

O contrato de transporte

**Alberte Castro Ponte
David Cota Mascuñana**

Luís Carral Couce

Paula Vázquez Rodríguez

José Ángel Fraguela Formoso

**Enxeñaría e Infraestruturas dos Transportes
Escola Politécnica Superior**

unidadesdidácticas
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Esta obra atópase baixo unha licenza internacional Creative Commons BY-NC-ND 4.0. Calquera forma de reprodución, distribución, comunicación pública ou transformación desta obra non incluída na licenza Creative Commons BY-NC-ND 4.0 só pode ser realizada coa autorización expresa dos titulares, salvo excepción prevista pola lei. Pode acceder Vde. ao texto completo da licenza nesta ligazón:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.gl>

© Universidade de Santiago de Compostela, 2014

Deseño e maquetación

J. M. Gairí

Edita

Edicións USC

<https://www.usc.gal/publicacions>

DOI

<https://dx.doi.org/10.15304/9788416183258>

MATERIA: Explotación de Portos
TITULACIÓN: Grao en Enxeñaría Civil
PROGRAMA XERAL DO CURSO
Localización da presente unidade didáctica

MÓDULO I: Explotación e xestión de Portos

Unidade 1. Portos

- Introdución
- Concepto e funcións
- A comunidade portuaria
- Zonas de influencia
- Clasificación dos portos
- Propiedade e xestión dos portos
- Sistema portuario de titularidade estatal

Unidade 2. O Comercio Marítimo

- Introdución
- Clasificación e tipoloxía de mercadorías
- Comercio mundial e evolución do tráfico en portos
- Tráficos e rutas marítimas
- Conceptos básicos relacionados cos buques

Unidade 3. O contrato de transporte

- Introdución
- Axentes implicados
- Contratos de utilización ou modalidades de explotación do buque
- Contratos de compravenda – INCOTERMS

Unidade 4. Dominio público portuario

- Introdución
- O dominio público portuario estatal
- Réxime de utilización
- Réxime económico
- Contrato de concesión de obras públicas portuarias

Unidade 5. Servizos nos portos

- Introdución
- Concepto e clases
- Modelos de prestación dos servizos nos portos
- Servizos xerais
- Servizos portuarios
- Servizos comerciais e outras actividades
- Servizos de sinalización marítima
- Operativa xeral das escalas dos buques

Unidade 6. Planificación de portos

Introdución
Principios xerais de planificación
Instrumentos de planificación
Competitividade portuaria

MÓDULO II: Terminais portuarias

Unidade 7. Terminais de mercadoría xeral

Unidade 8. Terminais de contedores

Unidade 9. Terminais de graneis sólidos

Unidade 10. Terminais de graneis líquidos

Unidade 11. Terminais Roll-on Roll-off

Unidade 12. Terminais de pasaxeiros

Unidade 13. Terminais pesqueiras

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

OS OBXECTIVOS

OS PRINCIPIOS METODOLÓXICOS

OS CONTIDOS BÁSICOS

1. Introducción
2. Axentes implicados
3. Contratos de utilización ou modalidades de explotación do buque
 - 3.1. Arrendamento do buque (Bare Boat Charter)
 - 3.2. Contrato por póliza de fretamento (Charter Party)
 - 3.2.1 Fretamento por tempo (*Time Charter*)
 - 3.2.2 Fretamento por viaxe (*Voyage Charter* ou *Trim Charter*)
 - 3.2.3 Elementos básicos dos contratos por póliza de fretamento
 - 3.2.4 Tempo de prancha, demoras e bonificacións por pronto despacho
 - 3.3. Contrato por coñecemento de embarque (*Bill of lading*)
 - 3.3.1. Modalidades de coñecemento de embarque
 - 3.3.2. Marco regulador
4. Contratos de compravenda - INCOTERMS
 - 4.1. INCOTERMS vixentes
 - 4.1.1. Entrega directa á saída (Letra E)
 - 4.1.2. Entrega indirecta sen pago do transporte principal (Letra F)
 - 3.1.3. Entrega indirecta con pago do transporte principal (Letra C)
 - 3.1.4. Entrega directa á chegada (Letra D)

AVALIACIÓN DA UNIDADE DIDÁCTICA

ÍNDICE DE FIGURAS

ÍNDICE DE TÁBOAS

BIBLIOGRAFÍA

Citas de recursos en internet

PRESENTACIÓN

Esta unidade didáctica forma parte da programación da materia optativa “Explotación de Portos”, do cuarto curso do Grao en Enxeñaría Civil.

A programación docente da materia divídese en dous grandes módulos. O primeiro módulo, Explotación e Xestión de Portos (6 unidades didácticas) dedícase a presentar os aspectos fundamentais relacionados coa xestión e explotación dos portos.

Na primeira unidade do módulo (UD1) preséntanse os conceptos básicos relacionados cos portos: funcións, zonas de influencia, clasificación, sistema portuario español, etc.

A continuación, na segunda unidade (UD2), repásanse e ampliáanse conceptos relacionados co transporte marítimo vistos en materias anteriores, dedicándolle especial atención á análise da situación actual e as previsións de futuro do comercio e o tráfico marítimo mundial.

Na presente unidade didáctica (UD3) explícanse os diferentes tipos de contratos de transporte marítimo e os axentes implicados no proceso. Ademais, preséntanse os INCOTERMS, termos empregados en contratos de compravenda a nivel internacional.

Na seguinte unidade (UD4) defínese o dominio público portuario estatal e preséntase o modelo de xestión do mesmo contemplado na lexislación vixente.

A quinta unidade didáctica (UD5) dedícase aos servizos prestados nos portos. Explícase o concepto de servizo e as diferentes clases de servizos prestados nos portos de interese xeral pertencentes ao sistema portuario de titularidade estatal.

O módulo péchase cunha unidade (UD6) onde se presentan os conceptos básicos relacionados coa planificación dos portos e se analizan as diferentes ferramentas de planificación que se empregan na actualidade.

No segundo módulo da materia estúdanse de xeito individual as diferentes tipoloxías de terminal portuaria que poden operar nun porto comercial.

Esta unidade didáctica impártese en 2 h de clase expositiva.

Ademais de aos alumnos de 4º curso do Grao en Enxeñaría Civil, os contidos presentados poden serlle de utilidade a outros docentes ou profesionais do sector que desenvolvan a súa actividade no ámbito da explotación e do deseño destas tipoloxías de infraestrutura do transporte.

OS OBJECTIVOS

- Coñecer os diferentes axentes involucrados nos contratos de transporte marítimo.
- Diferenciar as distintas tipoloxías existentes de contrato.
- Coñecer os INCOTERMS e comprender a súa utilidade en contratos de compravenda a nivel internacional.

OS PRINCIPIOS METODOLÓXICOS

- Os principios teóricos e os contidos fundamentais expóñense nas clases expositivas. Para iso, o profesor empregará os medios audiovisuais da aula para a realización de presentacións.
- O alumno elaborará ao finalizar cada sesión presencial un resumo dos contidos traballados, no que se recollan as súas reflexións sobre a temática abordada.

