

308909 38
29.

UNIVERSIDAD PANAMERICANA

FACULTAD DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



EL CONTRATO DE FLETAMENTO DE BUQUE POR TIEMPO

(ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LAS
PRINCIPALES CLAUSULAS DE LAS POLIZAS - TIPO)

T E S I S

PARA OPTAR POR EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
QUE PRESENTA EL ALUMNO
MIGUEL ANGEL MARGAIN GONZALEZ

DIRECTOR DE TESIS: LIC. FRANCISCO XAVIER MANZANERO ESCUTIA

CIUDAD DE MEXICO

1997

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A Dios N.S. por mi existencia, por todo lo que tengo en la vida, pero sobretodo por poner en mi camino a las personas a las qua ahora dedico este trabajo.

A mi madre, por no encontrar las palabras para expresarle mi amor, mi admiración y mi gratitud.

A mi padre, con mi más profundo agradecimiento.

A Peps, mi abuelo, mi amigo, cuyo recuerdo y ejemplo están y estarán presentes en mi vida.

A Catalina, Alejandro, Mauricio, Luis Guillermo y Laure con cariño y respeto.

A mis tíos Pilar, Roberto Xavier y Jorge, cuyo ejemplo de excelencia académica y profesional procuré seguir en mis estudios.

A Carlos Stege, Hortensia Molinar y Luis Alfonso y Pilar Tarín, por su apoyo y cariño.

A todos y cada uno de mis amigos (ellos saben quienes son), por su amistad.

A ese gran Trilunvireto, Roberta, Mariano y Heidi, por brindarme la oportunidad de trabajar con ellos, su amistad y al apoyo que de ellos ha recibido.

A Maggie, por su amistad e incondicional ayuda.

Al Licenciado Francisco Xavier Manzanero, por haber despertado en mí el interés en el Derecho Marítimo, agradeciéndole la dirección del presente trabajo.

INDICE

INTRODUCCION

CAPITULO I

CONTRATOS DE EXPLOTACION DE BUQUES Y FLETAMENTO

1.1	Contratos de explotación de buques	1
1.2	Terminología básica	4
1.3	Locación	6
1.4	Transporte Marítimo de Mercancías	11
1.5	Transporte Marítimo de Personas	13
1.6	Remolque	14
1.7	Fletamento	17
1.7.1	Definición	17
1.7.2	Concepto	19
1.7.2.1	Doctrina	19
1.7.2.2	Legislación	23
1.7.3	Naturaleza Jurídica	26
1.7.4	Fletamento de buque por tiempo	28
1.7.5	Fletamento de buque por viaje	28
1.8	Diferencias entre los contratos de explotación de buques	29

CAPITULO II

CONTRATO DE FLETAMENTO DE BUQUE POR TIEMPO

ii.1	Generalidades	34
ii.1.1	Clasificación del Contrato de Fletamento de buque por tiempo	34
ii.1.1.1	Mercantil	37
ii.1.1.2	Marítimo	42

II.1.1.3	Bilateral	45
II.1.1.4	Típico	46
II.1.1.5	Oneroso	46
II.1.1.6	Conmutativo	47
II.1.1.7	Consensual	48
II.1.1.8	Formal	48
II.1.1.9	Ejecución Continuada	54
II.1.1.10	Principal	54
II.2	Estructura del Contrato de Fletamento de Buque	
	por tiempo	55
II.2.1	Elementos Personales	56
II.2.1.1	Fletante	63
II.2.1.2	Fletador	73
II.2.1.3	Una figura interesante o importante: El Capitán	73
II.2.1.4	Marcados de Flote	74
II.2.2	Elementos Reales	80
II.2.2.1	El Buque	82
II.2.2.2	Flote	95
II.2.2.2.1	Cálculo y Determinación	97
II.2.2.2.2	Modalidades de Ovengo	103
II.2.2.2.3	Modalidades de Pago	110
II.2.2.2.4	Suspensión del Flote	115
II.2.3	Elementos formales: La Póliza de Fletamento	115
II.2.3.1	Póliza de Fletamento y Conocimiento de embarca. Diferencias	122
II.3	Contenido del Contrato de Fletamento de Buque	
	por Tiempo	124
II.3.1	Obligaciones del Fletante	125
II.3.2	Obligaciones del Fletador	132
II.4	Interrupción o Suspensión, Rescisión y Expiración	
	del Contrato de Fletamento de Buque por Tiempo	136
II.4.1	Interrupción o Suspensión	136
II.4.2	Rescisión	138

