



Marzo 2011

EL CONTRATO DE FLETAMENTO. SU TRATAMIENTO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO VIGENTE EN CUBA

Lic. Marla I. Delgado Knight

Profesora Instructora. Facultad de Derecho
Universidad de Ciego de Avila

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Knight Soto, M.I.: *El Contrato de fletamento. Su tratamiento en el Código de Comercio vigente en Cuba*, en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, marzo 2011.
www.eumed.net/rev/cccss/11/

Sumario: 1.Preámbulo. 2.El contrato de fletamento. Concepto y naturaleza jurídica. 3. Características esenciales del contrato. Especial referencia a los elementos del contrato. 4. De la rescisión y resolución del contrato de fletamento. 5.Consideraciones finales.

Palabras claves: *fletamento, fletante, fletador, rescisión, resolución.*

Resumen

El transporte ha contribuido de forma muy activa al desarrollo y avance de la civilización entre todos los pueblos del mundo, siendo el transporte marítimo uno de los medios que mayor aporte ha dado entre otras razones por estar casi las tres cuartas partes de la superficie terrestre. Sin pretender desconocer la importancia del transporte aéreo, la valoración del transporte marítimo es imprescindible en toda transacción mercantil de carácter internacional. El

contrato de fletamento tiene una gran importancia en la esfera del transporte por mar debido a que es la base jurídica de los demás contratos de transporte marítimo. El Contrato de Fletamento por su carácter es eminentemente consensual, no obstante su formalización escrita, pues el consentimiento es su forma de perfeccionarse. El fletador es la persona que contrata con el naviero (fletante) la utilización del buque para el transporte de sus mercancías. El Contrato de Fletamento se rescindirá y se extinguirán todas las acciones que de él se originen si antes de la salida del buque ocurriese la declaración de guerra o interdicción del comercio con la potencia a cuyos puertos debía el buque hacer su viaje.

1.Preámbulo.

Siempre que nos vayamos a referir al Derecho Marítimo y en particular a la transportación marítima de mercancías, es de imperiosa necesidad hacer alusión al Contrato de Fletamento¹ debido a la significación e importancia que merece en el ámbito del transporte marítimo.

Para la doctrina el Contrato de Fletamento es la función primordial del tráfico marítimo, razón por la cual es considerado por algunos tratadistas como "una genuina e integral especialidad de esta rama del derecho y la base jurídica de los demás contratos del transporte marítimo"²

El Contrato de Fletamento constituye el de mayor importancia de la transportación marítima de mercancías. Su evolución histórica va unida al desarrollo tecnológico y económico del buque; por lo que las sucesivas transformaciones técnicas de la navegación marítima han influido en el concepto del fletamento, en las leyes y en la doctrina

2.El contrato de fletamento. Concepto y naturaleza jurídica.

El Contrato de Fletamento tiene sus antecedentes en la práctica comercial que realizaban los egipcios y griegos en la antigüedad, el Código de Hamurabi reunía cuestiones aunque muy simples relacionadas con esta figura, fue posteriormente recogida en el Derecho Romano aunque no es hasta los siglos XII, XIII y XIV aproximadamente que se generaliza el uso de este contrato.

Para seguir un orden prioritario en nuestro análisis acerca de la conceptualización del fletamento, debemos en principio partir de la base que constituye el mismo. Algunos autores consideran que el Contrato de Fletamento no es más que un contrato de arrendamiento de cosas por lo que califican también como causa del fletamento la facilitación del medio y no del transporte como causa exclusiva, y en contraprestación se recibe una cantidad de dinero denominada flete³.

En nuestro caso, sostenemos la idea de que es el contrato por el cual una persona que es propietaria del buque, o quien tiene la disponibilidad del mismo (fletante) lo pone a disposición de otra persona denominada (fletador) que lo

¹ Cfr. ABREU FERNANDEZ, A.: *El derecho en el transporte marítimo*. Edit. Félix Varela, 2006, p. 61.

² *Idem*.

³ *Apud*. ABREU FERNANDEZ, A. *Op cit*. P. 62.

utiliza para operar el mismo o transportar mercancías, mediante el pago de una cantidad de dinero denominada flete. Es un contrato que deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes⁴.

