



LOS CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE BUQUE INTRODUCCIÓN

M^a Paz Martín Castro

Profesora Titular de Universidad
Departamento de Derecho Mercantil
Universidad de Cádiz

Blanca Romero Matute

Profesora Titular de Universidad
Departamento de Derecho Mercantil
Universidad de Cádiz

Se pueden definir como aquellos contratos mediante los que se articula la explotación del buque

- Contrato de arrendamiento de buque
- Contrato de fletamento por viaje (*voyage charter*)
- Contrato de fletamento por tiempo (Time charter)
- Contrato de fletamento para el transporte en régimen de conocimiento
- Contrato de pasaje
- Contrato de remolque
- Contrato de arrendamiento náutico

La LNM destina su **Título IV** a los «**Contratos de Utilización del Buque**» (arts. 188 a 313), denominación genérica tomada del *Codice de la Navigazione* italiano de 1942). La expresión no resulta del todo acertada por ocultar el fundamento causal de los distintos contratos, centrandó su atención en el elemento real –buque- lo que no resulta decisivo para calificar la naturaleza de los diferentes contratos (Sánchez Calero). Más adecuada hubiera sido la expresión contratos de «explotación del buque» e incluso «contratos náuticos».

CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN

La clasificación de los diferentes contratos ha de hacerse tomando en consideración los siguientes aspectos:

- ✓ Los caracteres básicos de las obligaciones de las partes
- ✓ La causa objetiva del contrato
- ✓ La finalidad económico-social del contrato
- ✓ El contenido material de las relaciones obligatorias

- El **buque** puede estar 
 - ✓ armado y equipado
 - ✓ sin armar ni equipar
(*bareboat charter*)

- El **fletador** –persona a cuyo disposición se pone el buque- puede usarlo para el transporte de sus propias mercancías o para el transporte de mercancías ajenas a través del contrato de transporte celebrado con un tercero

CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LOS PRINCIPALES CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE BUQUES

ARRENDAMIENTO DE BUQUE

Concepto: una parte, llamado arrendador, cede a otra llamada, arrendatario (*bareboat charter*), la posesión de un buque por un tiempo determinado y a cambio de un precio llamado, renta (*hire*).

Naturaleza: *Locatio rei*

Las obligaciones del arrendador y del arrendatario no varían según el buque esté armado y equipado o a casco desnudo.

Obligación del arrendador

✓ ceder la posesión del buque

El arrendador queda desprovisto del buque que cede al arrendatario (armador)

Obligación del arrendatario

Gestión náutica (**empresa de navegación**) y comercial (**explotación comercial**) del buque

✓ Explotar el buque

✓ Hacer frente a los costes de la tripulación

✓ Pagar la renta

Elementos personales:

- **Arrendador (*owner*):** persona que cede la posesión del buque. Normalmente es el propietario
- **Arrendatario (*bareboat charter*):** persona que lleva a cabo la explotación del buque (naviero), tras la cesión por el arrendador

Elementos reales:

- **Buque:** armado y equipado (con pertrechos, aparatos...) o sin armar ni equipar (casco desnudo)
- **Renta (*hire*):** contraprestación satisfecha por el arrendatario

Elementos formales:

Contrato formal: Conforme establece el art. 189 LNM el contrato **habrá de constar por escrito**, debiendo además inscribirse en el RBMuebles para resultar oponible a terceros de buena fe. Normalmente, estos contratos se realizan de acuerdo con modelos ingleses aprobados por la BIMCO (**BARECOM**) .

Distinción entre propiedad y posesión (*demise*): En relación con la explotación del buque se debe distinguir

*Demise –
traslado de la
posesión del
buque-
(asunción de
ambos ámbitos
de gestión)*

- ✓ **Gestión náutica:** la encargada de que el buque se halle en condiciones de navegar
- ✓ **Gestión comercial:** la encargada de buscar la carga e impartir instrucciones sobre los puntos de carga y descarga de la misma.

EL CONTRATO DE FLETAMENTO

La LNM define genéricamente el contrato de Fletamento como aquel en cuya virtud un porteador a cambio de un flete se obliga frente al cargador o fletador a transportar mercancías por mar y entregarlas al destinatario en el lugar convenido. (art. 210 LNM)

Art. 203 LNM: «Por el contrato de transporte marítimo, también llamado fletamento, el porteador se obliga a cambio de un flete a transportar mercancías y a entregarlas al destinatario, en el lugar de destino»

Así, la LNM pone fin a la polémica doctrinal acerca de la naturaleza del fletamento al identificarlo con el transporte, por más que sea posible contratar la disponibilidad de un buque para una finalidad distinta.

LNM prevé diferentes **modalidades de Fletamento**:

En primer lugar, es posible fletar **todo o parte de la capacidad de un buque**. En este caso, cualquiera de las partes podrá requerir a la otra para la emisión de una póliza de fletamento (*Charter party*). El fletamento del buque podrá serlo por **tiempo o por viajes**; distinguiéndose así entre contrato de fletamento por tiempo (*Time Charter*) o contrato de fletamento por viaje (*Voyage Charter*):

Time Charter: El porteador-fletante se obliga a realizar todos los viajes que el fletador ordene durante el período de duración del contrato.

Voyage Charter: El porteador se obliga a realizar el/los viaje/s contratado/s por el fletador; siendo de cuenta del porteador todos los gastos de explotación.

FLETAMENTO POR TIEMPO. TIME CHARTER

Concepto: Aquel contrato mediante el que una persona (fletante) pone a disposición de otra (fletador) un buque armado y equipado por un **tiempo** determinado a cambio de un precio cierto (flete). El buque queda así parcialmente a disposición de fletador, ya que ordenará los viajes al fletante; si bien éste retiene la posesión del buque que no es cedido, sino puesto a disposición del fletador.

