



FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.3/22/3
5 mayo 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

CONTRATOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LA CARGA

Documento informativo

Presentado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Resumen:	El presente documento tiene por objeto ayudar a los delegados a entender cómo está estructurado el comercio internacional de hidrocarburos.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a que tome nota de la información facilitada en el presente documento.

1 Introducción

Hay varios tipos de contratos distintos en relación con el movimiento de la carga por vía marítima desde un país exportador hasta un país importador. El presente documento tiene por objeto describir brevemente los distintos tipos de contratos a fin de ayudar a los delegados a entender cómo está estructurado el comercio internacional de hidrocarburos.

2 Contrato de compraventa de la carga

- 2.1 Los dos tipos más corrientes de contratos de compraventas internacionales son el contrato 'franco a bordo' (fob) y los contratos 'coste, seguro y flete' (cif).

Fob

- 2.2 De conformidad con el contrato fob, 'franco a bordo', el comprador paga el transporte y se encarga del mismo y el vendedor tiene el deber de cargar las mercancías en un buque designado por el comprador. Es probable por lo tanto que el comprador sea el fletador del buque. En lo que respecta a la propiedad de la carga, el riesgo y por lo general el título de propiedad de la misma se transfiere del vendedor al comprador en el puerto de carga (por lo general cuando la carga pasa por la conexión permanente del conducto flexible del buque).

Cif

- 2.3 En cambio, de conformidad con el contrato 'coste, seguro y flete', el vendedor tiene la obligación de pagar y encargarse del transporte y del seguro. En este caso es probable que el vendedor sea el fletador del buque. De conformidad con los contratos cif, el riesgo y el título de propiedad de la carga también se transfiere del vendedor al comprador en el puerto de carga (por lo general cuando la carga pasa por la conexión permanente del conducto flexible del buque).

Des

- 2.4 Al igual que con los contratos fob y cif, los contratos des o de 'entrega sobre buque' son bastante corrientes. De conformidad con un contrato des el comprador está obligado a pagar y a encargarse del transporte. Por consiguiente, es probable que el vendedor sea el fletador. En este caso el riesgo y por lo general la propiedad de la carga se transfieren en el puerto de descarga (cuando la carga pasa por la conexión permanente del conducto flexible del buque).
- 2.5 Cabe señalar que en el comercio de hidrocarburos es común que un cargamento cambie de manos en numerosas ocasiones, incluso hasta cien veces. En el contrato inicial de compraventa se establecen las obligaciones entre el comprador y el vendedor, es decir, se indica qué parte es la responsable de encargarse y pagar el coste del transporte por vía marítima. Es probable que o bien el comprador inicial o bien el vendedor fleten el buque. En los contratos posteriores de compraventa, se estipularán en principio las mismas obligaciones 'teóricas' entre el comprador y el vendedor de encargarse y pagar el coste del transporte por vía marítima pero, en la práctica, es poco probable que éstos tengan contacto directo con el buque o que ejerzan influencia alguna en la selección del buque.

3 Contrato para la utilización del buque

- 3.1 Se utilizará siempre una póliza de fletamento como contrato de utilización del buque. Hay varios tipos de pólizas de fletamento.

Póliza de fletamento a casco desnudo

- 3.2 Una póliza de fletamento a casco desnudo es un contrato por lo general para varios años en virtud del cual el fletador controla, lo dota de tripulación y utiliza el buque para sus propios fines. A menudo se considera que el fletador a casco desnudo es el propietario registrado y que tiene realmente el control general sobre la explotación del buque.

Póliza de fletamento por tiempo

- 3.3 Conforme a una póliza de fletamento por tiempo, el fletador se compromete por contrato a utilizar un buque durante un periodo determinado de tiempo por el que pagará una cuota diaria de arrendamiento. La responsabilidad del control, la dotación de la tripulación y la explotación cotidiana del buque sigue recayendo en el propietario del buque. El fletador por tiempo sólo tiene derecho a impartir instrucciones en cuanto a la travesía del buque pero no tiene ningún control sobre las operaciones del mismo.

Póliza de fletamento por viaje

- 3.4 Por último, en virtud de una póliza de fletamento por viaje, el fletador suscribe un contrato para utilizar el buque durante uno o varios viajes determinados. En cambio, el fletador debe pagar el flete, que es un flete a tanto alzado. Al igual que con las pólizas de fletamento por tiempo, el propietario del buque sigue siendo el responsable del control, la dotación de la tripulación y la explotación cotidiana del buque. El fletador por viaje no tiene control alguno sobre las operaciones del buque.

4 Contrato para el transporte de mercancías por vía marítima

- 4.1 En un principio, el contrato para el transporte de mercancías por vía marítima se suscribe entre el expedidor y el transportista y por lo general se hace constar en las condiciones de un conocimiento de embarque. El transportista puede ser el propietario registrado del buque pero a menudo éste es el fletador a casco desnudo o el fletador por tiempo del buque (a los que a veces se mencionan como el propietario del buque fletado a casco desnudo o el propietario del buque fletado por tiempo).
- 4.2 A menudo el expedidor es el comprador o el vendedor inicial de la carga, (de conformidad con el contrato de compraventa descrito anteriormente), o puede ser un agente del comprador o vendedor inicial. Habida cuenta de que cada cargamento se compra y vende mediante una serie de contratos de compraventa, en cada contrato se estipulará por lo general que el vendedor deberá facilitar al comprador el conocimiento de embarque como requisito de pago de la carga. A este respecto, el conocimiento de embarque demuestra que la carga se ha embarcado o expedido en un buque concreto y un puerto de carga determinado con destino a un puerto de descarga específico. También demuestra el estado de la carga.

