



EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO (TIME CHARTER)

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

EL CONTRATO DE *TIME CHARTER*

La figura del *Time-Charter* se desarrolla a impulsos de la práctica inglesa con la navegación a vapor, que desde mediados del siglo XIX venía utilizando un tipo especial de fletamento de buque por entero, que se caracterizaba porque el propietario del buque lo ponía por tiempo a disposición de un fletador, quedando el capitán a las órdenes de éste en todo lo relativo a viajes, partidas, embarque y desembarque de las mercancías, pero continuando encargado el propietario del aprovisionamiento y equipaje del buque, de las reparaciones, seguro y otros gastos. Surge, así, una forma de explotación del buque basada en su empleo constante, sin que existan tiempos muertos entre viaje y viaje.

CONCEPTO: aquel contrato en virtud del cual una persona (fletante) se compromete a poner a disposición de otra (fletador) un buque **por entero armado y equipado** reservándose la posesión y gestión náutica del mismo para realizar un servicio de transporte **por un período de tiempo** y a cambio de un precio cierto (flete). Art. 204 LNM

Buque por entero: En el *Time Charter*, generalmente, el buque se fleta por entero a diferencia del fletamento por viaje donde con más frecuencia se fletan espacios parciales del buque.

Buque armado y equipado: Esta condición del buque resulta obligatoria.

Reparto de gestiones: El art. [204.2](#) LNM contempla el **reparto de gestiones** del buque al disponer que el **fletador por tiempo** asume **la gestión comercial**, siendo de su cuenta, salvo pacto en contrario, todos los gastos variables de explotación del buque (ya que tales gastos son desconocidos en el momento de celebración del contrato y, en consecuencia, no pueden ser repercutidos sobre el flete). Este mandato sobre la gestión comercial contenida en el art. 204, implica reconocer que las **decisiones comerciales** sobre el empleo del buque (comercio al que se dedicará, rutas y destinos), corresponderán al fletador.

NATURALEZA JURÍDICA

Locatio operis encaminada a la obtención de un resultado, en oposición a la *locatio navis* (arrendamiento de buque).

CARACTERES DEL CONTRATO

- ✓ Oneroso
- ✓ Bilateral y sinalagmático
- ✓ De tracto sucesivo
- ✓ Voluntario, típico y mercantil

JUSTIFICACIÓN DEL CONTRATO

- ✓ Atender a problemas de tonelaje propio.
- ✓ El fletador no desea asumir la actividad de armador, porque aunque obtenga menos beneficios de los esperados, el fletador sólo tendrá que pagar el flete y no asume otras responsabilidades más significativas que corresponden al naviero.

DIFERENCIAS ENTRE EL TIME CHARTER Y EL ARRENDAMIENTO DE BUQUES

TIME_CHARTER

POSESIÓN DEL BUQUE:

No se cede la posesión del buque sino que se pone a disposición del fletador los espacios del buque permaneciendo el buque en manos del fletante .

EMPRESAS DE NAVEGACIÓN Y TRANSPORTE. REPARTO

Fletante: gestión náutica

Fletador: Gestión comercial (cláusula de empleo mediante la que se expresa el derecho del fletador de disponer del buque durante el tiempo pactado en el contrato)

PRESTACIÓN ESTÁTICA O DINÁMICA DE LAS PARTES

La actividad de ambas partes es dinámica ya que cada una de ellas es titular de una empresa

CONDICIÓN DE NAVEGABILIDAD DEL BUQUE

Requisito esencial al inicio del contrato. El fletante debe garantizarla durante toda la vigencia del contrato.

ARRENDAMIENTO

POSESIÓN DEL BUQUE:

En el arrendamiento la posesión se cede al arrendatario

EMPRESAS DE NAVEGACIÓN Y TRANSPORTE

Ambas corresponden al arrendatario

PRESTACIÓN ESTÁTICA O DINÁMICA DE LAS PARTES

La actividad del arrendador es estática ya que cede la gestión náutica y comercial al arrendatario

CONDICIÓN DE NAVEGABILIDAD DEL BUQUE

No es requisito esencial

Elementos personales:

Fletante : Denominado *Owner* en las pólizas, quien pone el buque a disposición del fletador.

