamente que «las partes **podrán compelerse** a que se emita la póliza» (art. 204.3 LNM).

En cualquier caso, en la práctica, la Póliza suele siempre emitirse. La relevancia económica del contrato y su complejidad hace impensable que se celebre un contrato de fletamento sin que se emita póliza. Si embargo, la emisión del conocimiento de embarque **Sí** se contempla como **obligatoria** por la propia LNM en su art. 246 (vid. la rúbrica del precepto). Sin, embargo y, pese a la rúbrica del precepto, la propia Ley prevé la posibilidad de que pueda emitirse un *seawaybill* o carta de porte marítima en vez del conocimiento de embarque.

En la práctica, las pólizas se encuentran estandarizadas y responden a modelos uniformes conocidos por los profesionales del sector.

Dado que la LNM no exige la redacción y suscripción de la póliza de fletamento más que si una parte lo exige; tampoco establece las menciones mínimas que la misma debe contener. En cualquier caso, la pura lógica de la contratación exige que la póliza **identifique a las partes**; la **modalidad misma del contrato**; las **circunstancias** del mismo, etc...

LA DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

Como ya se ha indicado junto a la póliza el contrato de fletamento se documenta mediante la emisión del conocimiento de embarque. Este último acredita la recepción de la mercancía a bordo del buque y sirve para reclamar la entrega.

La diferencia entre ambos estriba en que la póliza **documenta el contrato**, mientras el **B/L** aparece en la fase de ejecución y su alcance es más limitado al **documentar** el hecho de **la carga**. Parecen claras pues las diferencias entre ambos documentos. Mientras la póliza documenta el contrato; el B/L sólo documenta una parte muy concreta de su ejecución.

Por otra parte, frente a la póliza, el **B/L** es un documento de **redacción unilateral**, dado que es generalmente el capitán o un representante del naviero el que lo suele redactar y firmar.

En relación con la emisión o no de ambos documentos pueden diferenciarse las siguientes hipótesis:

- 1.- Que **coexistan póliza y B/L**: en este caso el B/L queda relegado a la categoría de mero recibo de la carga, perdiendo su importancia como documento contractual.
- 2.- Que **sólo exista B/L**: el contrato se entenderá celebrado conforme a los términos del B/L.

LA PÓLIZA DE FLETAMENTO

Se trata del documento por excelencia en el que se recoge el contrato de transporte marítimo. Aun cuando la LNM no lo exige, la emisión de póliza de fletamento constituye la **práctica habitual** entre los operadores del sector, a fin de plasmar en el referido documento los complejos pactos que adoptan las partes (referidos a sus obligaciones y a la responsabilidad en la que puedan incurrir) en torno al contrato de fletamento celebrado.

En la práctica, las pólizas se encuentran **estandarizadas**, respondiendo así a modelos uniformes. Tales modelos o pólizas-tipo resultan periódicamente revisados y actualizados por asociaciones de armadores y navieras (**BIMCO, Baltic International Maritime Council**), con la participación de otros operadores como, por ejemplo, compañías aseguradoras. A menudo, las pólizas aparecen **adaptadas a determinados tipos de tráfico** (crudo, graneles, chatarra, productos congelados) así como a diferentes modelos contractuales (**Time charter, Voyage Charter**). Ello no obstante, el **modelo** para el fletamento **básico y general** se contiene en la denominada póliza **GENCON**.

De entre las menciones que suelen contenerse en la póliza destacan, naturalmente, la **identificación de las partes** del contrato así como la determinación del **tipo de fletamento** de que se trate; el **reparto de gastos fijos y variables**, en su caso; circunstancias del transporte contratado –**puerto de carga y descarga**-, identificación del **muelle** o lugar de carga y descarga; extremos del viaje proyectado –**ruta a seguir**-, cálculo de los **gastos de plancha** y demora; reglas **para** el cálculo del **flete**, entre otras.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Básicamente, el conocimiento de embarque puede definirse como un reconocimiento (conocimiento) firmado por el capitán de haber recibido y embarcado (de embarque) las mercancías para el transporte. Además, en él se contienen los **términos esenciales del contrato** de transporte y permite la **negociación de las mercancías** habida cuenta de su configuración como título-valor y, mas precisamente, como título representativo de la mercancía. En cuanto **título valor**, podrá emitirse en forma **nominativa, a la orden o al portador** (art. 250 LNM); si bien esta es una posibilidad mantenida en los ordenamientos continentales que contrasta con la práctica marítima habitual en la que los conocimientos suelen emitirse a la orden. En cualquier caso, la forma de emisión condicionará tanto el modo de circulación del título (como crédito no endosable; endoso o simple entrega), como la titularidad de los derechos que correspondan al tenedor legítimo (legitimación por la posesión).

En cuanto título de tradición (traditio, entrega), el conocimiento de embarque presenta, entre sus funciones especiales: **EFICACIA TRASLATIVA**→ La circulación del título equivale a la circulación de la mercancía que el título representa. De este modo, se permite la **negociación de las mercancías en tránsito**, al consentir, por ejemplo, la venta de la mercancía pese a estar fuera de la disponibilidad de su legítimo poseedor, por cuanto el conocimiento de embarque, permite transmitir la posesión mediata mediante la **traditio** del documento; en definitiva, pues, la entrega del título equivaldrá a la entrega de la mercancía.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Número de ejemplares: Si el cargador lo solicita, del conocimiento se emitirán **dos o más ejemplares** originales, todos ellos de igual tenor y **firmados por el porteador** (o un agente suyo, si lo firma el capitán se presume que lo hace en nombre del porteador) y el **cargador** (art. 247 LNM). Pero cada uno deberá hacerse constar el número de ejemplares que se entreguen. En principio, todos los ejemplares circulan juntos a modo de *set*; pero si lo hicieran de forma separada, una vez entregado por el tenedor en el puerto de destino el B/L que le legitima como titular, el resto quedará sin efectos.