II.4.3	Expiración	139
--------	------------------	-----

CAPITULO III

POLIZAS TIPO: SUS PRINCIPALES CLAUSULAS

III.1	Pólizas-Tipo	140
III.1.1	Su Origen	140
III.1.2	Importancia, Ventajas y Desventajas	144
III.2	Pólizas-Tipo de Fletamento de Buque por Tiempo	147
III.2.1	<i>Baltic and international Maritime Conference Uniform Time Charter</i> ..	148
III.2.2	<i>New York Produce Exchange Time Charter</i>	149
III.2.3	<i>Intertanko Tanker Time Charter Party</i>	149
III.2.4	<i>Texaco Time Charter Party</i>	150
III.3	Principales Cláusulas de las Pólizas-Tipo de Fletamento de Buque por Tiempo	160
III.3.1	Preámbulo	163
III.3.2	Duración	163
III.3.3	Entrega del Buque	164
III.3.4	Navegabilidad (<i>Seaworthiness</i>)	166
III.3.5	Tráfico	170
III.3.6	Puerto Seguro	171
III.3.7	Gastos (a suministrar por los Fletantes / a suministrar por los Fletadores) ..	173
III.3.8	Flete	175
III.3.9	Reintegración / Devolución del Buque	180
III.3.10	Capitán	186
III.3.11	Fuera de Flete / Suspensión del Fletamento (<i>off hire</i>)	189
III.3.12	Responsabilidad y Exoneración	203
III.3.13	Adelantos	208
III.3.14	Puertos Excluidos	209
III.3.15	Pérdida del Buque	210

III.3.16	Trabajo Suplementario	211
III.3.17	Retención	212
III.3.18	Salvamento	215
III.3.19	Guerra	218
III.3.20	Cancelación / Rescisión	224
III.3.21	Subfletamento	225
III.3.22	Arbitraje	226
III.3.23	Avería Gruesa	227
III.3.24	Comisión	230

CONCLUSIONES

ANEXOS

Anexo I	Póliza <i>BALTIME</i>
Anexo II	Póliza <i>BALTIME</i> (versión en Castellano)
Anexo III	Póliza <i>LINERTIME</i>
Anexo IV	Póliza <i>NYPE</i>
Anexo V	Póliza <i>TEXACOTIME 2</i>

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

La historia de las comunicaciones por mar se han desarrollado a la par del hombre, su origen y evolución son prueba de ello.

Desde aquella pequeña y frágil barcaza que lo transportaba, para llegar de un punto a otro de un río, lago o mar con el fin de procurarse alimentos y explorar otros lugares que le eran difíciles de conocer a través de otros medios, hasta los gigantes buques de acero que atraviesan océanos con toneladas de mercancías para abastecer el comercio de países enteros; el valor y la inteligencia del hombre lo han conducido a que explore el mar, con tanto o más anhelo que a la tierra que lo cobija, siendo sus grandes logros en este medio un sinónimo de progreso para la humanidad.

A partir de la revolución industrial, el transporte marítimo da un giro de 180 grados gracias a la aparición del buque de vapor y a la tecnología que poco a poco surgió en los países más desarrollados, lo cual cambia la vieja idea de comparar a los comerciantes aficionados al mar como sinónimo de aventura y luego por la dá poder y riqueza, puesto que grandes fortunas nacieron como consecuencia del desarrollo que tuvo el comercio mundial influenciada por estas máquinas de vapor. En efecto, a partir del siglo XIX el transporte de mercaderías por vía marítima ha venido incrementándose, debido a lo antes dicho y al mayor intercambio que cada día los países se ven precisados a efectuar con sus productos.