Fletador: Denominado *Charterer* en las pólizas. Quien lleva a cabo la explotación del buque. Es frecuente que el fletador no sea el dueño de la mercancía, sino que ordenará el embarque de mercancías pertenecientes a terceros con quienes el fletador habrá celebrado un contrato de fletamento por viaje o un fletamento para el transporte en régimen de conocimiento (superposición de contratos), apareciendo, así, el fletador por tiempo (subfletante por viaje o en régimen de conocimiento) frente a sus fletadores como porteador contractual (el porteador efectivo será el subfletante por tiempo). [Cfr. art. 207 LNM.](#)

Elementos reales:

Buque: La cosa objeto del contrato que debe estar perfectamente **armado y equipado** e identificado en la póliza. De ahí que en las pólizas *Time Charter*, a diferencia de lo que ocurre en las de fletamento por viaje, no se suelen incluir **cláusulas de sustitución del buque** [*substitution clause*, estas cláusulas son prohibidas por la LNM (art. 211), salvo pacto expreso]. Determinadas características del buque tales como consumo, velocidad suelen ser, a menudo calificados como esenciales.

Flete: Contraprestación debida por el fletador que remunera la prestación asumida por el fletante. El flete se calcula en función del tiempo durante el que el fletador va a disponer del buque. Dado que en el momento de la celebración del contrato, no se conoce los viajes que se van a realizar ni la cantidad o volumen de mercancías que se van a transportar. Además, del abono del flete, el fletador asume los costes variables derivados de la explotación del buque (combustible, limpieza de bodegas, gastos portuarios, etc.).

Elementos formales:

En el mercado se emplean pólizas negociadas por las partes. De entre ellas debe destacarse las siguientes:

BALTIME y **LINERTIME**, ambas elaboradas por BIMCO, **NYPE** y **BOXTIME**. De todas éstas, es la **BALTIME** la que se configura como póliza tipo, mientras que el análisis de otras permiten apreciar la modelación de la figura para acercarla al contrato de transporte.

Existen también pólizas para tipos específicos de carga: **SHELLTIME** (para buques tanque; **GASTIME** para buques gaseros; también hay pólizas específicas para productos químicos a granel).

A fin de resolver las controversias que puedan suscitarse en relación con la interpretación de la cláusulas contenidas en las Pólizas de fletamento por tiempo, FONASBA aprobó en el año 2000 el documento ***Time Charter Interpretation Code (2000) (TCIC)***

PONER EL BUQUE A DISPOSICIÓN DEL FLETADOR

Debe destacarse que en el *Time Charter* la **identificación del buque** desempeña un papel fundamental – más aún que en el fletamento por viaje, habida cuenta de la propia finalidad económica del contrato; explotar un buque durante un período más o menos dilatado.

El buque debe cumplir con las especificaciones y características descritas en el contrato. Art. 213 LNM contempla el incumplimiento de las características pactadas como derecho a la indemnización, si bien se prevé la resolución del contrato.

En Derecho inglés se suele distinguir al respecto entre

-**Condition**: son términos esenciales del contrato de tal importancia que su incumplimiento facultaría a la otra parte a resolver el contrato.

-**Warranty**: son términos no esenciales que no facultan a la resolución del contrato sino a la indemnización de daños y perjuicios.

-**Intermediate terms**: son términos contractuales de esencialidad variable y que *a priori* no pueden ser calificados como *condition* ni como *warranty*.

EJEMPLOS

Nombre del buque: *condition*

Bandera: *intermediate terms*

Clasificación del buque: *Condition*

Capacidad de carga: *Condition*, aunque se permite un 2% de tolerancia («alrededor de» «*about*»)

Velocidad: *intermediate terms*

Velocidad, capacidad de carga y consumo constituyen unas de las menciones más relevantes de la póliza

LUGAR DE PUESTA A DISPOSICIÓN: Si existen impedimentos que no permiten el acceso y éstos fueran impredecibles, cada parte correrá con los gastos y perjuicios hasta que desaparezca el impedimento.

El art. 213 LNM prevé que los incumplimientos del fletante referidos a los datos identificativos del buque, dará derecho a indemnización de los perjuicios irrogados y, en su caso, a la resolución del contrato, si los incumplimientos frustran la finalidad perseguida al contratar.

ABONO DE LOS GASTOS FIJOS:

Son los inherentes a la gestión náutica: provisiones, mantenimiento del buque, reparaciones, pertrechos, lubricantes.

Al fletador corresponden los denominados **gastos de viaje (v. art. 204 LNM)**: combustible, limpieza de bodegas.