OS CONTIDOS BÁSICOS

1. Introducción

Neste unidade didáctica (UD) preséntanse conceptos básicos relacionados cos contratos de transporte marítimo e cos contratos de compravenda que se consideran interesantes para os enxeñeiros civís que se dediquen ao eido do transporte marítimo e o comercio internacional.

O transporte marítimo é unha actividade de carácter comercial onde se relacionan diversos axentes mediante contratos de transporte marítimo. Centrándose no transporte de mercadorías, estes poderíanse definir, dun modo simplificado, como un acordo mediante o cal unha parte (o portador) comprométese fronte a outra parte (o cargador) a transportar nun buque unhas mercadorías e entregalas nas mesmas condicións nas que se atopaban inicialmente a una terceira parte (o receptor) nun porto previamente establecido a cambio dun prezo ou frete. O termo frete fai referencia ao prezo que se paga polo servizo de transporte marítimo, podéndose definir polo tanto ao fretante como a persoa que presta o servizo e ao fretador como a persoa beneficiaria do devandito servizo. Como se verá ao longo da UD estes conceptos poden ter connotacións diferentes en función do tipo de contrato.

Nesta UD trátanse diversos tipos de contratos baixo a denominación global de contratos de transporte marítimo. De tódolos xeitos, sería máis correcto empregar outra denominación, como pode ser: contratos de utilización do buque ou ben modalidades de explotación do buque, xa que algún deles non implica a prestación dun servizo de transporte marítimo, polo que non se podería considerar en senso estrito un contrato de transporte marítimo. Este punto trátase con maior detalle no terceiro apartado da UD.

Antes de comezar coa exposición dos diferentes contratos, considérase apropiado, para facilitar a súa comprensión, presentar previamente os diferentes axentes implicados nestes tipos de contratos.

2. Axentes implicados

Son moitos os axentes que participan nas actividades de transporte marítimo e comercio internacional, tanto na explotación dos buques como nas actividades que se realizan nos portos. Algúns deles xa se trataron na UD1 dedicada aos *Portos* cando se presentaba o concepto de *comunidade portuaria*. Neste apartado, recóllense exclusivamente os axentes que se consideran máis relevantes para a comprensión desta UD.

Propietario: persoa, física ou xurídica, que ostenta a titularidade xurídica do buque.

Armador: persoa que se encarga de armar, equipar e pertrechar o buque, garantindo que está en condicións, tanto técnicas como xurídicas, de navegar. Pódese definir polo tanto como a persoa responsable da xestión técnico-náutica do buque, ostentando ou non a propiedade do mesmo.

Navieiro: persoa ou empresa que presta servizos de transporte marítimo. Encárgase da xestión comercial do buque. O RDL 2/2011 define o navieiro ou empresa navieira como a «persoa física ou xurídica que, empregando buques mercantes propios ou alleos, se dedique á explotación dos mesmos, aínda cando non constitúa a súa actividade principal, baixo calquera modalidade admitida polos usos internacionais»

Capitán: persoa responsable da dirección técnica da navegación do buque. É a máxima autoridade a bordo, sendo o representante legal do navieiro ou empresa navieira no mesmo.

Tripulación: persoal embarcado que presta os seus servizos a bordo dun buque, estando ao servizo do armador atendendo ás ordes do capitán.

Consignatario do buque: persoa física ou xurídica que representa ao buque nun porto en nome do navieiro ou armador e encárgase de todas as xestións necesarias no porto relacionadas coa entrada, estadia e saída do buque.

Consignatario da mercadoría: persoa física ou xurídica que ten a representación da mercadoría. Encárgase de realizar as xestións necesarias no porto e supervisar as diferentes operacións relacionadas coas mercadorías: despacho de aduanas, operacións de manipulación de mercadorías, transporte terrestre, etc.

Transitario: persoa física ou xurídica que se encarga de toda a loxística necesaria para realizar o transporte de mercadorías entre dous portos entre os que non existe conexión directa.

Axentes corredores de fretes: persoa física ou xurídica que actúa de intermediario comercial entre o fretante e o fretador recibindo unha comisión a cambio.

Axente de aduanas: persoa física ou xurídica que representa legalmente ao importador y ao exportador e encargase dos trámites necesarios ante Aduanas e os Organismos Oficiais de Inspección.

Portador: persoa que por si ou por medio de outra que actúe en su nome celebre un contrato de transporte marítimo de mercadorías cun cargador (Regras de Hamburgo). É dicir, o suxeito que se compromete a transportar baixo a súa custodia as mercadorías dun cargador.

Cargador: persoa que, por si ou por medio doutra que actúe no seu nome, celebre un contrato de transporte marítimo de mercadorías cun porteador (Regras de Hamburgo).

Exportador: persoa natural ou xurídica que manda produtos nacionais ao estranxeiro de xeito legal para que sexan usados ou consumidos.

Importador: persoa natural ou xurídica que compra mercadorías ou contrata servizos no estranxeiro.

3. Contratos de utilización ou modalidades de explotación do buque

Como se comentaba na introdución desta UD considérase máis adecuado empregar a denominación de contratos de utilización do buque ou modalidades de explotación do buque en lugar de contratos de transporte marítimo para poder facer referencia a certos contratos que non implican a prestación dun servizo de transporte marítimo. Tendo en conta esta denominación pódense considerar tres modalidades de contrato:

- Contrato de arrendamento do buque
- Contrato por póliza de fretamento
- Contrato por coñecemento de embarque

A primeira modalidade, o contrato de arrendamento do buque, non se pode considerar un contrato de transporte propiamente dito xa que non implica a prestación dun servizo de transporte, consistindo basicamente nun contrato de aluguer onde o propietario dun buque cede a súa xestión a un terceiro.

O contrato por póliza de fretamento emprégase en xeral para tráfico tipo *Tramp* onde se soe fretar a capacidade total do buque para transportar cargamentos grandes e homoxéneos que teñen un único cargador e un único receptor. Este tipo de contrato fírmase entre profesionais con experiencia no eido do transporte marítimo perfectamente coñecedores do funcionamento do mercado dos fretes marítimos e con capacidade para negociar as cláusulas que se inclúen comunmente neste tipo de contratos. Neste caso, o obxecto do contrato é o propio buque que se freta para a realización do transporte.

Pola contra, os contratos por coñecemento de embarque empréganse xeralmente en tráfico en liña regular onde hai moitos cargadores, facendo inviable a negociación individual dunha póliza de fretamento con cada un dos cargadores. Nesta situación, precísanse dunhas regras establecidas previamente (obrigas e dereitos de cada parte, prezo do frete, etc.) para ofrecerlle ao cargador garantías suficientes ante o portador e xerar confianza a cada parte en relación ao comportamento da outra. O obxecto deste tipo de contrato é a carga, empregándose xeralmente para

o transporte de mercadoría xeral onde existen varios cargadores que arrendan un determinado espazo no buque para as súas mercadorías.

Na Táboa 2.1 recóllense as principais diferenzas entre os contratos por póliza fretamento e os contratos por coñecemento de embarque.