5 Partes nombradas en un conocimiento de embarque

- 5.1 Las tres partes que por lo general se nombran en un conocimiento de embarque son el 'expedidor', el 'consignatario' y la 'dirección a la que se debe notificar la llegada de la carga'.
- 5.2 Por lo general el expedidor es el comprador o vendedor de la carga (o el agente del comprador o del vendedor) y a menudo es la parte que redacta el conocimiento de embarque para que el capitán o el agente del transportista lo firme.
- 5.3 El consignatario es la parte a la que el propietario del buque está obligada por contrato a entregar la carga. La información que se debe facilitar en la casilla "quién" o "qué" correspondiente al consignatario depende del tipo de transacción fundamental de la venta. Puede designar a un consignatario, puede indicarse la expresión 'a la orden de' con o sin el nombre del consignatario, o bien se puede dejar dicha casilla en blanco. Lo que se escriba en dicha casilla afectará a la transferibilidad del conocimiento de embarque así como al control con respecto a la entrega de las mercancías. La parte designada como el consignatario puede no ser el propietario de la carga en un momento determinado. Es habitual también designar a un banco como el consignatario.
- 5.4 La dirección de la notificación es la dirección (y, por lo general, el nombre) de la persona a la que el expedidor exige que el propietario del buque o el transportista notifique la llegada de la carga a su destino. Ésta suele ser la del consignatario, un agente que se haya nombrado para recibir las mercancías cuando lleguen o un banco.

6 Movimiento del conocimiento de embarque por la cadena de contratos de compraventa

- 6.1 Cabe señalar que el titular legítimo del conocimiento de embarque tiene derechos y responsabilidades con respecto al transportista en virtud del contrato de transporte. Por ejemplo, si se contamina la carga durante el viaje el titular legítimo del conocimiento de embarque tendrá derecho a demandar al transportista por incumplimiento del contrato de transporte.
- 6.2 Por lo general, un contrato de compraventa exigirá al vendedor que facilite el conocimiento de embarque original al comprador (o al banco del comprador) como requisito de pago. Cuando haya una serie de contratos, el conocimiento de embarque pasará normalmente por la cadena que va desde el vendedor inicial hasta el comprador final. A medida que se va transfiriendo el conocimiento de embarque por la cadena, se 'endosa' éste al nuevo titular del conocimiento de embarque. Un endoso consiste por lo general en la firma del expedidor en el dorso del conocimiento de embarque y en la inclusión del nombre de la persona a quien debería entregarse

la carga. Si se inserta la expresión 'a la orden de' después del nombre, dicha persona podrá endosar también el conocimiento de embarque a favor de las partes subsiguientes.

- 6.3 Para que un conocimiento de embarque sea válido, éste debe ser transferido o endosado por el titular legítimo del mismo. Cuando se efectúa un endoso, el nuevo titular legítimo del conocimiento de embarque se convierte en parte del contrato de transporte suscrito con el transportista y/o propietario del buque y adquiere derechos y responsabilidades con respecto a estos últimos de conformidad con lo dispuesto en el conocimiento de embarque.
- 6.4 El hecho de que el mercado de los hidrocarburos sea un mercado sumamente activo y competitivo en el que la carga pasa por muchas manos distintas entre el embarque y el desembarque, plantea problemas en la práctica en lo que respecta al conocimiento de embarque. Esto se debe a que en la mayoría de los casos su endoso no se lleva a cabo 'al mismo tiempo' en que se suscribe el contrato de compraventa y a menudo el comprador final obtendrá el endoso muchos meses después de que se haya desembarcado la carga.
- 6.5 En teoría, el consignatario o el receptor final de la carga debe facilitar el conocimiento de embarque original al capitán del buque para que éste tenga la obligación de desembarcar la carga. No obstante, en la práctica, debido a las demoras en la transferencia del conocimiento de embarque a través de la cadena de contratos, a menudo no se dispone de dicho documento. Para resolver este problema la parte que recibe la carga suele facilitar al propietario del buque/transportista una garantía en vez de entregarle el conocimiento de embarque original a fin de llevar a cabo el desembarque de la carga.
- 6.6 Aunque, en teoría, en el conocimiento de embarque debería indicarse el nombre del propietario de la carga, en la práctica, debido a la naturaleza del comercio internacional de hidrocarburos, es poco probable que se indique verdaderamente quién es el propietario de la carga si se produce un siniestro durante una travesía. Sería necesario investigar los contratos comerciales de numerosas partes para obtener alguna indicación acerca de quién es el propietario de la carga en el momento en cuestión e incluso entonces podrían plantearse conflictos entre las partes en lo que respecta al titular de la propiedad de la carga en dicho momento.
- 6.7 Es bastante común también en algunos contratos que la venta de petróleo crudo obligue al vendedor a facilitar una garantía del título para el pago en vez de un conocimiento de embarque. En tales contratos el comprador no adquiere el título ni se convierte en parte en el conocimiento de embarque.

7 Conclusiones

La descripción anterior de los principales contratos relacionados con el movimiento de la carga por vía marítima no es exhaustiva. No obstante, debería quedar claro que muchas de las partes en cuestión tendrán escasa información o no tendrán información en absoluto en lo que respecta al buque, su expediente de seguridad y siniestros, su historial de embargos y cumplimiento de las normas internacionales, etc. En particular, es posible que el vendedor, comprador, receptor o propietario de la carga, dependiendo de las circunstancias, no tenga una relación directa con el buque.