En un principio, los comerciantes, con el fin de transportar sus mercancías, contrataban un buque por entero, naciendo así el contrato de fletamento. Con el auge del comercio marítimo, las compañías dedicadas al negocio del transporte fueron proliferando, lo cual trajo como consecuencia el que fuera

posible para los usuarios enviar toneladas inferiores a los necesarios para llenar un buque completo.

No obstante lo anterior, el fletamento de buques no cayó en desuso tal y como lo demuestra, hoy en día, el gran porcentaje del comercio internacional que se moviliza en buques fletados. El contrato de fletamento se celebra con el fin de obtener el uso y goce del buque, en los cuales principalmente se transportaban productos a granel, tales como minerales, granos y petróleo e hidrocarburos.

De esta manera el conocer sobre el derecho marítimo por pláticas sostenidas con mi director de tesis fue el contrato de fletamento el tema que más llamó mi atención, por lo que, y al no haberlo estudiado en detalle en mi carrera universitaria, es que decidí tratarlo en mi trabajo de titulación.

Al comenzar el presente trabajo, lo primero que saltó a la vista fue el hecho de que varios de los autores consultados no distinguen entre el contrato de fletamento y el contrato de transporte de mercancías por mar, lo cual me llevó a una defensa férrea por cuanto a que afirmo categóricamente que, el contrato de fletamento no equivale a un contrato de transporte. Dicha afirmación la sustenté en el presente trabajo.

Una vez establecida la anterior premisa, advertí que el pretender hacer un trabajo sobre el Contrato de Fletamento de Buque rebasaría mi propósito de hacer un estudio profundo sobre el tema dada la amplitud del mismo, por lo que decidí limitarme a tratar sobre el fletamento de buque por tiempo, el cual no ha sido tan estudiado como aquel denominado por viaje.

En el presente trabajo se pretende exponer el contrato de fletamento de buque por tiempo analizando las cláusulas de las principales pólizas en donde se

plasma, no sin antes tratar de manera general al conjunto de donde emana, es decir de los contratos de explotación de buques, y las diferencias que entre ellos existen.

Así, en el primer capítulo se tratan de manera general los diferentes contratos de explotación de buques, en donde, para los efectos de este trabajo, el contrato de fletamento adquiere la primacía. En el segundo capítulo se entra de lleno a analizar, de manera doctrinaria, al contrato de fletamento de buque por tiempo. Por último, en el tercer capítulo se hacen los comentarios pertinentes a las cláusulas más usadas en las principales pólizas-tipo.

No podía escapar al presente trabajo la legislación de nuestro país, y sobre todo la moderna Ley de Navegación, a la cual en todo momento me refiero.

Como objeto último, mi trabajo pretende despertar el interés y contribuir a una área del derecho muy poco estudiada en nuestro país, la cual tiene mucho que ofrecer a las generaciones que me sucedan.

CAPITULO I

CONTRATOS DE EXPLOTACION DE BUQUES Y FLETAMENTO

CAPITULO I

CONTRATOS DE EXPLOTACION DE BUQUES Y FLETAMENTO

I.1 CONTRATOS DE EXPLOTACION DE BUQUES

Mucho se habla del comercio marítimo el cual, además de haber sido base para el florecimiento, desarrollo y supremacía de pueblos y culturas, ha estado presente a lo largo de la historia de la humanidad.

Este comercio, es decir el marítimo, tiene como eje central el buque, el cual le da (al comercio marítimo) vida e impulso. El buque es el instrumento, motor y vehículo del comercio marítimo. Así podemos afirmar que los distintos actos de comercio marítimo derivan de los distintos usos que se le pueden dar al buque, en otras palabras, de las diversas maneras en que puede utilizarse, aprovecharse o explotarse.