3.1. Arrendamento do buque (*Bare Boat Charter*)

Esta primeira modalidade de explotación do buque non se pode considerar un contrato de transporte propiamente dito polo que non se considera dentro dos contratos por fretamento. Mediante esta modalidade, o propietario dun buque, o arrendador, cede a posesión e a xestión, tanto náutica como comercial, do mesmo ao arrendatario durante un período de tempo determinado, a cambio dun prezo. Chámase en ocasións incorrectamente *fretamento a casco nu* xa que non é un contrato de fretamento senón de arrendamento do buque polo que o correcto sería denomínelo *arrendamento a casco nu*.

Táboa 2.1. Diferenzas entre contratos por póliza de fretamento e coñecemento de embarque

Aspecto considerado	Tipo de contrato	
	Contrato por póliza de fretamento	Contrato por coñecemento de embarque
Experiencia das partes no transporte marítimo	Contrato entre profesionais con experiencia no transporte marítimo (expertos)	Contrato con axentes non profesionais sen experiencia no transporte marítimo (regras previas)
Obxecto do contrato	Buque	Carga
Uso da capacidade do buque	Capacidade total do buque	Capacidade parcial do buque
Tipo de tráfico	Tipo <i>Tramp</i>	Liña regular
Cargamentos	Cargamentos homoxéneos	Mercadoría xeral
Cargadores e receptores	Únicos	Varios
Prezo do frete	Moi variable (negociación)	Fixado previamente

Nesta modalidade, o arrendatario convértese en armador do buque asumindo as responsabilidades correspondentes, tendo tamén o dereito de designar capitán e a tripulación do buque durante o período de tempo estipulado.

Para controlar que o arrendatario fai un bo uso do buque e o conserva en boas condicións, o propietario nomea un oficial de ponte ou de máquinas que actuará como o seu representante no buque. Pola súa banda, o arrendatario pasa a ser armador do buque ou pode fretalo a un terceiro mediante un contrato de fretamento, incluído nunha liña regular, etc.

Este tipo de contrato non é moi frecuente. Sóse empregar en diferentes casos, por exemplo, cando unha empresa navieira quere ampliar a súa flota para atender a demanda do mercado e non pode facer un elevado investimento económico ou non ten tempo para esperar pola construción dun novo buque.

3.2. Contrato por póliza de fretamento (Charter Party)

O contrato de póliza de fretamento é un contrato entre profesionais do transporte marítimo con experiencia suficiente como para entender as condicións e as implicacións derivadas da firma deste tipo de contratos. O fretante e o fretador firman unha póliza mediante a cal quedan establecidas as obrigas e os dereitos de cada unha das partes. Este tipo de contrato chamábase contrato de carta partida (*Charter Party*) xa que se cortaba en dúas partes que se repartían entre o fretante e o fretador e se xuntaban polos seus bordos para poder comprobar a autenticidade do mesmo. Pódense diferenciar dous tipos de contrato, o fretamento por tempo e o fretamento por viaxe.

3.2.1 Fretamento por tempo (*Time Charter*)

Neste tipo de contrato o fretante pon a disposición do fretador un buque armado con capitán e tripulación durante un determinado período de tempo. Pódese dicir que esta modalidade atópase a medio camiño entre un contrato de arrendamento e un contrato de prestación de servizos.

Neste caso o fretante, que se pode considerar como armador, conserva a xestión técnica e náutica do buque, sendo o responsable dos custos fixos derivados da navegación (tripulación, mantemento, seguros, reparacións, etc.). A responsabilidade en relación co capitán e a tripulación do buque son tamén do fretante xa que as relacións contractuais laborais que teñen firmadas mantéñense.

Pola súa banda, o fretador pode xestionar comercialmente o buque, e dicir, levar a cabo a actividade de explotación do buque, determinando as viaxes a que vai efectuar, sendo o encargado de asumir os custos variables derivados da actividade (gastos de porto, combustible, operacións portuaria, etc.). Non pode volver fretar por tempo o buque a un terceiro, pero si que pode fretalo por viaxe, dedícalo a unha liña regular ou contratar con terceiros baixo a modalidade de coñecemento de embarque.

3.2.2 Fretamento por viaxe (*Voyage Charter* ou *Trim Charter*)

Este si que representa un verdadeiro contrato de transporte marítimo para a realización dun viaxe determinado, no que o fretante comprométese co fretador a realizar o transporte da mercadoría a cambio do correspondente frete. O fretante actúa como navieiro conservando a xestión náutica e comercial do buque e asumindo tanto os custos fixos como os variables. Pola súa banda, o fretador dispón da capacidade total do buque podendo ou non, de acordo coas condicións

firmadas no contrato, contratar parte da capacidade do buque baixo a modalidade de coñecemento de embarque.

3.2.3 Elementos básicos dos contratos por póliza de fretamento

Os elementos básicos que interveñen nos contratos de fretamento son de tres tipos: elementos reais, elementos persoais e elementos formais.

Os elementos reais son: o buque, medio de transporte obxecto do contrato; o frete pactado polo emprego do buque; o tempo de duración do contrato no caso de contratos de fretamento por tempo (*Time Charter*) ou o cargamento e a viaxe contratada no caso de contratos por viaxe (*Voyage Charter/Trim Charter*).

Pola súa banda, os elementos persoais son o fretante e o fretador. O primeiro cede o buque a o fretador durante un tempo determinado (*Time Charter*) ou para a realización de un determinado número de viaxes (*Voyage Charter/Trim Charter*).

Por último, dentro dos elementos formais está a propia póliza de fretamento (*Charter Party*) que serve como documento probatorio da existencia de acordo entre ámbalas dúas partes.

3.2.4 Tempo de prancha, demoras e bonificacións por pronto despacho

Un elemento fundamental que se debe definir nun contrato de póliza de fretamento é o tempo de prancha (*laytime*) que consiste no prazo de tempo de estadia do buque en porto esperando por un atraque ou facendo operacións de carga e descarga. Este tempo considérase incluído no prezo do frete, sendo polo tanto fundamental que quede perfectamente definido establecendo claramente as responsabilidades das partes a este respecto. Xeralmente defínese mediante un número determinado de días, aínda que se pode facer mediante outros criterios establecidos na póliza de fretamento que fagan referencia a rendementos das operacións de carga e descarga nos portos, por exemplo, número de toneladas cargadas ou descargadas por día.

Outro aspecto importante é a definición do momento a partir do que comeza a contabilizar o tempo de prancha. Parece lóxico que para que se poida iniciar a contar o buque correspondente debe estar no porto establecido, preparado para recibir ou entregar a carga, e a disposición do fretador ao que se lle notificou de xeito claro e preciso que o buque esta listo.

Existen moitas cláusulas a incluír na póliza de fretamento para establecer o comezo do tempo de prancha. A modo de exemplo recóllense a continuación algunha das modalidades existentes: *whether in berth or not*, na que o tempo de prancha comeza a correr en canto o buque chega a porto ou a un lugar de espera; *time lost in waiting for berth to count as laytime*, na que o tempo de espera para acceder ao atraque conta como tempo de prancha; *at or off the port*, no ou a altura do porto, empregada en portos con conxestións de tráfico frecuentes; *in regular turn*, empregada en portos onde hai que esperar quenda de atraque para que non contabilice o tempo de prancha ata que chegue a súa quenda.

