



# CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUES

**M<sup>a</sup> 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**

# ARRENDAMIENTO DE BUQUES

Se define como aquel contrato en cuya virtud una parte, llamada **arrendador (owner)**, cede a otra llamada, arrendatario (***bareboat charter***), la posesión de un buque por un **tiempo determinado** y a cambio de un precio llamado **renta**

Con las máquinas y equipos necesarios para navegar



Con la tripulación exigida por la Ley

## ARMADO Y EQUIPADO:

A menudo en otros Ordenamientos, esta modalidad de arrendamiento es catalogada como *Time Charter con demise*; circunscribiéndose así el arrendamiento al supuesto de arrendamiento a **casco desnudo**.



**Nota definitoria:** posesión del buque se transfiere al arrendatario quien adquiere la **gestión náutica** y **comercial** del buque

## A CASCO DESNUDO:

Sin armar ni equipar (Bareboat Charter).

El Capitán y dotación están sujetos a la dependencia laboral del arrendatario.



Se encarga de que el buque esté en condiciones de navegar (combustible, reparaciones, equipamiento)



Se encarga de buscar la carga y dar instrucciones sobre los puntos de carga y descarga

**Elementos reales**

- El buque, armado o desnudo
- Renta

**Elementos formales**

El contrato deberá formalizarse por escrito e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles para que resulte oponible a terceros de buena fe.

Normalmente, estos contratos se formalizan conforme a modelos ingleses aprobados por BIMCO (BARECOM)

# CARACTERES DEL CONTRATO

- 
- ✓ Oneroso
  - ✓ Bilateral y sinalagmático
  - ✓ De tracto sucesivo
  - ✓ Mercantil
  - ✓ *Intuitu personae*

## REGULACIÓN

LNМ: arts. 188 a 202 LNМ

El contrato de arrendamiento de buques carece de regulación internacional uniforme. En el ámbito contractual BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) tiene redactadas modelos de pólizas cuyo uso se halla ampliamente extendido en el tráfico.

## FINALIDAD ECONÓMICA

- ✓ Naviero que desea **completar la capacidad de carga**.
- ✓ Naviero que **no quiere contraer las obligaciones financieras** que genera la adquisición del buque.
- ✓ **Necesidad urgente de un gobierno** de contar en época de crisis con una capacidad de transporte de la que carece.
- ✓ Arrendamiento de buques con **opción de compra**. El propietario vendedor conserva la propiedad, sirviendo el buque de garantía hasta que abone la totalidad del precio, *leasing*.
- ✓ **Cambio temporal de pabellón** a fin de poder acceder a determinados mercados; dado que para acceder a ciertos tráficos determinados registros exigen que el buque posea su nacionalidad. Para ello se suele acudir a la fórmula de arrendar un buque a un empresario del país interesado a fin de acceder al pabellón que se pretenda.

# OBLIGACIONES DE LAS PARTES

## OBLIGACIONES DEL ARRENDADOR

✓ **Entrega del buque y sus pertrechos al arrendatario** (momento y lugar estipulado en el contrato). La fecha generalmente se fija en las pólizas de forma aproximada (*about*), añadiendo una segunda fecha límite o fecha de cancelación (cl. de cancelación). El arrendatario no está obligado a aceptar el buque antes de la fecha acordada.

**Cláusula de cancelación (*cancelling clause*):** Transcurrido el período de tolerancia previsto en la póliza (fecha prevista de llegada del buque a puerto «lay-can») y el fijado como fecha de cancelación, puede el arrendatario resolver el contrato, independientemente de que haya existido o no culpa del arrendador por la falta de entrega. El rigor de la cláusula, obliga al fletante a dirigirse al puerto, sin conocer si el arrendador hará uso de su derecho a resolver el contrato. Por ello, en su redacción más moderna, la cláusula dulcifica su rigor, en cuanto que se concede al arrendatario un plazo de 36 horas para decidir si hará o no uso de su derecho de resolución. Si en ese plazo no hubiera manifestación alguna por parte del arrendatario, decaerá su derecho a resolver. Además de la resolución, el arrendatario **tendrá derecho a la indemnización de los daños y perjuicios derivados del incumplimiento, siempre que demuestre** la culpa del arrendador en la falta de puesta a disposición o en el retraso de la misma. **Vid. CL. 5 BARECOM**