Causa del contrato:

Disponer de la actividad de un buque perfectamente preparado para prestar un servicio de navegación. El fletante **pone el buque a disposición del fletador** de modo que su obligación consiste en hacer navegar el buque y seguir las instrucciones del fletador. El Fletador **se aprovecha de la navegabilidad que le proporciona el fletante** para transportar mercancías propias o ajenas, indicando los lugares a donde debe ir el buque

La función económica:

Puede consistir en la intención del fletador de solucionar **problemas coyunturales de tonelaje propio** o bien **obtener servicios de un buque** que necesita, pero respecto del cual no posee los conocimientos náuticos necesarios.

No se trata de un arrendamiento de buques.

Cálculo del flete: En función de la **duración del contrato (tiempo)**, y no de los viajes ni de la mercancía transportada, dado que se desconocen a *priori* tales datos. Ello explica que los gastos de explotación (variables), no repercutibles a priori, sean soportador sobre el fletador.

El fletador podrá embarcar mercancía propia o perteneciente a terceros con los que el fletador ha celebrado un contrato de FV o FRC. Frecuente la superposición de contratos de explotación .

Documentación: Pólizas tipo BIMCO (BALTIME, LINERTIME, entre otras)

FLETAMENTO POR VIAJE. VOYAGE CHARTER

Concepto: Aquel contrato mediante el que una persona (**fletante**) se compromete a poner a disposición de otra (**fletador**) un buque **determinado armado y equipado** para efectuar un transporte, en uno o más viajes a cambio de un precio cierto (flete).

La **Gestión náutica y comercial** del buque corresponden al **fletante**, que es quien se encarga de buscar las mercancías y de que el buque esté en condiciones de navegabilidad.

Causa del contrato: desplazar mercancías de un lugar a otro.

Elementos personales:

Fletante: Lleva a cabo tanto la empresa de navegación como la de transporte y no cede el buque.

Fletador: Lleva a cabo la expedición marítima de las mercancías.

Elementos reales:

✓ **Buque: el determinado en la póliza.** Buques destinados al transporte de mercancía **homogénea** (graneles). Buques graneleros. Buques **tramp** (en situación de oferta permanente a cualquier lugar del mundo)

Obligaciones de las partes:

Fletante: se obliga a transportar mercancías en un buque determinado.

Fletador: se obliga a entregar las mercancías en el puerto de carga y pagar el flete.

CONTRATO DE FLETAMENTO PARA EL TRANSPORTE EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO:

Concepto: Aquel contrato mediante el que una persona (porteador) se obliga a transportar mercancías de otra persona (cargador) a cambio de un precio cierto (flete).

Principales diferencias con el *Voyage Charter*

- **Indeterminación del buque:** mientras en el fletamento por viaje el traslado se ha de realizar en un buque **determinado**, en el transporte en régimen de conocimiento se contrata simplemente el traslado de los géneros, independientemente del buque utilizado.
- De otro lado, en el fletamento por viaje se transporta mercancía **homogénea**, normalmente de un solo propietario; en el transporte en régimen de conocimiento se suele transportar **carga general** perteneciente a diferentes porteadores, gozando de **menor relevancia** las características del **buque**.

Causa del contrato: desplazamiento de mercancía perteneciente a una pluralidad de porteadores.

Elementos personales y obligaciones de las partes:

Porteador: Transporte y custodia de los géneros

Cargador: abonar el flete, en su caso, conforme al acuerdo celebrado por las partes.

Destinatario: abonar el flete, en su caso, conforme al acuerdo celebrado por las partes.

CONTRATO DE PASAJE

Concepto: Aquel contrato mediante el que una persona (porteador) se obliga a trasladar con seguridad por vía marítima a otra persona (pasajero) y a sus equipajes –con los límites de peso y volumen fijados por el porteador o por los usos- a cambio de un precio cierto (pasaje). La regulación de la LNM (287 y ss.) sobre el contrato ha de completarse con las [condiciones generales del billete de pasaje](#) que debe contener las menciones mínimas del art. 288.

Causa del contrato:

Traslado de personas por vía marítima

Elementos personales:

Porteador: su principal obligaciones trasladar al pasajero incólume de un puerto a otro, en las condiciones de seguridad y comodidad pactadas o las habituales, para lo que ha de asegurar la navegabilidad del buque. El traslado se habrá de efectuar en el tiempo y de acuerdo con el itinerario pactado.

Pasajero: Pagar el precio, además de presentarse oportunamente para el embarque

Documentación del contrato:

Billetes emitidos por las diferentes compañías a la orden o a favor de persona determinada.

Regulación: Arts. 287 a 300 LNM y CG del billete. Ámbito internacional: [Convenio de Atenas de 1974 modificado por el Protocolo de 2002](#) (ratificado por España en 2015). En el ámbito comunitario se han de tener en cuenta el Reglamento nº 1177/2010, de 14 de noviembre de 2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, [sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables](#); Reglamento (CE) n.º 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, [sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente](#), que incorpora como Anexo el Convenio de Atenas.

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO NÁUTICO

Concepto: Contrato en cuya virtud el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario un buque o embarcación por un tiempo determinado con una finalidad exclusivamente deportiva o de recreo.



Retraso

El retraso en la entrega del buque acarrea la obligación de **indemnizar la suma pactada** o, en su defecto, una suma proporcional al retraso ocasionado.

Si el retraso fuera superior a **48 h**, además de la indemnización, el arrendatario podrá optar entre **resolverlo o ampliarlo por el tiempo equivalente al retraso**.