Outras consideracións importantes sobre o tempo de prancha son a definición dos días hábiles e inhábiles, e os criterios establecidos sobre as condicións climatolóxicas esixidas para a carga e descarga en función do tipo de mercadoría.

Algúns exemplos de cláusulas que fan referencia ao primeiro destes aspectos poden ser os seguintes: *only Sundays and national holidays excepted*, non contan os domingos e os festivos nacionais incluídos na póliza de fretamento; *only Sundays and all holidays excepted*, neste caso non contan tampouco outros festivos non nacionais; *Sundays and holidays Included*, contan todos os días, tamén domingos e festivos.

Pola súa banda, en relación coas condicións meteorolóxicas existen tamén diversas cláusulas: *weather permitting*, se o tempo o permite; *fine weather days*, días de bo tempo; *weather working days*, días laborables no que o tempo permite as operacións de carga ou descarga; *weather working days of 24 consecutive hours*, días laborables con 24 horas seguidas de bo tempo que permitan realizar as operacións de carga ou descarga.

O prazo de tempo excedido ou demorado do tempo de prancha estipulado no contrato denomínase *demoras* e debe ser aboado polo fretador como indemnización ao fretante por non poder contar co seu buque no prazo estipulado para dedicalo a outras operacións comerciais. O tempo adicional sobre o establecido como tempo de prancha pagarase ao sobreprezo establecido na correspondente póliza. Asemade, se o fretador consegue reducir o tempo de estadía do buque en porto por debaixo do tempo de prancha recibirá unha bonificación xa que o fretante poderá dispoñer de novo do buque antes do previsto. Esta bonificación denomínase de pronto despacho (*dispatch money*). Como se pode imaxinar, a eficiencia das terminais portuarias en relación coas correspondentes operacións de carga e descarga de mercadorías nos portos ten unha influencia directa nas posibles demoras ou bonificacións por pronto despacho.

3.3. Contrato por coñecemento de embarque (*Bill of lading*)

O contrato por coñecemento de embarque (*bill of lading*) é un contrato para a prestación dun servizo de transporte marítimo firmado entre un transportista (empresa navieira) e un número considerable de cargadores, facendo inviable o emprego de pólizas de fretamento. Como se comentaba anteriormente, empréganse xeralmente en transporte de mercadoría xeral en liña regular.

Co obxectivo de protexer ao cargador e dar confianza a cada parte respecto ao comportamento da outra existe unha regulamentación internacional para establecer uns requisitos básicos mínimos.

O documento que se emprega nestes casos é o coñecemento de embarque que ten varias funcións: 1) representa unha proba da existencia dun contrato de transporte acordado entre as partes; 2) actúa como recibo de entrega que proba que as mercadorías foron embarcadas; 3) serve de título-valor representativo da mercadoría.

Emítense catro exemplares do documento que teñen que ir firmados polo capitán e o cargador, quedando un exemplar en poder do capitán, o cargador, o

navieiro e o consignatario da mercadoría respectivamente, sendo este último o único que serve como título-valor representativo da mercadoría.

No documento de coñecemento de embarque débese incluír unha serie de datos básicos entre os que se atopan os seguintes (estes datos poden variar en función do lexislación nacional ou internacional considerada):

- O nome, matrícula e porte del buque
- O nome do capitán e o seu domicilio
- Os portos de carga e descarga
- O nome do cargador
- O nome do consignatario (se o coñecemento fose de tipo nominativo)
- O frete e a carga contratados
- As marcas principais necesarias para a identificación das mercadorías
- O número de vultos ou pezas ou a cantidade ou peso dependendo do caso que se trate
- O estado e condicións aparentes das mercadorías

3.3.1. Modalidades de coñecemento de embarque

3.3.1.1 *Designación do titular*

Atendendo ao modo de designar ao titular do coñecemento de embarque pódense clasificar en tres tipos diferentes: á orde, nominativo ou ao portador.

Nos coñecementos á orde exprésase o nome do propietario da carga pero incluíndo diante do seu nome a expresión *á orde de*, o que permite o endoso a unha terceira persoa (o endoso faise firmando o documento no reverso). Este procedemento pode repetirse sen límite de endosatarios. Isto fai que sexa facilmente negociable en termos comerciais e bancarios sendo o de uso máis estendido.

No caso do coñecemento nominativo designase de xeito preciso o nome do propietario da mercadoría, podendo unicamente ceder os dereitos sobre o cargamento mediante unha cesión, non é posible o endoso. Neste caso, débese notificar inmediatamente a cesión ao navieiro, a diferenza do endoso onde non é necesario. Esta modalidade complica as negociacións comerciais polo que non se soe empregar.

Por último, no coñecemento ao portador non figura o nome do propietario da mercadoría polo que o cargamento será entregado polo capitán a persoa que teña o documento, que debe considerarse como o propietario lexítimo da mercadoría. É unha modalidade pouco empregada polos riscos que conleva.

3.3.1.2 *Inserción de reservas por parte do capitán*

O capitán do buque actúa como representante legal do transportista no momento de embarcar o cargamento, sendo o encargado de firmar os coñecementos de embarque. Antes da súa firma, debe revisar o cargamento e os termos relativos ao mesmo incluídos no documento para ver se son correctos. Esta revisión débese

facen nun período de tempo moi reducido xa que os buques deben permanecer en porto o menor tempo posible. Se o capitán aprecia que o estado do cargamento non se corresponde co recollido no coñecemento de embarque pode inserir reservas no mesmo para que queden reflectidas no mesmo ante posibles reclamacións dos receptores no momento de recibir o cargamento. Tendo en conta esta posibilidade, o coñecemento de embarque considerárase *limpo* se non existen reservas por parte do capitán ou *sucio* no caso contrario.

O comentado anteriormente ten consecuencias en relación coa capacidade dos titulares dos coñecementos de embarque para negociar nos mercados e tamén para asegurar o cargamento. No caso dun coñecemento de embarque sucio complicáanse e tamén encárase este tipo de xestións.

As reservas que pode introducir o capitán son de diverso tipo. Se o capitán descoñece a calidade das mercadorías pode expresar a súa reserva non concedendo a súa aprobación (*without my approval*). Se descoñece a exactitude das marcas identificativas pode empregar a seguinte cláusula ou expresión: *marks and numbers unknown*; ou se o que descoñece é o contido e o peso: *weight and contents unknown*.

3.3.2. Marco regulador

Como se comentaba anteriormente existe unha regulación internacional sobre transporte marítimo baixo a modalidade de coñecemento de embarque que ten por obxectivo regular a relación entre os portadores e os cargadores. Os portadores, grandes liñas de navegación, estaban en mellores condicións que os cargadores para negociar as cláusulas do contrato polo que moitas veces dábanse situacións de abuso. Unha práctica moi estendida era a inclusión de cláusulas de exoneración ou limitación de responsabilidade dos portadores. Esta situación foise pouco a pouco mellorando grazas a aparición de diversos convenios de regulación na materia.