Esa utilización, aprovechamiento o explotación del buque, que da vida al comercio marítimo, implica que sobre el mismo se realicen diversos acuerdos de voluntades. En efecto, los actos de comercio marítimos nacen al celebrarse contratos que tienen por objeto la utilización, aprovechamiento o explotación del buque.

Así y de lo anterior compartimos la opinión del Maestro José E.

Salgado¹, quien afirma que: "hablar de los contratos de utilización de los buques es referirse al negocio marítimo per excelencia, pues alrededor de ellos gira casi todo el Derecho Marítimo de tipo comercial, de ahí que ... Raúl Cervantes Ahumada le llame Derecho Marítimo Mercantil".

La moderna teoría de explotación de buques se debe, en buena medida, a los estudios realizados en el presente siglo en Italia, país que entre las naciones latinas se encuentra al frente y a la vanguardia en esta materia; estudios que llevaron a la elaboración del *Codice della Navigazione*, mismo que constituye una de las leyes marítimas más avanzadas al orbe y el cual ha sido modelo para las leyes marítimas de México y Argentina, entre otros.

Efectiva y efertunadamente la moderna teoría italiana fue modelo y basa para la elaboración de la Ley de Navegación, la cual contempe y regula de manera clara, y sin confundirlos entre sí, los distintos contratos de explotación de buques. Esto significa que México cuenta a partir de 1984, y después de mucho tiempo de haber tenido disposiciones legales confusas y obsoletas, con una legislación marítima a la altura de las más modernas del mundo (como lo son las de Italia y Argentina).

La Ley de Navegación regula los contratos de explotación de buques, sin perjuicio de encontrar disposiciones a lo largo de toda ella en el Título Quinto "De los contratos de Explotación de Buques".

De la lectura de dicho título y de las diferentes obras consultadas podemos decir que la explotación de un buque con miras a la obtención de un

¹ El Fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque, (México 1989), p. 13.

Cfr. CERVANTES AHUMADA Raúl, Derecho Marítimo, (México 1989), pp. 810.

beneficio económico, puede llevarse a cabo bajo la forma de diversos contratos, cuya sistematización y diferenciación se logre mediante la determinación de la prestación final convenida en aquellos.

Así, resulta conveniente distinguir y analizar (brevemente para los efectos del presente trabajo) los diversos contratos de explotación de buques por las siguientes razones:

- a) "...su desconocimiento puede hacernos caer en serios y graves errores jurídicos..."².
- b) Para ubicar en forma debida el contrato que nos ocupa: Fletamento de Buque por Tiempo.

Los contratos de explotación de buques son los siguientes:

- A. Locación o fletamento a casco desnudo (*Bareboat charter*).
- B. Fletamento:
 - a. Por tiempo (*Time charter*)
 - b. Por viaje (*Voyage charter*)
- C. Transporte marítimo de mercancías.
- D. Transporte marítimo de pasajeros.
- E. Remolque

² SALGAOD, *op.cit.*, p. 13.

1.2 Terminología básica

Antes de pasar a analizar cada uno de los contratos de explotación de buques, resulta conveniente y necesario familiarizarnos con los siguientes términos, los cuales al no ser usados cotidianamente resultan extraños y confusos:

- **AGENTE MARITIMO**
Persona con carácter de mandatario mercantil que actúa por cuenta y orden de un naviero en las operaciones de los buques de éste.

- **ARMADOR**
Titular de la explotación comercial y marítima del buque sea o no su propietario. En la práctica, el 80% de los navieros explotan ellos mismos sus propios buques, convirtiéndose en consecuencia en sus armadores. El 20% restante es a través del contrato de locación.

- **ARRUMAJE**
Distribución del cargamento para lograr el óptimo equilibrio del buque. Generalmente, aún cuando esta operación sea pagada por el fletador, el Capitán del buque será quien dirija la maniobra.

- **BUQUE DE LINEA REGULAR**
Aquel que opere con rutas e itinerarios preestablecidos. La mayoría opera bajo el sistema de Conferencias Marítimas pero también los hay independientes.