Concordamos con lo anteriormente dicho y razonado debido a que la disponibilidad del buque no solo es la facilitación del medio y o del transporte como causa exclusiva, sino que el buque constituye el medio *sine qua non* para que se hiciera posible calificarlo como fletamento ya que el mismo es propio del contrato de transportación marítima, y el depósito de las mercancías en un buque no significa el almacenamiento sino un acto indispensable a los efectos del transporte, cuestión esta que tiende a confundir a los efectos de su conceptualización.

Es difícil determinar la verdadera naturaleza jurídica del fenómeno en tanto ha existido y existen diferentes criterios al respecto. De este modo en su sentido más amplio se ha considerado por muchos como un contrato de arrendamiento, cosa que sustentaba la doctrina francesa.

Sin embargo el actual Derecho Marítimo se ha opuesto a que el fletamento sea aceptado como un arrendamiento pues, señala Gamechogoicochea, que el depósito de la mercancía en un buque no constituye un arrendamiento, sino un acto indispensable a los efectos del transporte de la misma hacia un punto determinado⁵.

Esta tesis fue complementada posteriormente por Garrigues, al manifestar que el fletamento no acuerda sesión de uso del buque sino el resultado económico que es el transporte como obra consumada. Por lo que la naturaleza jurídica del fletamento queda subordinada a la transportación de mercancías.

Nuestro Código de Comercio, señala que en caso de que se interrumpa definitivamente la transportación de las mercancías por averías de la nave, corresponde de este modo al armador la obligación de fletar un nuevo buque para hacer llegar así la mercancía hasta su destino final⁶, situación esta que es totalmente distinta a un caso de arrendamiento donde el arrendador se limitaría a custodiar la mercancía hasta que sea recogida por el arrendatario, dando por cumplido su obligación contractual.

Por lo que a nuestro criterio no concordamos que el Contrato de Fletamento sea visto como un arrendamiento, fundamentado en la tesis de Garrigues, ya que el simple depósito de las mercancías en un buque no lo convierte en un arrendamiento aunque lleve consigo elementos que tienden a confundirlo, más bien es un contrato que tiene normas generales por las que se rige para la aplicación en el transporte marítimo de las mercancías y la verdadera naturaleza jurídica descansa en ésta, subordinada mejor dicho a la transportación de las mismas.

⁴Vid. gr artículo 652 del Código de Comercio vigente en Cuba.

⁵ ABREU FERNANDEZ, A. *Op. cit* p. 62.

⁶ Vid. gr artículo 657 del Código de Comercio.

Por último diríamos que el Contrato de Fletamento es sin lugar a dudas un compuesto de prestaciones recíprocas, que se traducen en derechos y obligaciones de las partes contratantes. De esta forma el fletador no sólo viene obligado a pagar el flete o precio convenido, sino también a cargar en la nave una cantidad determinada de mercancías.

Todas estas prestaciones tienen como objeto común transportar convenientemente por mar las mercancías hasta su destino. Por ello es que habría que decir, coincidiendo con algunos autores anteriormente citados que el Contrato de Fletamento podrá tener semejanza con otros contratos civiles, sin embargo no es ninguno de ellos, sino todo lo contrario expuesto previamente.

3. Características esenciales del Contrato.

Para hablar de las características del Contrato de Fletamento, consideramos necesario hacer un pequeño pero profundo análisis de las mismas, su definición y como se evidencian en el contrato objeto de análisis.

El contrato en cuestión es consensual, mercantil, bilateral, oneroso y también sinalagmático.

Consideramos que es consensual porque es un contrato tipo en el que la obligación o surtimiento del efecto surge a partir del propio momento en que ambas partes, y me refiero por supuesto al fletante y fletador, convienen en concertarlo. Esta denominación contractual, al igual que en otros muchos contratos que distingue la doctrina ya sean civiles o económicos, plantea que el mismo se perfecciona con el mero consentimiento de las partes, lo que a partir de la declaración de voluntad de las partes que intervienen en el mismo, el contrato es perfecto, independientemente de que sea escrito, es decir, que no requiera otras formalidades para que sea un contrato en todas sus dimensiones. Esto, no le resta para nada que contenga todos los elementos que generalmente lleva un pacto de este tipo: elementos personales, reales y formales.