O primeiro intento de regulación foi a Hacter Act en EUA a finais do século XIX (1893) que serviu de base para convenios posteriores. A nivel internacional, o 25 de agosto de 1924 firmouse o Convenio de Bruselas, onde se establecían unhas condicións mínimas en termos de responsabilidades e obrigas dos portadores. Este convenio seguía a liña establecida nas Regras da Haya, un intento previo (1921) de establecer un documento tipo de coñecemento de embarque. Posteriormente, tendo en conta que a situación seguía sendo claramente mellorable, aparece o Protocolo de Bruxelas e as Regras da Haia- Visby (1968) onde se definen os datos que debe incluír o documento de coñecemento de embarque, sendo a regulación vixente na actualidade.

Propuxéronse novos avances na materia en 1978 co Convenio das Nacións Unidas sobre o Transporte Marítimo de Mercadorías, coñecido como as Regras de Hamburgo. Este convenio foi ratificado por un reducido grupo de países con pouca representación no comercio marítimo internacional polo que foi aplicado unicamente nun reducido número de casos.

Na actualidade conviven os convenios anteriores, sendo de aplicación cada un deles entre os países que os ratificaron no seu momento. Ademais, moitos países non chegaron a adherirse a ningún deles polo que seguen sendo de aplicación as súas lexislacións nacionais. Existe polo tanto unha gran heteroxeneidade que moitas veces complica a relación entre cargadores e portadores.

Os convenios internacionais comentados anteriormente regulan o tramo marítimo das cadeas internacionais de transporte de mercadorías (transporte unimodal de porto a porto) pero non serven para regular a totalidade da moderna e informatizada cadea de transporte multimodal porta a porta baseada no transporte marítimo de contedores e na que os documentos de comercio electrónico substitúen aos tradicionais documentos de coñecemento de embarque.

Co obxectivo de regular os contratos de transporte multimodal houbo un primeiro intento no ano 1980 co Convenio das Nacións Unidas sobre o Transporte Multimodal de Mercadorías, pero non chegou a entrar en vixencia en ningún estado. Máis recentemente, aprobouse o 11 de decembro de 2008 na Asemblea Xeral das Nacións Unidas o “Convenio das Nacións Unidas sobre o Contrato de Transporte Internacional de Mercadorías Total o Parcialmente Marítimo”, ratificado na cidade de Rotterdam o 23 de setembro de 2009, coñecéndose a partir de dese momento como as Regras de Rotterdam. Esta nova regulamentación ten por obxectivo proporcionar unhas regras comúns para todo o mundo establecendo un réxime legal uniforme, moderno e flexible, adaptado as novidades tecnolóxicas e comerciais actuais (transporte multimodal porta a porta, documentos electrónicos, etc.). O convenio entrará en vigor cando sexa ratificado polo menos por 20 países. Polo momento, a data de 26/6/2014 o convenio foi firmado por 25 países pero unicamente tres o ratificaron: España (2011), Togo (2012) e Congo (2014). Pódese consultar o estado do convenio en termos de ratificacións na seguinte ligazón (http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html).

Polo que respecta a situación legal nacional, España ratificou no seu momento o Convenio de Bruxelas que foi publicado na Gaceta Oficial do 31 de xullo de 1930. Despois, publicouse o 22 de decembro de 1949 a Lei de Transporte Marítimo de mercadorías en Réxime de Coñecemento de Embarque, incorporando as regras do Convenio de Bruxelas a nosa lexislación nacional. Posteriormente, en 1979 ratificouse o protocolo ao Convenio de Bruselas, incorporándose como consecuencia ao noso dereito as Regras da Haia-Visby. Na actualidade, coexisten as últimas redaccións do Convenio de Bruselas e da Lei de Transporte Marítimo, aínda que en termos prácticos é esta última a que se soe aplicar nos nosos tribunais.

4. Contratos de compravenda - INCOTERMS

Os INCOTERMS son termos comerciais establecidos pola Cámara de Comercio Internacional (CCI) de París que se empregan nas operacións de comercio internacional para regular os aspectos fundamentais relacionados cos contratos internacionais de compravenda. Establecen os criterios sobre a repartición das responsabilidades entre o comprador (importador) e o vendedor (exportador) nas diferentes fases do

proceso en relación coas condicións de entrega da mercadoría, a transmisión dos riscos, a distribución dos gastos e as xestións administrativas a realizar.

Nunha operación de comercio internacional é preciso realizar diferentes tarefas relacionadas co país de orixe e de destino da mercadoría e o transporte internacional que se considera como transporte principal (no caso da explotación de portos, o transporte marítimo). No país de orixe hai que proceder á embalaxe, verificación e control da mercadoría nas instalacións do vendedor; a concesión das licencias e autorizacións necesarias; a xestión da carga e o transporte interno; as xestións de aduanas e o correspondente pago de taxas de exportación e a xestión e pago da manipulación da carga na terminal de orixe (terminal portuaria). Algo similar sucede no país de destino con operacións análogas (aduanas, transporte interior, custos manipulación en terminal de destino) ou complementarias (descarga e recepción). Polo que respecta ao transporte principal é preciso xestionalo, contratar os seguros correspondentes, etc. Os INCOTERMS establecen claramente que tarefas son responsabilidade do vendedor e cales do comprador en termos de riscos e gastos. Como consecuencia do INCOTERM acordado, unha das dúas partes do contrato (vendedor ou comprador) ten que ocuparse de xestionar o groso do transporte, converténdose no “cargador” da operación.

A CCI elaborou os primeiros INCOTERMS no ano 1936 e realizou dende aquela oito revisións (a última foi no ano 2010) actualizándoos tendo en conta os diferentes cambios experimentados ao longo dos anos en materia de comercio internacional. As partes que contratan unha operación internacional poden acollerse ou non aos INCOTERMS e, incluso acolléndose a eles, poden introducir determinadas modificacións ou engadir cláusulas que prevalecerán sobre os INCOTERMS. É dicir, os INCOTERMS non son termos legais, son recomendacións recoñecidas pola práctica habitual en operacións de comercio internacional. Asemade, cada operación pode acollerse a calquera versión dos INCOTERMS xa que, ao tratarse de usos mercantís, cada revisión dos mesmos non supón tecnicamente unha derogación das versións anteriores. Por iso, a propia CCI recomenda expresar sempre no contrato a referencia ao ano de revisión do INCOTERM empregado.

4.1. INCOTERMS vixentes

Os INCOTERMS son termos moi sinxelos formados por tres letras. Existen na actualidade un total de 11 INCOTERMS repartidos en catro categorías dependendo da súa primeira letra:

- **Letra E: Entrega directa á saída.** O vendedor pon as mercadorías a disposición do comprador nas instalacións do primeiro. A partir dese momento o comprador asume todos os riscos e custos do transporte. Nesta categoría existe unicamente un INCOTERM: Ex-Works.
- **Letra F: Entrega indirecta sen pago do transporte principal.** O vendedor asume os custos e os riscos do transporte ata o punto acordado de entrega ao transportista principal. A partir dese momento a responsabilidade recae

no comprador. Nesta categoría existen tres INCOTERMS, dous exclusivos do transporte marítimo (FAS, FOB) e un polivalente (FCA).

