

# *DOCUMENTACION*

**Lic. Carola Sanguenza Soza**

**Abril 2009**

## Contrato de Fletamento

---

Se define como aquel contrato en virtud del cual, el propietario o quien tiene la disponibilidad de un buque, llamado fletante (armador, armador disponente o naviero), lo pone a disposición de otra persona nombrada fletador, que lo destina para acarrear mercancías, mediante el pago de una suma de dinero denominado flete.

## Quienes participan en un contrato de fletamento

---

- Fletante: Se entenderá como el "ius disponendi" sobre el buque, ya sea por capacidad propia, ya por apoderamiento.
- Fletador: Esta figura es en el Contrato de Fletamento, aquel interesado a cuya disposición es puesto el buque para ejecutar un transporte

# Clausulas y Requisitos del Contrato de Fletamento

---

- **Carga:** es el surtido de mercaderías que acarrea un buque. En la póliza de fletamento no puede dejarse de convenir lo vinculado con el tipo de carga a transportar y el total de la misma; hay que detallar sí es una carga a granel, por bultos, etc. También se convendrá por las partes si se lleva sobre cubierta o no, si no se conviniere en el Contrato no se podrán transportar cargas sobre cubierta bajo ningún concepto.

## Clausulas y Requisitos del Contrato de Fletamento (continuación)

---

- **Flete:** es el importe del alquiler de un buque o de una parte de éste y es un deber señalar el flete en la póliza de fletamento o en el conocimiento de embarque

# Clausulas y Requisitos del Contrato de Fletamento

---

- **Falso flete:** constituye una indemnización por perjuicios que se paga al armador cuando el fletador no proporciona la carga en la proporción prevista, lo que obliga a éste ultimo al pago del flete por la cantidad no embarcada.

# Clausulas y Requisitos del Contrato de Fletamento

---

- **Buque:** Los criterios expresados para definir el buque han sido numerosos, pese a lo enunciado podemos decir que el buque es una máquina flotante, estanco y resistente, dotada de medios propios y adecuados para navegar con seguridad. Debe tener ciertas particularidades que son: flotabilidad, estabilidad, movilidad, solidez, velocidad y gobierno.
- Entre los buques de carga se pueden distinguir como principales, el de pasajeros, carga, mixto de carga y pasaje, frigoríficos, graneleros, pesqueros, petroleros, cisternas para el transporte de diversos cargamentos líquidos, roll-on/roll-off y los transbordadores entre muchos otros.

# Clases de Contrato de Fletamento

---

- Prevalencen tres clases principales de Contratos de Fletamento a distinguir:
- **Contrato de Fletamento a Casco Desnudo.**
- **Contrato de Fletamento por Viaje.**
- **Contrato de Fletamento por Tiempo.**

## Otros contratos

---

- los contratos bajo conocimiento de embarque (Bill of Lading), modalidad propia del transporte en línea regular, en el que varios cargadores y receptores comparten un mismo buque y ruta, emitiéndose un conocimiento de embarque para cada caso

# BILL OF LADING: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

---

- El Conocimiento de Embarque, es un recibo dado al embarcador (‘shipper’) por las mercancías entregadas. Demuestra la existencia de un contrato de transporte y otorga derechos sobre las mercancías.
- Los BL (BILL OF LADING), son emitidos en juegos de originales, normalmente dos o tres, y cualquiera de ellos puede ser usado para obtener la posesión de la mercancía. Por tanto quién posea el BL (Bill of Lading) acredita la posesión de la mercancía. Este aspecto es fundamental, sobre todo en las formas de pago documentales.

## Tipos de B/L : B/L Recibido para Embarque

---

- Este tipo de documento, demuestra que la mercancía ha sido recibida por el transportista en la fecha indicada en el documento, pero no que haya sido embarcada.

Está especialmente indicado para el transporte de contenedores o multimodal, ya que, se emite en el momento en que la mercancía ha sido entregada al primer transportista o a la terminal de contenedores.

# B/L A BORDO

---

Es el documento que demuestra la recepción de la mercancía a bordo del buque. Es decir que la mercancía está lista para ser enviada. La prueba de que se ha recibido a bordo puede adoptar las siguientes formas:

- a) En el texto del BL se incorpora la frase: "Shipped either on board as above local vessel...". La firma y fecha del BL se entienden como la del "on board". Esta forma es la más usual.
- b) Si en el BL aparece "Received in apparent good order and condition (...) for transportation / shipment ...", en lugar del texto del apartado a), entonces la mención "on board" debe aparecer sobreimpresa, fechada y firmada de tal forma que la fecha de embarque será la del "on board" en lugar de la del BL.

## BL A LA ORDEN ( TO THE ORDER)

---

- Cuando un BL es a la orden, el propietario de la mercancía, es decir, el poseedor del BL, puede convertirlo: mediante endoso, en nominativo. ponerlo a la orden de otra firma dejarlo con el endoso firmado en blanco (para que prácticamente sean al portador).