En cuanto al resto de sus características, podemos continuar a partir de la idea de que el hecho de que este sea un contrato del derecho marítimo, no obsta en nada que sea mercantil, en tanto está referido, y como bien lo corrobora su propio concepto al comercio sin importar que tipo de actividad. De tal suerte se plasma que a través de él se operan o se transportan mercancías.

Como su propia denominación indica, intervienen en él al menos dos partes, sin las cuales sería imposible la perfección del contrato; o sea, habrá siempre un fletante y un fletador; es decir, elementos (en plural) personales, donde uno transporta y el otro alquila, idea esta que sustenta el carácter bilateral del contrato.

Podría decirse que esta característica está muy fusionada al carácter otorgativo-imperativo del contrato⁷, ya que una vez que se perfecciona el contrato y establecida por consiguiente una parte y conecta relación jurídica-marítima, las partes fletante-fletador están inmersos en un sistema de limitaciones y facultades, esto es que ambas partes tienen derechos y

⁷ Cfr. ABREU FERNANDEZ, A. :*Fundamentos del Derecho Marítimo y Comercial* Ed. ENPES, 1990, p. 49.

obligaciones recíprocas una vez perfeccionado el contrato. Derechos y obligaciones que lejos de ser simples son harto complejo por las características que presenta el propio contrato y su regulación internacional. Es por ello que se plantea que amén de ser un contrato cierto y de gran importancia le impone a las partes que necesariamente las obligaciones de una de ellas se sustituye en derecho de la otra y viceversa.

Es este un contrato oneroso en tanto que no sólo es preciso que el fletante ponga a disposición del fletador el buque designado, sino que éste último tiene que pagar cierta cantidad de dinero denominada flete, cuya obligación, a nuestro juicio, es la más importante de todas las que tiene el fletador del buque y además cuyo incumplimiento acarrea el correspondiente procedimiento y esto se encuentra estrechamente relacionado con el carácter sinalagmático que consiste en la contraprestación de las partes; o sea, que una persona (fletante) se ve obligado a poner el buque a disposición de otra (fletador), y este último a entregar una cantidad de dinero denominada flete, para la transportación de sus mercancías.

3.1 Especial referencia a los elementos del contrato.

Dentro del Contrato de Fletamento hay figuras importantes sin las cuales no se hiciera posible realizar dicho contrato, es por ello que daremos especial atención a estos elementos constitutivos del mismo. Pero eso no hace que otras figuras u objetos pierdan su importancia, pues todas están relacionadas y sólo de este modo surtirá efectos jurídicos el mismo.

Elementos Personales:

Fletante:

Puede ser el armador, capitán del buque, transportista. Es la persona que asume la obligación de realizar el transporte, o sea, un buque determinado a disposición de otra persona - fletamento típico – con el buque que tenga convenio – transporte⁸.

El Código Español habla del fletante en todos sus casos, pero su persona contractual aparece confundida con la del capitán, o sea, con la persona del capitán, el cual ciertamente no actúa en el fletamento en su propio nombre, sino como representante del naviero en este carácter.

Ya sabemos que puede pactar el fletamento sólo en la ausencia del naviero, según el criterio de la accesibilidad concreta.

Sin embargo en el tráfico moderno el capitán está al margen de estas funciones comerciales de la contratación que se encomienda hoy a las agencias marítimas, pero aunque el capitán no sea contratante en el fletamento, es indudable que es quien interviene en su ejecución a nombre del fletante, y en este sentido el código lo considera como parte contratante.

⁸ Crf. ABREU FERNANDEZ, A. *El derecho... op. Cit* p.64.