- **Letra C: Entrega indirecta con pago do transporte principal.** Nesta categoría o vendedor asume tamén o custo do transporte principal pero non os riscos asociados a ese transporte. Nesta categoría existen catro INCOTERMS, dous exclusivos do transporte marítimo (CFR, CIF) e dous polivalentes (CPT, CIP).
- **Letra D: Entrega directa á chegada.** O vendedor responsabilízase dos custos e riscos do transporte das mercadorías ata o seu destino final. Nesta categoría existen tres INCOTERMS para transporte polivalente (DAT, DAP, DDP).

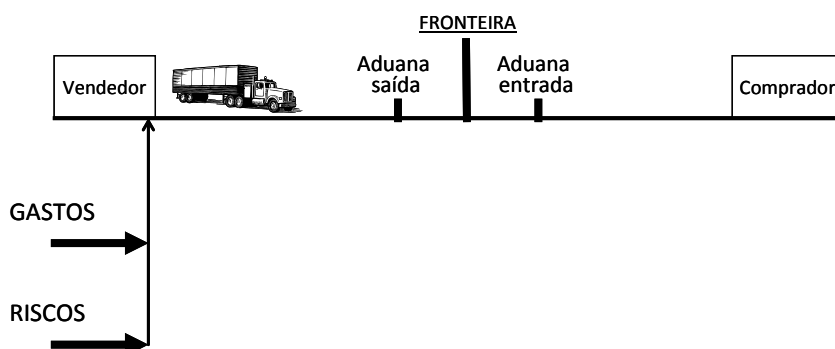
A continuación coméntanse brevemente os INCOTERMS existentes en cada unha das categorías anteriores.

4.1.1. Entrega directa á saída (Letra E)

- **EX Works (EXW) *Franco en fábrica***

O vendedor pon a mercadoría perfectamente embalada, etiquetada e cos documentos precisos a disposición do comprador nas súas propias instalacións no país de orixe. Esta fórmula é a que implica unha menor responsabilidade para o vendedor, xa que este non se responsabiliza nin de cargar a mercadoría no vehículo proporcionado polo comprador nin dos trámites de despacho de aduana de exportación (saída) no país de orixe, sendo este o único caso no que o comprador se encarga destes trámites (Figura 4.1). Trátase dun INCOTERM empregado por empresas que carecen de experiencia ou infraestrutura comercial a nivel internacional.

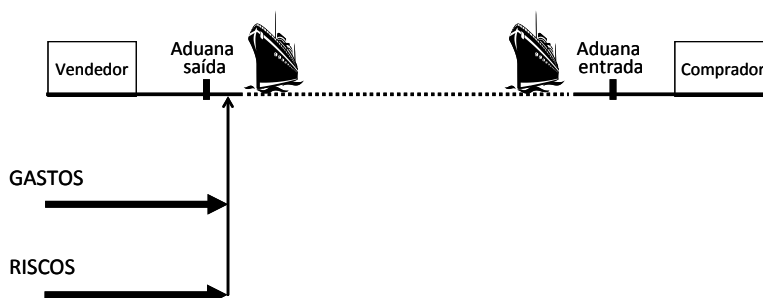
Figura 4.1: Funcionamento do INCOTERM Ex-works



4.1.2. Entrega indirecta sen pago do transporte principal (Letra F)

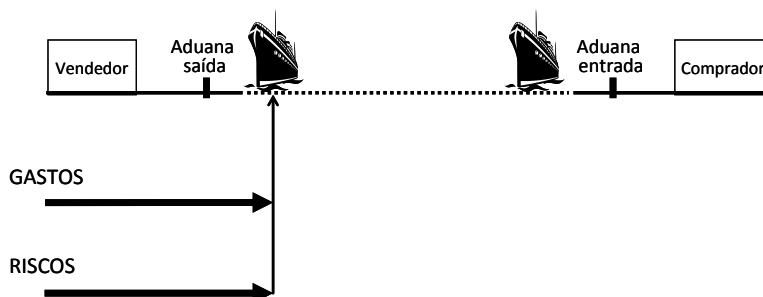
- **Free Alongside Ship (FAS) *Franco ao costado do buque***
Este é un termo que se emprega exclusivamente en transporte marítimo. O vendedor asume os custos e os riscos do transporte ata o peirao onde está atracado o buque contratado polo comprador para o transporte principal (Figura 4.2). Dentro dos custos asumidos polo vendedor estaría tamén o despacho da aduana de exportación. Se se produce algún problema durante as operacións de carga será responsabilidade do comprador. Este INCOTERM sóse empregar para produtos a granel ou carga xeral.

Figura 4.2: Funcionamento do INCOTERM FAS



- **Free On Board (FOB) *Franco a bordo***
Exclusivo do transporte marítimo. O vendedor asume os custos e os riscos do transporte ata o momento no que a mercadoría está na bodega do buque contratado polo comprador para o transporte principal, perfectamente cargada e estibada, sendo obriga do comprador soportar todos os gastos e riscos da mercadoría a partires dese punto (Figura 4.3). Do mesmo xeito que no INCOTERM FAS, o despacho da aduana de exportación corre por conta do vendedor.

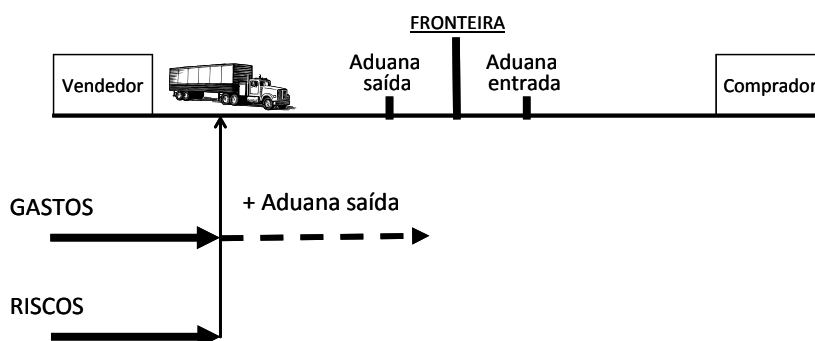
Figura 4.3: Funcionamento do INCOTERM FOB



- **Free Carrier (FCA) Franco transportista**

Válido para todo tipo de transporte. Neste caso o vendedor cumpre coa súa obriga cando, unha vez despachada a aduana de exportación, pon a mercadoría a disposición do transportista contratado polo comprador no lugar pactado dentro do país de orixe da mercadoría e sempre sobre o vehículo no que viaxa a mercadoría desde a fábrica (Figura 4.4). Trátase pois dun INCOTERM que permite varias modalidades en función do pactado entre o comprador e o vendedor: FCA fábrica, FCA terminal de aeroporto, FCA terminal de contedores do porto de orixe, FCA terminal de tren, FCA operador loxístico, etc. Porén, e a pesar de ser un INCOTERM apto para calquera tipo de transporte, non se recomenda empregar un FCA barco, posto que se trataría dun FOB mal usado e tería implicacións negativas, tanto para o comprador como para o vendedor. De feito, a CCI de París recomenda fixar os puntos de entrega da mercadoría sempre nas terminais.