- **BUQUE "TRAMP"**

En español se le ha llamado "volandero" y es aquel que carece de una ruta fija para ofrecer sus servicios. Generalmente puede contratarse en las bolsas de flotes, en locación o bien fletado por tiempo o por viaje.

- **CARGADOR**

Nombre que también se le adjudica al usuario, el igual que el de embarcador. O sea que es el propietario de las mercancías o su representante, avocado a negociar lo relativo al embarque de ciertas mercancías.

- **CONSIGNATARIO**

Destinatario a quien van dirigidas las mercancías. Puede estar representado por un receptor de las mismas, que será el encargado de retirar la carga.

- **CORREDOR**

Agente representante del fletante o del fletador que se encarga de concertar y negociar un contrato de fletamento.

- **ECHAZON**

Acción de arrojar la carga o parte de ella al mar, en caso de peligro inminente y real, a fin de evitar daños mayores al buque o el resto del cargamento.

- **ESTIBA**

Correcta colocación de la carga de tal forma que ocupe el menor espacio y logre la mayor seguridad posible. En la práctica es frecuente

que se utilice indistintamente este término y el de armar.

- **FLETADOR**

El que adquiere el derecho de utilizar un buque mediante un contrato de fletamento, ya sea por tiempo o por viaje.

- **FLETANTE**

El que pone a disposición del fletador un buque para el transporte de mercancías. Puede ser un naviero o un armador.

- **NAVIERO**

Quien ostenta de manera efectiva la propiedad del buque. Puede operar como armador.

- **PORTEADOR**

Se utiliza para señalar al transportista, o sea a quien se encarga de transportar materialmente las mercancías.

- **USUARIO**

Quien utiliza los servicios de transporte por agua. Puede convertirse en fletador.

1.3 Locación

La locación es el contrato por virtud del cual una parte, llamada locador, cede por un tiempo determinado al uso y goce de un buque, también determinado, a otra llamada locatario.

Por virtud de este contrato el buque es contratado como casco, lo que significa que al locaterio lo dota de tripulación, vítuallas, combustibles y todo lo necesario para realizar su explotación marítima o náutica y comercial.

Para Malvagni y otros autores latinos, es la locación un contrato distinto al de fletamento. Para los autores sajones como Alderton, Bas y Packard³, es un tipo más de los contratos de fletamento.

Nuestra Ley de Navegación recoge la doctrina anglo-sajona, ya que a la locación la regula como un tipo más de fletamento, es decir el fletamento de casco desnudo, al cual en nuestra opinión no es fletamento. A mayor abundamiento, la propia Ley de Navegación establece en el artículo 95 fracción I, mismo que a continuación se transcriba, que los fletamentos se clasifican en fletamento a casco desnudo ó arrendamiento; como claramente se observa, la propia ley no tiene claro el concepto lo cual apoya nuestra opinión, ya que al mencionar la palabra arrendamiento se acerca más a una locación que al propio fletamento.

"Artículo 95.- Los contratos de fletamento se clasifican en:

- I. Fletamento o arrendamiento a casco desnudo.- El fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete.

El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la

³ Citaos por SALGADO, *ob. cit.* p. 14.

embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante.

En el contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción a compra”.

Es necesario señalar que la principal diferencia entre la locación y cualquiera de los fletamentos, es que en el primero la tenencia del buque siempre se transfiere al locatario, mientras que en el fletamento la tenencia siempre es conservada por el fletante y nunca es transferida.

Concluyendo este punto reafirmamos nuestra opinión en lo que se refiere a la errónea conceptualización de nuestra ley, la cual debió haber creído un capítulo para regular la locación y no tratarla como otra clase de fletamento.

La importancia económica de este contrato es la de convertir al locatario en armador, ya que éste es el que en realidad realizará la explotación comercial y marítima del buque, toda vez que la tenencia del buque es transferida. Este contrato ha permitido el desarrollo de las más grandes empresas navieras, hoy en día existentes en el mundo, como lo son, entre otras muchas, las que

constituyeron los armadores griegos Livanos, Niarchos y Onassis⁴.