En relación con el pago de combustible que corresponde al fletador, generalmente, en la póliza se suele indicar la cantidad de combustible con la que se debe devolver el buque. En el contrato deberá especificarse si el fletador pagará lo que se ha dejado a bordo (lo cual implica que, el fletante, en el puerto de devolución habrá de pagar la cantidad remanente. Cl. 5 BALTIME), o bien, al final, se hace un ajuste en función del combustible con el que se entregó y se devolvió de manera que el remanente es lo que abona una u otra parte.

GARANTIA INICIAL DE NAVEGABILIDAD

La obligación del fletante de garantizar la navegabilidad del buque, en el momento de su puesta a disposición se contiene en el art. 212 LNM. El precepto refiere dicha obligación a la aptitud del buque **para recibir el cargamento a bordo así como para poder transportar el cargamento con seguridad a destino.**

Se trata de una obligación ineludible en el momento inicial, al ponerse el buque a disposición del fletador. Posteriormente, se exige al fletante una **diligencia razonable** de mantener el buque navegable durante la vigencia del contrato, de modo que deberá adoptar las medidas necesarias y razonables a fin de remediar la situación y reparar el defecto.

Si en el **momento de la puesta a disposición** el buque no es navegable, habrá derecho a la **resolución del contrato**; si la **innavegabilidad** se origina **después**, podrá exigirse la **indemnización de daños y perjuicios**

OBLIGACIONES DEL FLETANTE

OBLIGACIÓN DE MANTENER EL BUQUE EN BUEN ESTADO

Íntimamente relacionada con la obligación anterior, el fletante debe mantener el estado del buque (casco, maquinaria y equipo en buen estado durante todo el tiempo que dure el fletamento). Cl. 3 BALTIME.

CUMPLIR EL CAPITÁN CON LAS INSTRUCCIONES EMANADAS DEL FLETADOR (Cl. de empleo del buque)

Las características propias del Time-Charter y, más precisamente, el reparto de gestiones (náutica/comercial) propias de este contrato, explican la **posición bivalente asumida por el capitán** en esta modalidad contractual, en el sentido de que éste ha de seguir las instrucciones de ambas empresas, la de navegación (fletante) y la de transporte (fletador). A dicho reparto de gestiones y, más precisamente, a la facultad del fletador de impartir instrucciones al capitán en lo que se refiere, entre otros a los siguientes aspectos; determinación puertos de destino, tipo y concreción de la carga, etc., alude la **Cl. de empleo del buque**. Si como consecuencia de la *cláusula de empleo* se ocasionan daños al fletante, el fletador tendrá que **indemnizar al fletante** («Cláusula de empleo e indemnización»). Tales daños pueden referirse al propio buque e, incluso, derivar de la emisión y circulación de conocimientos de embarque. Se plantea, en este caso, la cuestión de si el fletante (porteador efectivo) habrá de responder frente al tercero de las pérdidas o averías experimentadas por la mercancía. La LNM establece en su art. 278 la **responsabilidad solidaria** del porteador contractual y el efectivo.

REALIZACIÓN DILIGENTE DE LOS VIAJES ESTIPULADOS

El fletador exigirá al fletante llevar a cabo los viajes estipulados **sin interrupción y tan rápidamente** como lo permita la seguridad del buque, la navegación y las circunstancias del caso.

CL. 9 BALTIME «*The Master shall prosecute all voyages with utmost despatch...*»

OBLIGACIONES DEL FLETANTE

GARANTÍAS DE VELOCIDAD Y CONSUMO

Si el buque no es capaz de alcanzar la velocidad indicada en la póliza, el fletador tendrá derecho a la resolución del contrato según sea la gravedad del incumplimiento. En cualquier caso, cuestiones como la velocidad y el consumo de combustible suelen expresarse en las pólizas acompañadas de márgenes de tolerancia.

Normalmente, una **deficiencia de velocidad** o **exceso de consumo** puede ser compensada con una indemnización de daños y perjuicios. Aunque también es posible que la discrepancia sea tan grande que pueda dar lugar a la resolución del contrato.

Plantea especial problema a este respecto la **adherencia de cuerpos extraños marinos a la obra viva del buque**, con la consiguiente reducción de velocidad.