Figura 4.4: Funcionamento do INCOTERM FCA

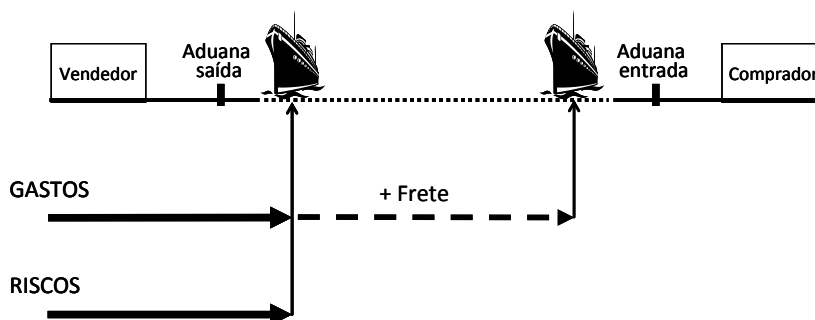


3.1.3. Entrega indirecta con pago do transporte principal (Letra C)

- **Cost and Freight (CFR) Custo y frete**

Emprégase exclusivamente en transporte marítimo. A peculiaridade deste INCOTERM é que o custo e o risco transmítense en puntos distintos. O vendedor asume o custo (frete) do buque e a carga ata o porto de destino acordado, pero o risco transmítese no porto de orixe, no momento en que a carga está na bodega do buque contratado polo comprador para o transporte principal, perfectamente cargada e estibada (Figura 4.5).

Figura 4.5: Funcionamento do INCOTERM CFR

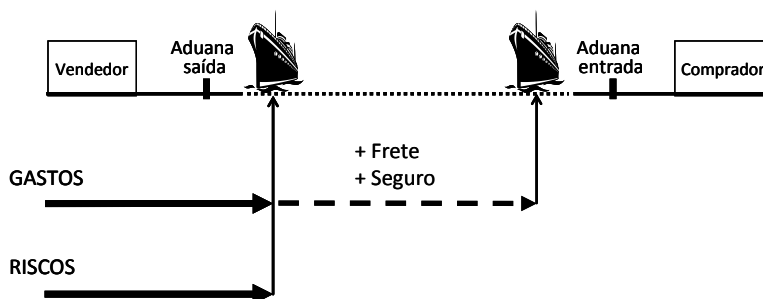


- **Cost Insurance and Freight (CIF) *Custo, seguro e frete***

Exclusivo do transporte marítimo. Igual que no caso anterior, o vendedor transmite o risco no porto de orixe, no momento em que a carga está na bodega do buque contratado polo comprador para o transporte principal, perfectamente cargada e estibada (Figura 4.6). Non obstante, os custos asumidos polo vendedor son diferentes. Ademais de asumir o custo (frete) do buque e a carga ata o porto de destino acordado, o vendedor debe subscribir unha póliza de seguro para a mercadoría que cubra os riscos do comprador ata o porto de destino (subscribe o seguro o vendedor pero o beneficiario de ese seguro é o comprador). Dito seguro deberá cubrir o valor CIF da expedición máis un 10% adicional en concepto de gastos administrativos, isto é, o valor asegurado será o 110% do valor CIF da mercadoría.

$$\text{CIF} = \text{CFR} + \% \text{ prima de seguro} \times 1,1 \times \text{CIF}$$

Figura 4.6: Funcionamento do INCOTERM CIF

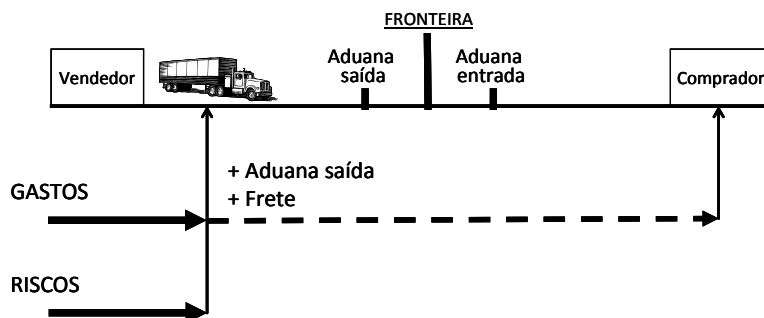


- **Carrier Paid To (CPT) *Transporte pagado hasta***

Válido para todo tipo de transporte. Ao igual que no CFR e o CIF, o custo e o risco transmítense en puntos diferentes. O vendedor encárgase do custo do transporte principal ata o lugar de entrega convido. O comprador asume os riscos a partir do momento no que se entrega a mercadoría ao

transportista principal, o que implica que a descarga da mercadoría no lugar de destino corre por conta do comprador (Figura 4.7).

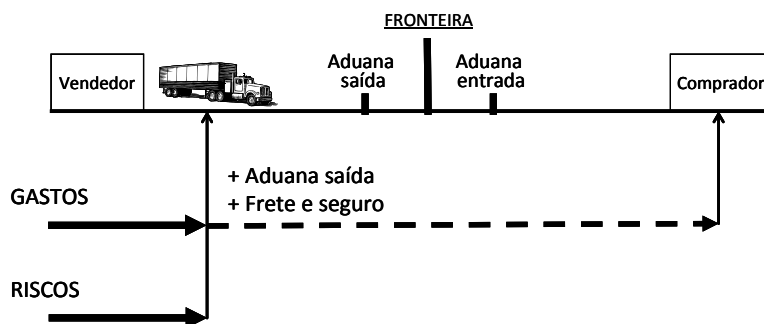
Figura 4.7: Funcionamento do INCOTERM CPT



- **Carrier and Insurance Paid to (CIP) Transporte y seguro pagado hasta** Válido para todo tipo de transporte. Igual que no caso anterior, o vendedor encárgase do custo do transporte principal ata o lugar de entrega convido e tamén de subscribir unha póliza de seguro para a mercadoría polo 110% do valor CIP. Non obstante, o risco transmítese cando a mercadoría é posta a disposición do transportista principal, ao igual que sucede no INCOTERM CPT (Figura 4.8).

$$\text{CIP} = \text{CPT} + \% \text{ prima de seguro} \times 1,1 \times \text{CIP}$$