El conocimiento **No es el contrato de transporte** sino la prueba del mismo. El contrato existe desde que las partes han otorgado su consentimiento (consensual), siendo el conocimiento **prueba** indiscutible de dicho **contrato** y de las condiciones pactadas en el mismo. En relación con la inclusión o no en el conocimiento de las condiciones generales que rigen el contrato, la doctrina distingue entre el **long form bill of lading** y el conocimiento de formato reducido **short form** en el que se remite a las partes a las condiciones exhaustivas que se encuentran depositadas en el domicilio social del porteador, donde quedan a disposición de los interesados.

Funciones:

- Recibo de la mercancía
- Documentación del contrato de transporte
- Título valor: en consecuencia, título de tradición y título ejecutivo.

EMISIÓN EN FORMATO ELECTRÓNICO (ART. 262 LNM). REQUISITOS:

- 1.- Acuerdo por escrito entre porteador y cargador antes de la carga
 - 2.- Determinación sistema de emisión y circulación, sistema de garantía y de legitimación del titular
- Dificultad de aplicación por sustentarse en el régimen de emisión en papel (art. 264 LNM)

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Fuerza probatoria: consecuencia de su configuración como título valor, el conocimiento de embarque, goza de una extraordinaria fuerza probatoria, en buena medida propiciada por **el principio de literalidad** propio de los títulos-valores. Esa eficacia probatoria se debe relacionar, principalmente, con los datos descriptivos de los géneros que figuran en el conocimiento de embarque, en la medida en la que el porteador se obliga a entregarlos en destino, tal y como figuren descritos en el conocimiento, al crearse la presunción, salvo prueba en contrario, de que los recibió tal y como allí se describieron (respecto de su peso, marcas, número de bultos, calidad, etc.). La presunción será, *iuris et de iure*, ex [art. 256 LNM](#), **si se encuentra en manos de un tercero** que lo hubiera adquirido de buena fe y sin culpa grave (principio de autonomía propio de los títulos-valores). Mientras permanezca en el marco de la relación original (fletante/porteador-fletador/cargador), las partes podrá aportar pruebas que destruyan esa eficacia probatoria. Habida cuenta de la extraordinaria fuerza probatoria del conocimiento, y del rigor de la presunción que crea, el porteador no se halla obligado a asumir, sin más, la declaración del cargador respecto de los datos descriptivos de la mercancía. En este sentido, se admite la posibilidad de que el porteador oponga **reservas** a tales declaraciones mediante las que o corrige la información suministrada por el cargador (**reservas con comprobación**), o manifiesta sus dudas respecto de la información proporcionada por aquél, sin haber tenido la oportunidad de contrastarla (**reserva sin comprobación**). Las reservas anotadas integran la literalidad del conocimiento ([arts. 257 y 258 LNM](#)).

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TÍTULO EJECUTIVO

Art. 253. El conocimiento de embarque tendrá aparejada ejecución de la obligación de entrega de las mercancías entregadas al porteador para su transporte

El **carácter ejecutivo** del título supone atribuir al acreedor del transporte mayor protección que al acreedor ordinario, de modo que la mera presentación de título, permite al juez embargar bienes del deudor, salvo que se oponga alguna excepción de la lista restrictiva de defensa que puede formular aquél (generalmente se tratan de excepciones de tipo formal tales como falsedad de la firma, sin que se admitan excepciones personales).

En última instancia, la ejecución que, como proclama el [art. 253](#), lleva aparejada el conocimiento de embarque supone que el juez condenará al deudor a la entrega de las mercancías al titular legítimo del conocimiento, en un procedimiento abreviado con limitación de excepciones. La exhaustiva lista de títulos que en nuestro Ordenamiento llevan aparejada ejecución se contiene en el [art. 517 LEC](#); si bien el referido precepto **no contempla expresamente referencia alguna en su lista al conocimiento de embarque**. Ello no obstante, se han de considerar incluidos, no sólo por la referencia expresa que se contiene en el art. 253 de la LNM, sino además por su posible inclusión en el ámbito de la referencia contenida en el apartado 6 del art. 517 LEC que alude a «los títulos al portador o nominativos legítimamente emitidos que representen obligaciones vencidas».

MENTIONES DEL CONOCIMIENTO

Conforme establece el art. [248 LNM](#) el conocimiento de embarque deberá contener las siguientes menciones:

Art. 248
LNM

- El nombre, apellidos o denominación social y domicilio del porteador
- El nombre, apellidos o denominación social y domicilio del cargador, y si fuera nominativo, el nombre del consignatario.
- **Descripción de las mercancías**, marcas distintivas, nº de bultos o mercancías o cantidad de mercancía y peso que provienen de la información suministrada por el cargador a través de la **declaración de embarque** que dirige al porteador solicitando el transporte. Indicación del estado aparente. Esta indicación no la suministra el cargador, sino que depende del examen que de ellas realice el porteador. Si lo hubiera solicitado el cargador, se incluirá el valor de la mercancía (**declaración de valor**). Si las mercancías fueran peligrosas, esta mención se hará también constar. Puertos de carga y descarga y el lugar de recepción y entrega.
- Si los géneros pueden viajar sobre cubierta, también se indicará en el B/L
- Fecha de entrega de las mercancías al porteador para su transporte y, si se hubiera pactado, fecha o plazo de entrega de las mercancías en el lugar que corresponda.
- Lugar de emisión del conocimiento y, en su caso, número de ejemplares.
- El resto de las menciones que las partes tengan por conveniente.