▪ **¿Puede el fletador, sin que exista acuerdo expreso, pedir que el buque entre en dique seco y se limpien los fondos ?**

Lo aconsejable es insertar en las pólizas cláusulas-tipo (nº 22 SHELLTIME) que especifican cada cuanto tiempo ha de ir el buque a dique seco a limpiar los fondos por cuenta del armador, de forma que todo lo que salga de ese pacto expreso será de cuenta del fletador

DERECHOS DEL FLETANTE

Cláusula Lien: El fletante tiene derecho a **retener el cargamento por impago del flete y gastos inherentes** (demoras, detención, gastos de carga y descarga). **Cl. 17 BALTIME.** Constituye una clara medida protectora del derecho al cobro del flete; medida prevista en gran número de Ordenamientos. Soluciones diversas (Ordenamiento inglés y norteamericano: derecho de retención por el capitán sobre la mercancías; francés e italiano autorización judicial por el depósitos).

En el derecho español se lleva a cabo mediante el derecho de retención, que se realiza en los juzgados mediante el depósito judicial. **Art. 238 LNM “el fletante podrá retener las mercancías siempre que pertenezcan al fletador. Si fueran propiedad de terceros, el porteador sólo podrá retener o depositar mercancías por el importe de los fletes que aquellos adeuden al fletador”.**

Así, pues, en nuestro Ordenamiento sólo cabe la retención por el fletante si el fletador es el dueño de las mercancías; si no lo fuera, solo podrán retenerse las mercancías respecto del importe de los fletes adeudados al fletador.

OBLIGACIONES DEL FLETADOR

ABONAR EL FLETE ESTIPULADO

El flete se abonará en **metálico y por adelantado** (*in cash and advanced*) y lo más tarde el último día pactado en el contrato. El pago *in cash* no solo comprende el pago en metálico sino, además, cualquier transferencia que permita al fletante disponer de los fondos de manera inmediata e incondicional.

La LNM no establece distinciones en cuanto a la denominación del precio a satisfacer al fletante en los fletamento por tiempo y por viaje. Sin embargo, en el Derecho inglés, se suele hablar de **Hire** en relación con el fletamento por tiempo, mientras que para los casos de fletamento por viaje se utiliza la expresión **Freight**.

El **impago** da derecho a la **retirada del uso del buque** y a a la resolución del contrato, si así lo decide el fletante (Cl. 11.b NYPE).

Para la retirada del buque se requiere que se dirija **aviso** al fletador.

El momento del pago aparece delimitado en las pólizas con absoluto rigor (en D^o inglés, si el último día de pago resulta inhábil; el pago ha de efectuarse el día inmediatamente **anterior**).

El TCIC dedica su apartado segundo, **Withdrawal for late/non payment of hire**, a solventar las dudas que puedan surgir en relación con el impago del flete y la retirada del buque por parte del fletante

El pago ha de ser **íntegro**; por o que el pago parcial se considera inválido (no solutorio); se autoriza al fletador a detraer del pago , a su cuenta y riesgo, las cantidades a que tuviera derecho según la póliza (cláusula *off-hire*)

ABONAR LOS GASTOS DE VIAJE

Son los **inherentes a la empresa de transporte**: tarifas portuarias, remolcadores, limpieza de bodegas, material de estiba, operaciones de carga y descarga. Estos gastos no se incluyen en el flete, entre otras razones, por la indeterminación inicial de los viajes que van a realizarse y porque es imposible englobar en el cálculo económico del flete unos factores que se desconocen.

EMPLEAR LOS BUQUES EN LOS TÉRMINOS PACTADOS, EN COMERCIOS LÍCITOS Y CARGANDO MERCANCÍA LÍCITA (CL. 2 BALTIME)

Mercancía ilícita: la prohibida en un puerto, no permitida en el puerto de destino o no permitida por el Estado de la bandera del buque.

Mercancía peligrosa: la que pone en peligro la seguridad del buque o que puede dar lugar a la inmovilización o detención por autoridades.

EMPLEAR EL BUQUE EN LOS LÍMITES GEOGRÁFICOS PACTADOS

Los límites geográficos serán los establecidos en el Instituto de Aseguradores de Londres.

OBLIGACIONES DEL FLETADOR

UTILIZAR EL BUQUE EN PUERTOS BUENOS Y SEGUROS

CL. 2 BALTIME. Por puerto seguro (*safe port*) se ha de entender **aquel que permite al buque aproximarse, operar y abandonar con seguridad, y que tengan peligros normales a la navegación que puedan evitarse con la buena práctica marinera y no con riesgos extraordinarios de navegación.** Incluso en aunque no exista cláusula expresa en la póliza en este sentido, tradicionalmente se ha interpretado que al fletador incumbe, como deber implícito, no dirigir al buque a un puerto inseguro. Sin embargo, el rigor de la interpretación de este deber del fletador **se ha ido suavizando progresivamente por la Jurisprudencia**, de modo que en la actualidad se sostiene que el fletador sólo incurriría en responsabilidad, si en el momento de designar el puerto, conocía o debía conocer la situación de inseguridad. Así, no responderá si el puerto, tras haber sido designado por el fletador, deviene inseguro por un peligro anormal o inesperado.