Figura 4.8: Funcionamento do INCOTERM CIP

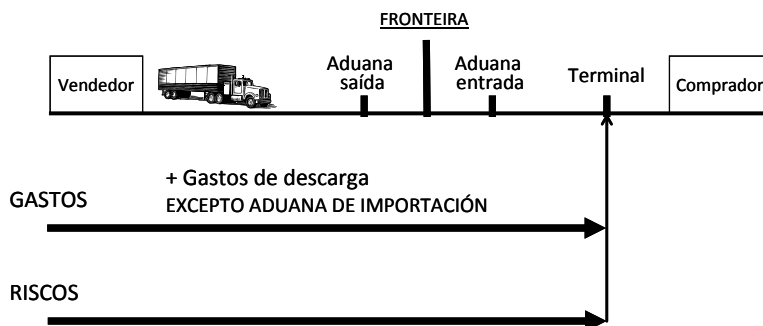


3.1.4. Entrega directa á chegada (Letra D)

- **Deliver At Terminal (DAT) Entrega en terminal** Válido para todo tipo de transporte incluso multimodal. O vendedor asume os custos e riscos do transporte da mercadoría ata que se pon a

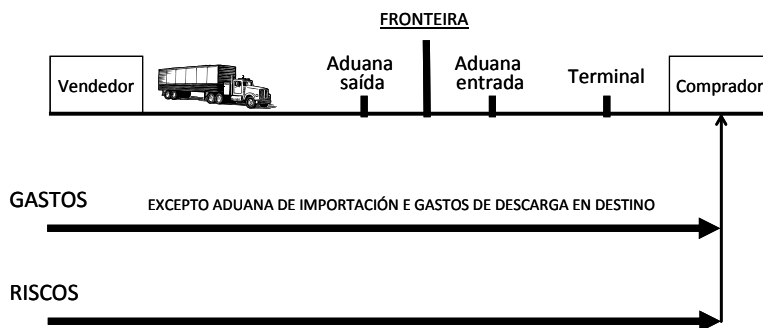
disposición do comprador na terminal acordada no país de destino, unha vez descargada do medio de transporte principal (Figura 4.9). A partir deste momento o comprador asume os custos e riscos, sendo o encargado dos trámites de aduana de importación (aduana de entrada).

Figura 4.9: Funcionamento do INCOTERM DAT



- **Deliver At Place (DAP) Entrega en lugar**
Válido para todo tipo de transporte incluso multimodal. O vendedor asume os custos e riscos do transporte da mercadoría ata que se pon a disposición do comprador no lugar acordado sobre o vehículo que transporta a mercadoría (Figura 4.10). A partir deste momento o comprador asume os custos e riscos, sendo o encargado dos trámites de aduana de importación.

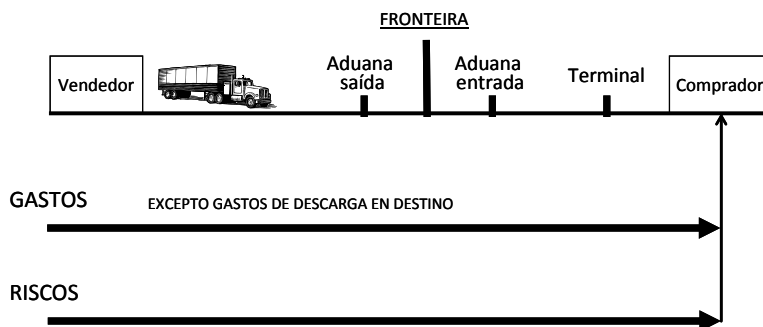
Figura 4.10: Funcionamento do INCOTERM DAP



- **Deliver Duty Paid (DDP) Entrega dereitos pagados**
Válido para todo tipo de transporte. O vendedor asume os custos e os riscos do transporte ata o punto de entrega, pero sobre o vehículo que transporta a mercadoría. Tamén se encarga dos trámites de aduana de importación (Figura 4.11). Este termo representa a situación con maiores

obrigas para o vendedor, xa que o comprador só se responsabiliza da descarga da mercadoría no seu almacén en destino.

Figura 4.11: Funcionamento do INCOTERM DDP



AVALIACIÓN DA UNIDADE DIDÁCTICA

- Na avaliación da aprendizaxe dos conceptos teóricos traballados na unidade didáctica terase en conta a resposta correcta das cuestións tipo test e as cuestións curtas formuladas nas probas de avaliación da materia.
- Terase en conta a atención prestada durante as clases expositivas e o interese amosado pola materia a través dos resumos entregados despois de cada sesión.

ÍNDICE DE FIGURAS

- 4.1: Funcionamento do INCOTERM EXW
- 4.2: Funcionamento do INCOTERM FAS
- 4.3: Funcionamento do INCOTERM FOB
- 4.4: Funcionamento do INCOTERM FCA
- 4.5: Funcionamento do INCOTERM CFR
- 4.6: Funcionamento do INCOTERM CIF
- 4.7: Funcionamento do INCOTERM CPT
- 4.8: Funcionamento do INCOTERM CIP
- 4.9: Funcionamento do INCOTERM DAT
- 4.10: Funcionamento do INCOTERM DAP
- 4.11: Funcionamento do INCOTERM DDP

ÍNDICE DE TÁBOAS

3.1: Diferenzas entre contratos por póliza de fretamento e contratos por coñecemento de embarque

BIBLIOGRAFÍA

- [1] CABRERA CÁNOVAS, A. (2011): *Transporte internacional de mercancía*: Ed. Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), Madrid.
- [2] COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL (2008): *Convenio das Nacións Unidas sobre o Contrato de Transporte Internacional de Mercadorías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam)*, ratificado na cidade de Rotterdam o 23 de setembro de 2009.
- [3] CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, REGLAS DE LA HAYA, Bruselas 25 de agosto de 1924.
- [4] FERNANDEZ MUÑOZ, L. (2008): *Explotación de Puertos*: Ed. ETS de Enxeñeiros de Camiños, Canles e Portos de Granada, Copicentro Granada S.L.
- [5] FREIRE SEOANE, M. J., GONZÁLEZ LAXE, F. (2008): *Fletes y comercio marítimo*: Ed. Netbiblo, S.L.; Instituto Universitario de Estudios Marítimos.
- [6] LEY DE 22 DE DICIEMBRE DE 1949 DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. BOE 24, 22 de diciembre de 1949,
- [7] REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011, de 5 de septiembre, Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; BOE nº 253 del 20/10/2011.
- [8] NACIONES UNIDAS (1978): *Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo)*. Hamburgo
- [9] NACIONES UNIDAS (1981): *Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de Internacional de Mercancías*.
- [9] PALMES, R. (2011): *Manuel de costes y riesgos. Cálculo de precios y escandallo en los Incoterms 2010*.
- [10] POLO, G., CARLIER M., SECO, E (2012): *Temas de tráfico marítimo. Apuntes de clase*. Materia: Reglamentación del Buque y su Explotación. Curso 2012-2013. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales. Universidad Politécnica de Madrid.

Citas de recursos en internet

- [11] Górriz López, C. (s.d.). Reglas Incoterms 2010.
http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?folderId=14268&name=DLFE-98626.pdf [citado 10 xuño 2014]
- [12] INCOTERMS 2010. Regimi Palmés
<http://www.incoterms-2010.com/> [citado 10 xuño 2014]
- [13] UNCITRAL
http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html [citado 27 xuño 2014]



Unha colección orientada a editar materiais docentes de calidade e pensada para apoiar o traballo do profesorado e do alumnado de todas as materias e titulacións da universidade

unidadesdidácticas
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA