

El contenido de este curso ha sido creado íntegramente por los autores y compartido bajo licencia CC BY-NC-SA 4.0

CASO PRÁCTICO N° 5

CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE

El 1 de noviembre de 2023, la empresa Maderas del Norte, S.A. celebra un contrato de fletamento por viaje con la naviera *Aros Line, S.A.* en cuya virtud ésta se obliga a transportar 582 paquetes de madera blanca aserrada desde el puerto de *Holmsund* (Suecia) hasta Santander (España). La madera fue comprada por Maderas del Norte, S.A. a la mercantil sueca *Skog, AB* quien se encargó de cargar la mercancía en el puerto de *Holmsund*. Para la documentación del contrato celebrado, las partes acordaron la emisión de una Póliza de Fletamento en la que junto a la identificación de las partes contractuales, los puertos de carga y descarga y la determinación de la ruta a seguir, se incorporaron otros pactos referidos a las obligaciones asumidas por las partes y a su eventual responsabilidad en caso de incumplimiento de sus obligaciones y, particularmente, en los supuestos de pérdida o daño experimentado por la mercancía transportada.

En este contexto, la póliza emitida incorporaba una cláusula referida al reparto de gastos conforme a la cual se establecía que la naviera (*Aros Line, S.A.*) se haría cargo de los gastos de carga, mientras que la descarga en Santander correría a cargo de la compradora. La cláusula cuarta de la póliza añadía que la compañía *Aros Line, S.A.* suministrarían los cables o trincas para la carga de la madera, garantizando que estas trincas serían suficientes, se hallarían en buen estado y dispondrían de la capacidad adecuada para asegurar una descarga segura y evitar daños. Además, la referida cláusula preveía que parte de la mercancía embarcada, hasta el límite de un tercio de la misma, podría cargarse sobre cubierta, siendo esta disposición a riesgo del fletador, quien asumía la responsabilidad por los daños derivados de la carga en esa zona del buque.

El 3 de diciembre de 2023, la madera fue cargada en el buque *Adra* en el puerto de *Holmsund*, conforme a lo estipulado en el contrato. El conocimiento de embarque fue emitido por la naviera a la orden de Maderas del Norte, S.A., especificando que se habían embarcado en el buque 582 paquetes de madera blanca aserrada, de los cuales 259 paquetes fueron cargados sobre cubierta.

El 9 de diciembre de 2023, mientras el buque *Adra* navegaba por la zona de *Fisher* y *German Bight*, en el Mar del Norte, se desató un fuerte temporal con vientos de intensidad 6 a 9 en la escala de *Beaufort*. Durante la tormenta, las olas azotaron la cubierta del barco y, debido al mal estado de las cinchas, trincas y anclajes que sujetaban los paquetes de madera, 113 de ellos cayeron al mar, mientras que otros 110 resultaron mojados, lo que causó deformaciones en la madera.

Tras el incidente acaecido, el buque *Adra* se dirigió al puerto de Rotterdam, donde el capitán del barco levantó una protesta de mar y se emitió una certificación de averías por parte de un Comisario de Averías (Comismar). La certificación destacó el mal estado de las trincas y anclajes, señalando que aquéllas estaban significativamente desgastadas. Una muestra de las trincas fue enviada a los laboratorios del Centro de Investigación Textil TNO, donde se determinó que su capacidad de carga era un 50% inferior a la de trincas en buen estado.

Una vez reordenada la carga restante en cubierta, el buque *Adra* reanudó su viaje, arribando al puerto de Santander el 27 de diciembre de 2023. En destino, se levantó una nueva certificación de averías, también a cargo de un Comisario de Averías, que confirmó las conclusiones de la certificación emitida en el puerto de Rotterdam.

Como consecuencia de los daños sufridos, Maderas del Norte, S.A, interpuso demanda contra la naviera reclamando el valor de la mercancía perdida y dañada por importe de 84.500 euros, más los intereses correspondientes.

Con los antecedentes descritos responda razonadamente a las siguientes cuestiones:

1. El régimen jurídico aplicable al contrato de fletamento celebrado
2. La responsabilidad en la que pudiera incurrir la naviera como consecuencia de las pérdidas y daños experimentados por la mercancía. En el análisis de esta cuestión se ha de tomar en especial consideración las siguientes circunstancias:
 - La obligación asumida por la fletante de suministrar trincas adecuadas para la carga;
 - El exceso de carga sobre la cubierta.
 - Las adversas condiciones meteorológicas que concurrieron durante la navegación.
 - La cláusula inserta en la Póliza de fletamento conforme a la cual se establecía que la carga sobre cubierta se realizaba a riesgo del fletador.
3. Tras la arribada del Buque al puerto de Rotterdam el capitán levantó protesta de mar. Explique, conforme al régimen establecido en la LNM, en qué consiste el levantamiento de protesta de mar, si la emisión del referido documento resulta obligatoria y determine sus efectos.