Fletador:

Es la persona que contrata con el naviero (fletante) la utilización del buque para el transporte de sus mercancías o él personalmente, pero en este último caso y a semejanza del transporte terrestre recibe el nombre de cargador. La intervención de un tercero por cuenta ajena que contrata el transporte con el fletante, recibe el nombre de comisionista de transporte. Es aquí, también frecuente, que finalmente aparece también en el fletamento la figura del destinatario con la misma fisonomía que en el transporte terrestre. Aquí se interpone el comercio de comisión con los llamados consignatarios de la carga o del buque; o sea, que el fletador es la persona que va a fletar un buque por tiempo o por varios viajes y, finalmente es armador, el que toma un buque en arriendo entre tiempo determinado o viajes para explotarlo, corriendo por su cuenta al pertrecharlo, dotarlo y avituallarlo, según el artículo 3 de la Ley 22 de diciembre de 1949, en sus apartados 2 y 3, destaca las definiciones entre las denominaciones de naviero y la cualidad de propietario del buque, salvo el caso de representantes del buque en que se halle así la consideración de fletador como porteador de las mercancías, o sea, como persona que asume la obligación de realizar el transporte de sus mercancías en su contrato de transporte marítimo mediante un pago de dinero denominado flete al fletante. En contraprestación al concepto clásico de fletador como cargador, operan aquí la figura del fletador como cargador.

Elementos reales:

Los elementos reales como expresamos al principio, son objeto de estudio con especial atención debido a su gran importancia a la hora de la contratación, lo que trataremos individualmente:

Carga o mercancía que se transporta: Las mercaderías que se transportan están reguladas en la Ley 22 de diciembre de 1949, en su artículo 2; que debe entenderse por mercancías a los efectos de la Ley las marcas necesarias para la identificación de las mercancías, cosa que posibilita al comercio el no fraude o la piratería de las mismas y seguridad de lo que se está o se vaya a transportar, se debe conocer también el número de bultos, o sea, para que se tenga conocimiento de la cantidad de cosas, como cajas, lácteos, sacos, etc. Se debe conocer el peso, el estado y la condición de esas mercancías que se designan en el conocimiento de embargo, para evitar transportar mercancías que se encuentran en mal estado de conservación, y afecte el resultado económico del que así lo pretendió.

El flete o el precio del fletamento: es quizás de todos sus elementos reales el más significativo o importante, pero como dicho fue anteriormente no se puede atribuir más importancia a uno que a otro debido a que sin uno no se puede realizar el contrato, de tal modo que llegue a surtir efectos jurídicos para ambas partes. (fletante-fletador). Siendo el flete el precio de transporte de mercadería que va a entregar el fletador al fletante por alquilar la ave o parte de ella para conducir mercaderías o personas.

Buque en su caso: A nuestro criterio y juicio es fundamental la designación del buque, ya que sin la prestación de servicio del mismo no se consumaría la pretensión y resultado económico por parte del fletador. Y es por esto que la designación del buque, implica la imposibilidad de sustituirlo, salvo convención en contrario pactada entre las partes.

Por último podemos afirmar que el buque utilizado en el Contrato de Fletamento, debe corresponder como requisito indispensable efectivamente, con el nombre y nacionalidad con que ha sido fletado u ofrecido. La clasificación del mismo es también de suma y primeriza importancia, un elemento necesario, dado que las condiciones del buque es un factor importante que siempre tiene en cuenta el fletador, ya que de este modo estando o encontrándose el buque en buenas condiciones, significaría un feliz arribo de las pretensiones de resultado económico para ambos, fletante y fletador.

4. De la rescisión y resolución del contrato de fletamento.

En buena técnica jurídica, todo contrato puede ser rescindido en virtud de diversas causas, y esto a su vez está dado por el derecho a la protección de los intereses tanto patrimoniales como no patrimoniales inherentes a cualquiera de las partes que se han sujetado a diversos derechos y obligaciones, en virtud de un acuerdo de voluntades, que a su vez es generador de efectos jurídicos.

Debemos, a nuestro juicio hacer primeramente un breve análisis sobre las instituciones Rescisión y Resolución de los contratos, puesto que conviene tanto al intérprete como al ponente del derecho, comenzar definiendo las categorías jurídicas para ser mejor comprendidos. En este sentido tendríamos que aseverar que una obligación válidamente contraída puede extinguirse por rescisión, y deja de surtir sus efectos legales, toda vez que de no aplicar la institución pueden ocasionarse lesiones o perjuicios a uno de los contratantes. La rescisión por tanto, no implica la existencia de vicios de la voluntad de los intervinientes en el acto jurídico que generó la obligación, sino una afectación patrimonial que injustamente se ha impuesto, bien en el momento de la celebración del acto o en virtud de circunstancias sobrevenidas con posterioridad.