**La LNM no prevé entre los preceptos que disciplinan el arrendamiento de buques, las consecuencias del incumplimiento de la obligación de entrega del buque, por lo que habrán de buscarse dichas consecuencias en los preceptos que regulan el contrato de fletamento**

**Art. 214 LNM:** «El fletador podrá resolver el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida. Podrá además reclamar indemnización por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador»

La entrega del buque exige también la entrega de las pertenencias. Lo común será que las partes elaboren un completo inventario en el que se incluirán las partes constitutivas, las pertenencias, los accesorios y los géneros de consumo tales como combustibles, pinturas, cabos) Vid. cláusula 9 BARECOM

El buque debe estar en condiciones de **navegabilidad**.

El buque debe tener la **cabida prevista** en el contrato

El buque debe entregarse en las **condiciones pactadas** o, en su defecto, en las adecuadas para el uso pactado.

## ✓ **Mantenimiento del estado de navegabilidad (Art. 194 LNM). Reparaciones necesarias**

1. **Ordinarias:** derivadas de la explotación de buque. Son de cuenta del arrendatario (Cl. 10 BARECOM Cláusula de mantenimiento y Operación»)

En esta misma línea la LNM obliga al arrendatario a comunicar al arrendador los daños sufridos por el buque que afecten a la clasificación del buque

2. **Extraordinarias:** causadas por vicio propio del buque (defecto oculto) o por caso fortuito son por cuenta del arrendador. Adviértase que el caso de averías ocasionada por defectos ocultos, el arrendador se obliga a repararlas y a soportar la pérdida del alquiler durante la reparación, pero NO a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por el defecto oculto. Sin embargo durante su uso, las pólizas, suelen hacer pesar sobre el arrendatario la obligación de atender a los gastos que de ello, bajo la obligación general de mantenimiento del buen estado del buque.

## ✓ **Mantener el goce pacífico:**

Comprende la garantía por privilegios marítimos o embargos que deriven de obligaciones o ejercicio de

, en relación con el desgaste natural que experimente el buque la posesión del buque anteriores al arrendamiento.

Dicha obligación del arrendador se halla íntimamente ligada con el mandato contenido en el art. 192.2 LNM, conforme al cual, si como consecuencia de la existencia de un vicio, debiera interrumpirse el uso del buque durante un período superior **a 48 horas**, quedará suspendida la obligación de pago del flete durante el período que dure la inactividad.

Cuando la interrupción del uso del buque se deba a la reclamaciones dirigidas contra el arrendador, el arrendatario tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que se deriven de la retención.

## ✓ **Asegurar el buque:**

La LNM no dice nada respecto de esta obligación. Algunas pólizas contemplan una doble alternativa:

- a) Todos los seguros por cuenta del arrendatario
- b) La parte que debe soportar las reparaciones de las averías del buque será la que lo asegure.

La BARECOM ofrece la alternativa de que sea el propietario o el arrendatario quien lo asegure, si bien la prima correspondiente recaerá sobre el arrendatario.

## ✓ **Navegabilidad del buque (art. 192 LNM):**

El buque se ha de entregar para hacer frente a las navegaciones de su clase. La navegabilidad que compromete el arrendador es **la navegabilidad inicial**. Por tanto, no se responsabiliza de la innavegabilidad sobrevinida del buque (que ha de soportar el arrendatario).

Entregado el buque corresponde al arrendatario el mantenimiento de la navegabilidad. Su incumplimiento podría dar derecho a los propietarios a la retirada del buque.

A diferencia de los que acontece en el fletamento, la navegabilidad **NO** constituye en el arrendamiento una **obligación esencial** del arrendador.

Tampoco es una obligación absoluta de modo que el arrendador no deberá indemnizar al arrendatario los perjuicios que la falta de navegabilidad del buque le hubiera ocasionado → siempre que se demuestre que aquélla no pudo apreciarse con el empleo de una **diligencia razonable**.