DEVOLVER EL BUQUE EN EL TÉRMINO DEL CONTRATO, EN EL LUGAR Y TIEMPO ESTIPULADO, EN LAS MISMA CONDICIONES EN QUE LE FUE ENTREGADO, EXCEPTUANDO EL “ORDINARY WEAR AND TEAR”.

Devolver: imprecisión. El buque no es entregado al fletador sino puesto a su disposición. Pero esta es la expresión que aparece en las pólizas en las que la duración del contrato suele especificarse en meses. **Cl.**

1 BALTIME

Fecha de devolución

- **Viaje legítimo:** El fletador ha de pagar el flete correspondiente al retraso.
- **Viaje ilegítimo:** Ordenado sin margen razonable de tiempo. Indemnización de daños y perjuicios.

Se debe *devolver* en las mismas condiciones en las que se entregó (bodegas, boca de escotilla, tapas de regala) que son espacios que los peritos inspeccionan cuidadosamente por ser susceptibles de experimentar daños en las operaciones de carga y descarga.

En los Time Charter es habitual que antes de la *entrega* y después de la *devolución* se lleve a cabo un **joint survey** (inspección conjunta) de estos espacios, por las partes o por un solo perito nombrado por ambas.

DERECHOS DEL FLETADOR

SUSPENSIÓN DEL ABONO DEL FLETE POR NO PODER UTILIZAR EL BUQUE

Cláusula *off-hire* que supone la suspensión de la obligación de pago del flete durante el tiempo en el que el fletador no pueda disponer del buque. Los supuestos de hechos que provocan la suspensión se suelen conectar con estados de **ineficacia del buque** siempre que se deba a incumplimientos cometidos por el fletante y no así cuando el buque no pueda utilizarse debido a incumplimientos cometidos por el fletador de su obligación de empleo seguro del buque. [Cl. 11 a\) BALTIME](#).

La **Cláusula *off-hire*** es aplicable cuando el buque está navegando así como también durante las operaciones de carga y descarga.

DERECHO DE RETENCIÓN DEL BUQUE POR LAS CANTIDADES PAGADAS AL FLETANTE POR ADELANTADO Y NO GANADAS

Dado que el flete se paga por adelantado, si el contrato finaliza antes de lo previsto, el fletador exigirá al fletante el pago, teniendo derecho de retención del buque

DERECHO DE SUBFLETAR EL BUQUE

Lo que se subfleta es la gestión comercial o empresa de transporte, de modo que el fletador, ahora subfletante, pone a disposición del subfletador la gestión comercial del buque.

No es necesario autorización expresa, si bien el fletador es responsable frente al fletante de los incumplimientos cometido por el subfletador.

El fletante, en cualquier caso, tiene acción directa contra el subfletador para exigirle el cobro del flete. Los términos del contrato de subfletamento no pueden ser contrarios al del contrato inicial, aunque tampoco deben ser los mismos.

El art. [206 LNM](#) admite expresamente que el fletador pueda subrogar a un tercero en los derechos y obligaciones derivados de la póliza de fletamento, si bien establece que el fletador continuará siendo responsable frente al porteador.

TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO

Al contrato de *Time Charter* le resultan aplicables en materia de extinción ciertas especialidades, derivadas de dos circunstancias:

- ❑ De los **especiales riesgos a los que está sometida la navegación** que determinan el acaecimiento de eventos fortuitos que afectan al contrato o hacen imposible su cumplimiento
 - ❑ De la configuración del **contrato** como de **larga duración** lo que puede determinar la alteración de su economía interna por cambio de las circunstancias inicialmente concurrentes.
-
- **Frustración del contrato por pérdida del buque fletado:** lo que dará lugar a una resolución del contrato sin que se pueda exigir la sustitución del buque.
 - **Frustración por retraso o pérdida del tiempo:** El retraso o pérdida ha de ser radical bien al comienzo del contrato (cl. cancelación); bien a la prolongación del período de viaje o interrupciones del servicio durante el período de contrato (p.e. avería que implique un período de reparación muy amplio).
 - **Frustración del contrato por quebranto económico:** ha de ser un quebranto económico muy importante y unas circunstancias muy especiales.