Conforme al Derecho Civil una vez declarada la rescisión procede en todo caso la devolución de las cosas que fueron objeto del acto. Dicha acción que implica la validez de los actos que se impugnan, es incompatible con la de nulidad, pues quien alega esta última reputa como ineficaz el acto que impugna.

Por otra parte, en el supuesto de las obligaciones recíprocas se ofrece frente al incumplimiento la posibilidad de pedir la resolución como uno de los medios de restablecer el equilibrio patrimonial que sobreviene al producirse aquel. De esto se desprende como es lógico que en las obligaciones recíprocas (este es el caso) contractuales existe cierto equilibrio de los sacrificios de las partes y en sus fines económicos opuestos, y es claro que ninguna de ellas se habría adherido al contrato si la otra parte no hubiera asumido tal sacrificio. La resolución viene establecida por la Ley y sus efectos tienen carácter retroactivo. Es en este sentido, una opción a favor de quien ha sido víctima del

desequilibrio antes mencionado. En virtud de dicha institución (Resolución) la obligación de la parte que cumplió se extingue aún después de haber esa parte realizado su prestación, por lo que esta deviene en ineficaz.

Ahora veremos cómo se comportan estas instituciones civiles a la luz del Derecho Marítimo, y más estrictamente en las obligaciones contractuales en virtud de un Contrato de Fletamento. Estas instituciones abarcan todo un cúmulo de preceptos en el Código de Comercio cubano desde su Artículo 688 al 692.

Podrá rescindir el fletante un contrato de fletamento por diversas causas, entre las que podemos destacar: si antes de cargar el buque abandonare el fletamento, pagado la mitad del flete convenido; si no se pusiera el buque a disposición del fletador en el plazo y forma convenidos⁹.

Las causas conocidas por la doctrina que frustran un contrato de fletamento son el embargo, epidemia, guerra.

El embargo conforme a la Enciclopedia Jurídica Española No.13 es la ocupación, aprehensión o retención de bienes hecha en virtud de mandamiento de juez, autoridad competente por razón de deuda o delito. Puede tener por objeto, asegurar las resultas de un juicio civil, entre otros, encaminado siempre a garantizar la efectividad de responsabilidades pecuniarias, y estas soluciones habrán de ajustarse a diferentes legislaciones. El embargo de buques o pertenencia a bordo de él no escapa a tal denominación.

El Artículo 690 establece una serie de causales (5) en virtud de la cual el Contrato de Fletamento se rescindiré y se extinguirán todas las acciones que de él se originan si se produce una de estas antes de hacerse a la mar, y en su apartado cuarto el propio artículo se consigna que: "...La detención indefinida, por embargo del buque de orden del gobierno o por otra causa independiente de la voluntad del naviero". Por lo que podemos aseverar según letra de este apartado articular que el embargo constituye causa de rescisión y por ende causa de frustración de dicho contrato.

Los buques, conforme lo estipula el Artículo 584 del Código de Comercio, pueden ser embargados y vendidos judicialmente a instancias de cualquiera de los acreedores en el puerto en que se encuentren por deudas de las que se relacionan en el Artículo 580 del propio cuerpo legal, que más adelante enunciaremos, y sólo en el puerto de su matrícula, si las deudas son de otra clase; pero si estuviera cargado y despachado, continúa el propio artículo 584, para hacerse a la mar el embargo no podrá verificarse por determinadas deudas a saber, a aquellas que son contraídas para prestar y avituallar la nave en aquel mismo viaje, y el embargo cesará si cualquier interesado en la expedición diese fianza de que regresará al buque (especie de promesa o compromiso) dentro del plazo fijado en la patente, obligándose en caso contrario a satisfacer la deuda en cuanto sea legítimo, aunque fuere fortuito el mismo.

⁹ Vid. *gr* artículo 688 del Código de Comercio.

Ahora bien, según el Artículo 589, el buque no puede ser embargado ni ejecutado en su totalidad, por las deudas particulares de un partícipe en aquel (buque), sino que el procedimiento habrá de contraerse a la porción que tuviere el deudor en el buque sin poner obstáculos a la navegación.

En este sentido y en atención al articulado que analizamos, o sea, el apartado cuarto, se constituye en causa justa para la revocación del viaje según el Artículo 640 del propio cuerpo legal, también en su apartado cuarto donde se dice como se consigna a continuación: "...Serán causa justa para la revocación del viaje, la retención o embargo del mismo por orden del gobierno o por otra causa independiente de la voluntad del naviero (entran dentro de este artículo las otras causas del Artículo 690 que luego analizaremos). Por otra parte, si el fletador embarca en la nave efectos diferentes de los que manifestó en el momento de concertar el Contrato de Fletamento, sin consentimiento del fletante o capitán, y por ello sobrevienen perjuicios por confiscación, embargo o detención u otras causas, responderá el causante con el importe de su cargamento y con sus bienes, de todos los perjuicios causados por su culpa"¹⁰

Por otra parte, se denomina epidemia según la Enciclopedia Jurídica Española No. 14 a la enfermedad grave o leve que ataca a un pueblo o comarca durante algún tiempo haciendo víctimas de ella a muchas personas transmitiéndose de unas a otras por contagio o comunicación, continuando la propia enciclopedia que una enfermedad se considera epidémica cuando, sin depender de causas habitualmente inherentes al país invaden al mismo tiempo y en un mismo lugar a un considerable número de personas. O cuando se hacen mucho más frecuentes de lo que de ordinario son. Por supuesto que este tipo de causas de frustración del Contrato de Fletamento, está en dependencia además de las regulaciones internacionales, de las regulaciones sanitarias propias de los Estados. En este sentido en caso de confirmarse los primeros casos o síntomas de una epidemia, el Estado representado por las instituciones de salud adoptan o deben por lógica adoptar las inmediatas medidas para suprimir la enfermedad, y hacer extensivas la toma de medidas a la población que se encuentra en ese momento en el territorio ya sea nacional o extranjero. De este modo se logra evitar la posible frustración del Contrato de Fletamento para un feliz arribo de la tripulación.

La guerra constituye otra de las causas que frustran el Contrato de Fletamento. La guerra es tan antigua como la humanidad misma y constituye además el peor antónimo de la paz. Es por tanto una de las acciones más destructoras del hombre, aunque en ocasiones sus causas son justas y legítimas. Muchos concuerdan en que su sentido etimológico es de origen germano, otros autores en que es derivado de "Ger o wer del Zanjón", y otros del Celta gerra, en que las naciones sustituyen o conquistan los derechos por la fuerza.

Existe cierta distinción entre la guerra marítima y la terrestre, fundamentado en que la propiedad privada en el mar merece el mismo respeto que la propiedad privada en la tierra, por lo que según estas estipulaciones, el buque mercante puede ser capturado derivado del derecho de presa. Lo lógico sería que entre ambas guerras no existan distinciones, aunque es necesario aludir que no es lo mismo, ni la forma de actuar, ni las medidas a tomar son las mismas en la

¹⁰ Cfr. artículo 681 del Código de Comercio.

guerra producida o hecha por aire, tierra o mar. Es esencial decir además que la guerra es una institución del Derecho Público Internacional, engranando aspectos exteriores e interiores de las funciones de los Estados. Con relación al Derecho Público interno (función interna del Estado) están las disposiciones referentes al poder de declarar la guerra y hacer la paz, de esta suerte de atribución especial y extraordinaria de los estados se le une una causa o interés estatal derivada en la protección, mantenimiento y defensa del orden interior del estado. En Cuba la guerra o el estado de guerra constituye una situación excepcional consistente en estado de ese carácter que se establece de forma temporal en todo el territorio nacional o en una parte de él, en forma temporal y en interés de garantizar la defensa nacional o proteger a la población y a la economía en caso o ante la inminencia de una agresión militar¹¹. Durante esta situación excepcional corresponde al Consejo de Defensa Nacional determinar el procedimiento legal a seguir por las diferentes autoridades para la protección del estado.¹²

La situación de mayor trascendencia que se declara en el territorio nacional, y la autoridad facultada para declarar la guerra, corresponde al Consejo de Estado¹³, cuando no esté sesionando la Asamblea Nacional del Poder Popular, lo que se deduce que el órgano por excelencia lo es este último.¹⁴

Consideraciones finales.