Los contratos tipos suelen establecer la responsabilidad del arrendador por el coste de las reparaciones (no por los daños que la innavegabilidad cause) ocasionadas por **vicio oculto**, no advertidas en el momento de la entrega y manifestadas **dentro de los 12 meses** (Límite temporal) siguientes a la misma.

### **CI. 3 BARECOM.**

A menudo, la prueba del cumplimiento del estado de navegabilidad suele resolverse mediante minuciosas inspecciones por parte de peritos nombrados por las partes (**on hire survey**). Aceptado por el arrendatario que el buque se encuentra en correcto estado, éste **renuncia a ejercitar cualquier acción**.

De este modo, **si aparecieran daños derivados de vicios ocultos**, el arrendador **no responderá de los perjuicios causados**, debiendo sólo repararlos y dejar de cobrar el alquiler durante dicho plazo.

## OBLIGACIONES DEL ARRENDATARIO

### ✓ Pagar la renta (hire) Incumplimiento

Acción **personal** para reclamar el importe de la renta

Acción **real** dirigida a recuperar la posesión del buque

La obligación de pagar la renta cesa (**off hire**) si el buque no pudiera utilizarse durante un plazo superior a **cuarenta y ocho horas** por causas derivadas de su vicio propio. La imposibilidad de utilización da derecho a optar entre una rebaja del precio o resolución del contrato.

### ✓ Utilizar el buque diligentemente y dentro de los límites estipulados en el contrato (art. 193 LNM)

El uso debe ser conforme a lo pactado y a su naturaleza y tipo. Las pólizas suelen limitar el uso del buque a **tráficos legales y a navegar dentro de los límites pactados** así como a transportar mercancías no prohibidas ni peligrosas.

### ✓ Reparaciones necesarias del buque: Derivadas de la explotación del buque, conservación y mantenimiento (art. 194 LNM).

### ✓ Asegurar el buque (cl. 13. BARECOM): la cl. 14 es opcional respecto a la anterior y prevé que los seguros los contrate el arrendador).

A menudo la elección de una u otra opción se hace depender de la duración del contrato, de manera que si es de larga duración, entra en juego la cl. 13 y el seguro lo suscribe el arrendatario; y, si es de corta duración, lo suscribe el arrendador. No obstante, en todo caso las primas son de cuenta del arrendatario. La obligación contractual de contratar un seguro confiere a los propietarios el **derecho a retirar el buque si no se contrata el seguro.**

### ✓ Pagar los sueldos de la tripulación y demás gastos de la explotación del buque: (combustible, derechos de puerto (tasas), carga y descarga, limpieza bodegas)

## OBLIGACIONES DEL ARRENDATARIO

### ✓ **Indemnizar al arrendador por las reclamaciones derivadas de la explotación del buque ( art. 197 LNM)**

El arrendatario debe abstenerse de utilizar el buque como garantía de las deudas contraídas con ocasión de su explotación; debiendo, en su caso, indemnizar al arrendador las consecuencias derivadas de las reclamaciones dirigidas contra el arrendador por este concepto.

**Art. 197 LNM:** «El arrendatario está obligado a mantener indemne al arrendador de cualesquiera cargas y derechos a favor de terceros que nazcan con ocasión del uso del buque arrendado»

✓ **Mantener el buque en estado de navegabilidad.** El arrendatario ha de **informar** al arrendador de los **daños sufridos** por el buque que puedan afectar a su navegabilidad. El arrendador podrá, **en cualquier momento**, **inspeccionar el buque** para comprobar su estado, **sin afectar a la normal explotación del buque**. **CI. 10g) BARECOM** exige que el arrendatario lleve el buque a dique seco con la frecuencia prevista en el contrato y, en su defecto, a los **60** meses o cuando así lo exija la sociedad de clasificación o el Estado de bandera. Además, la cl. 10c) le obliga a mantener informado al arrendador del uso que vaya a darle al buque, así como de su intención de repararlo o de llevarlo a dique seco.

### ✓ **Devolver el buque en la fecha estipulada y en las mismas condiciones (art. 195 LNM).**

**CI. 15 BARECOM** exige que el buque sea **devuelto en puerto seguro** y libre de hielo y en un atraque seguro, debiendo el arrendatario **avisar** con tiempo (entre 30 y 14 días) al arrendador de la fecha esperada de llegada.