## Tipos de B/L (Continuación)...

---

- **BL AL PORTADOR (BL TO THE BEARER)**  
Cuando un BL es al portador (es decir en el documento no se indica el destinatario), al poseedor del BL se le considera, a todos los efectos legales, como el propietario de la mercancía.

### **BL HOUSE**

El BL HOUSE (BL emitido por el transitario) y el Non-negotiable Sea Way Bill (SWB) son documentos no negociables, que no dan derechos sobre la mercancía.

# BL nominativo

---

- Los BL nominativos son extendidos a nombre de una persona determinada, que podrá hacerse cargo de la mercancía previa identificación y presentación de uno de los BL originales.

Estos documentos no admiten endoso (cesión), sino simplemente cesión de derechos. Por ello es una forma poco usada, ya que no es negociable.

## BL sin transbordo (BL Without Transshipment)

---

- Cuando se contemplan transbordos. A su vez, en este caso se distinguen dos modalidades:
  - a) Transshipment Bills: Si todo el recorrido se realiza por mar.
  - b) Through Bills: Cuando el transporte por mar sólo es una parte del recorrido (la otra puede ser vía fluvial). Estos BL son usados como una alternativa a los BL Combinados.

# SHORT FORM BL o BLANK BACK

---

- Se trata de un documento que no incluye todas las condiciones del contrato de transporte en el reverso del documento. Su nombre completo es "Common Short Form Bill of Lading" y se denomina así porque no está emitido en el formato habitual de los documentos de las compañías navieras, con el anagrama y el nombre en el ángulo superior derecho, sino que el nombre del transportista debe aparecer escrito a máquina en su lugar.

# SWB

---

- El poseedor del BL puede negociar la venta de la mercancía durante el trayecto, especialmente si este es largo, lo cual le interesará debido a que durante el trayecto tiene inmovilizado un capital.
- Si se prevé que no se va a vender la mercancía durante el trayecto, no se necesitará un documento que constituya título-valor de la mercancía.
- En estos casos se utiliza el SWB (Documento de Embarque Marítimo No Negociable - Sea Waybill). Permite a la parte consignada un acceso a la mercancía en destino, en aquellos casos en que todavía no han llegado los documentos. El SWB es un documento de "Recibido para embarque" y no de un documento "A Bordo".

# THROUGH BILL OF LADING

---

- Se usa cuando el transporte marítimo lo efectúa más de un transportista. Entonces uno de los documentos que puede cubrir la totalidad de la expedición es el Through BL.



# Contrato de Fletamento a Casco Desnudo

---

- Es una categoría específica de Contrato de Fletamento, (esta clase de fletamento es también designada como "bareboat charter"), por razón de la cual una persona llamada fletador durante cierto tiempo logra el disfrute y el dominio total de un buque, aceptando la íntegra responsabilidad de su navegación, administración y aprovechamiento a cambio de un alquiler remunerable al propietario o armador de dicho buque.

## FLETAMENTO POR VIAJE

---

- En el Contrato de Fletamento por Viaje, un armador conviene colocar a disposición del fletador toda o parte de la cabida de su buque para la transportación de definidas mercaderías para uno o diversos viajes consecutivos, entre puertos y fechas establecidas.

## FLETAMENTO POR VIAJE

---

- La necesidad de fletar un buque para un viaje o más de uno, regularmente es el resultado de un contrato de compraventa en condiciones CIF, CFR, DES, DEQ, DDU o DDP para un exportador y FOB, FAS, EXW, etcétera, para un importador

# FLETAMENTO POR TIEMPO

---

- En esta modalidad de fletamento el armador se compromete a situar el buque a disposición del fletador por un espacio de tiempo precisado para ser empleado en el acarreo de productos y durante el cual éste ostentará la explotación libre de buque por su cuenta y únicamente sujeto a ciertas exclusiones que regularmente se señalarán, entre los puertos que determine el fletador y dentro de los límites que se hayan pactado y donde el armador proseguirá con sus deberes financieros y será encargado de la navegación y administración técnica del buque.

# CHARTER - PARTY

---

En esta modalidad de contrato para el transporte de mercancía, los gastos de carga y descarga corren a cargo del fletante de acuerdo con las siguientes cláusulas:

F.I (Free In). Libre de gastos de carga.

# CHARTER - PARTY

---

F.O (Free Out). Libre de gastos de descarga.

F.I.O (Free in and out). Libre de gastos de carga y descarga.

F.I.O.S. (Free In and Out and Stowed). Libre de estiba y desestiba.

F.I.L.O. (Free in Liner Out). Libre de Gastos de estiba; los gastos de descarga en las mismas condiciones que el transporte en línea regular.