El Contrato de Fletamento marítimo es aquel por el cual una persona (fletante) se obliga a poner un buque a disposición de otra persona (fletador), el que se compromete a pagar una cantidad denominada flete. Que esta persona como fletante ha de tener la libre disposición del buque para que el fletador pueda operarlo en el tiempo pactado.

Es este un contrato eminentemente consensual, no obstante su formalización escrita, pues es el consentimiento su forma de perfeccionarse y es a la vez un acto propiamente mercantil.

Este contrato cuenta con tres clases o modalidades que son el fletamento por viaje (voyage charter), por tiempo (time charter) y a casco desnudo (demise charter). Estando los dos primeros sujetos a una operación por un tiempo o cantidad de viajes, pero donde se entrega el buque en completo estado de equipamiento (armado), con combustible y dotado de tripulación; mientras que en el Demise Charter, se constituye un especial tipo de fletamento, más cerca del arrendamiento, donde el buque es entregado sin armar, sin combustible y sin dotación de tripulación.

El contrato de fletamento se rescindirá y se extinguirán todas las acciones que de él se originen si antes de hacerse a la mar el buque desde el puerto de salida ocurriese la declaración de guerra o interdicción del comercio con la potencia a cuyos puertos debía el buque hacer su viaje.

Procederá también la rescisión de toda obligación cuando circunstancias posteriores, extraordinarias e imprevisibles al momento de su constitución, la hagan tan onerosa para el deudor que pueda presumirse que éste no la hubiera contraído de prever la nueva situación sobrevenida.

¹¹ *Vid. gr* artículo 9 Ley 75 de 21 de diciembre de 1974: Ley de Defensa Nacional

¹² *Cfr.* artículo 10 de la Ley 75/74.

¹³ *Vid. gr* artículo 90 de la Constitución de la República de Cuba.

¹⁴ *Vid. gr.* artículo 75.1 de la Constitución de la República de Cuba

Bibliografía.

I. Fuentes doctrinales.

ABREU FERNANDEZ, Alberto, *Fundamentos del Derecho Marítimo y Comercial*, Editorial ENPS, La Habana, 1990; **ABREU FERNANDEZ, Alberto**, *El derecho en el transporte marítimo*, Editorial Félix Varela, La Habana, 2006; **Alier y Cassi, Lorenzo M^a**. / *Enciclopedia Jurídica Española No. 14. / Causas que frustran el Contrato de Fletamento / Lorenzo M^a. Alier y Cassi, Enrique Oliver Rodríguez, Juan Torres Ballesté. Alvarez Boudet. Bernardis.* / Derechos y Obligaciones de las Partes en el Contrato de Fletamento / Bernardis Alvarez Boudet, Francisco Márquez Granada, Ana Sánchez Leyva.-- Ed. producción MES. La Habana. 1986,100-106. **Fariña, Francisco**. Reglamentación Internacional de Abordajes / Francisco Fariña.-Ed. © BOSH, 1958; **Hechemendía, José Miguel** / *Derecho Internacional Privado*. José Miguel Hechemendía. -- Ed. Juan Marinello. La Habana. 1993; **Jatri Hamdi, Omar** / *Trabajo de Diploma. El Contrato de Fletamento y el Conocimiento de Embarque / Mahamud Mohamed, Musaid. Camagüey, 1998*; **Soberon Valdés, Francisco**, *Fletamento de buques*. Empresa Cubana de Fletes, La Habana, 1974. **Thiele, Carmen** / Carmen Thiele. *La Asistencia y el Salvamento*. Universidad de Oriente. 1986.

II. Textos legales.

Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 hecho extensivo a Cuba el 28 de enero de 1886.

Código Civil cubano. Ley No. 59 de 16 de julio de 1987.

Constitución de la República de Cuba de 24 de febrero de 1975.

Ley 75 de 21 de diciembre de 1974: Ley de Defensa Nacional.

III. Sitios webs visitados.

<http://www.edimar.es/aedm/> consultado el 14 de enero de 2011.