La constatación de las condiciones en las que el buque fue entregado y en las que el arrendatario ha de devolverlo tiene lugar mediante la inspección contradictoria que se realiza al inicio de contrato (*survey*).

**Momento de la devolución:** análisis de las circunstancias en las que se ordenó el **último viaje**.

- ❖ Si el último viaje fue **razonablemente ordenado**: se producirá la **tácita reconducción** del contrato por el tiempo excedido. Además, se debe pagar la misma **renta por el exceso**. En tal supuesto no habrá obligación de indemnizar.
- ❖ Si el último viaje **no** ha sido **razonablemente ordenado**: habrá que abonar la **renta** que corresponda al exceso e **indemnizar los daños y perjuicios** irrogados.
- ✓ **Otras obligaciones del arrendatario.** Resulta frecuente que el arrendador se reserve un derecho de retención y embargo sobre los cargamentos del arrendatario (**CLÁUSULA LIEN**). **CI. 18 BARECOM**

## LA NAVIGABILIDAD DEL BUQUE

La navegabilidad del buque es, en **sentido amplio**, el buen estado en el que éste se encuentra para realizar una actividad marítima con **seguridad, eficiencia y eficacia**. En inglés, el adjetivo *seaworthy* -navegable-, significa “**estar en las debidas condiciones, o listo para un viaje por mar**”.

Cuando la nave está in *fit conditions*, es porque posee un grado de adecuación o aptitud suficientes para soportar una situación y cumplir con un propósito particular. Ha de estar preparada adecuadamente en todos los aspectos, desde la buena forma o las correctas **cualidades físicas** que particularmente le son requeridas, hasta el suficiente **equipamiento** o las **formalidades de licencia** relativas a la actividad que se va a realizar.

Se trata, pues de un concepto que ha ido **ensanchándose** progresivamente, y que se extiende en la actualidad, **más allá** de los aspectos navales de construcción tales como la **solidez, la estabilidad, la fortaleza o la estanqueidad** del buque (reflejados en el concepto jurisprudencial inglés *seaworthiness*), para abarcar una idea más amplia que comprende la **especial idoneidad de los espacios destinados para la concreta carga** (*cargoworthiness*) y de todas las condiciones del buque, de su armamento, equipamiento y aprovisionamiento necesarios para acometer cada viaje concreto.

## LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE

Modernamente la obligación de navegabilidad suele extenderse incluso a la **capacidad profesional, eficiente y adecuada** de toda persona (a bordo y en tierra) vinculada con el buque y la actividad que por medio de éste se desarrolla, de la oportuna **formación**, titulación y cursos de especialización según son requeridos por el tráfico particular del que se trate. En fin, la obligación de navegabilidad presupone e implica también la **adecuación documental y reglamentaria del propio buque**, sobre todo en lo que a certificados en materia de seguridad marítima y – actualmente, con mayor énfasis- de prevención de la contaminación se refiere.

- El concepto de navegabilidad, en definitiva, se extiende y refiere en la actualidad a la **seguridad de las personas, del buque, de la carga, de la navegación y del medio ambiente marino**.

## ENAJENACIÓN DE BUQUE

Si el buque fuera enajenado durante la vigencia del arrendamiento, el nuevo adquirente quedará **subrogado en la posición del cedente**, siempre que estuviese inscrito en el RBMuebles o conociese efectivamente su existencia al tiempo de la compraventa. Si no fuese así, el contrato quedará **extinguido**, con independencia del derecho del arrendatario a ser indemnizado por el arrendador. En todo caso, el adquirente deberá **respetar el viaje en curso** de ejecución en el momento de la transmisión.

## SUBARRIENDO

El arrendatario **NO** podrá subarrendar el buque ni ceder el contrato a un tercero **sin el consentimiento del arrendador** (art. 199 LNM).

En relación con el **pago de la renta**, debe advertirse que conforme establece el art. 200 LNM, el arrendatario que subarriende el buque **continúa obligado a pagar el precio del arriendo al arrendador**. Ello no obstante, si el arrendador no obtuviera el pago del arrendatario, podrá dirigirse contra el subarrendatario para exigirle el precio del subarriendo que todavía no haya pagado al arrendatario