En íntima relación con lo anterior, no pueda pasar por alto el hecho de que de conformidad con la legislación marítima mexicana, un buque cuya posesión se tiene en virtud de un contrato de locación puede ser abanderado, matriculado y registrado como mexicano. Lo anterior está dispuesto en el artículo 10 de la Ley de Navegación, mismo que se pasa a transcribir:

"Artículo 10.- Las personas físicas mexicanas o moreles constituidas conforme a las leyes mexicanas, podrán abanderar, matricular y registrar como mexicanos embarcaciones y artefactos navales de su propiedad o en posesión mediante contrato de fletamento a casco desnudo.

Los extranjeros, únicamente lo podrán hacer respecto a embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular".

Las obligaciones de las partes en el contrato de locación son las siguientes:

Del locador:

- a. Entregar y transferir la tenencia del buque al locatario en el lugar y tiempo convenidos.
- b. Entregar al buque en estado de navegabilidad.
- c. Realizar las reparaciones y mantenimiento del buque cuando

⁴ Cfr. ídem, pp. 14 y 15.

provenzan de vicios propios del mismo.

- d. Garantizar el uso y goce pacífico del buque.
- a. Las que figuren en la póliza de locación de acuerdo con las disposiciones legales (en el caso de nuestra ley las referentes al fletamento), así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.

Del locatario:

- a. Recibir la tenencia del buque en lugar y tiempo convenidos.
- b. Destinarlo al uso convenido o al que, por su naturaleza o características, está destinada a prestar.
- c. Pagar el precio convenido, en la forma y plazos previstos.
- d. Reparar el buque de ser necesario, y mantenerlo en estado de navegabilidad.
- a. Devolver el buque al término del contrato, en el lugar pactado y en el mismo estado en que lo recibió, salvo el desgaste derivado del uso normal.
- f. Todas las demás, que deban figurar en la póliza de locación, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.

1.4 Transporte Marítimo de Mercancías

Es el contrato por virtud del cual una parte llamada transportista o porteador, se obliga con otra llamada cargador a trasladar por mar una mercancía determinada, y entregarla a un consignatario o destinatario mediante el pago de un flete también determinado.

El artículo 98 de la Ley de Navegación conceptualiza el contrato de transporte de mercancías en los siguientes términos:

"Artículo 98.- Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, al cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

..."

Así las obligaciones (previstas en los artículos 98 y siguientes del ordenamiento legal antes invocado) de las partes son:

Del Porteador o Transportista (empresa naviera u operador, según la ley)

e. Cargar las mercancías.

- b. Estibar las mercancías a bordo.
- e. Expedir y entregar al cargador, al momento de recibir las mercancías, un documento provisional de recibo para embarque.
- d. Una vez embarcadas las mercancías expedir al conocimiento de embarque y entregarlo al cargador contra la entrega a su vez (canje) del documento provisional de recibo para embarque.
- e. Cumplir al viaje, es decir transportar la mercancía hasta el lugar convenido.
- f. Custodiar y responder por las mercancías durante la travesía, no siendo responsables cuando se actualiza alguno de los supuestos listados en el artículo 105 de la Ley de Navegación.
- g. Descargar las mercancías en el lugar y puerto convenidos.
- h. Entregar las mercancías al legítimo poseedor del conocimiento de embarque. Se entenderá que la entrega se realizó si se hace a una autoridad en el puerto: la aduana, por ejemplo.⁵

Del cargador:

- e. Entregar las mercancías en el puerto convenido, proporcionando los datos exactos de las mismas.
- b. Pagar el flete.

Cfr. Ley de Navegación, artículos 102.

Del destinatario y/o consignatario:

- a. Recibir las mercancías a la conclusión de su transporte, en el puerto de destino.

1.5 Transporte Marítimo de Personas

El contrato de transporte marítimo de pasajeros es aquel contrato por el cual una parte llamada transportista, operador o empresa naviera, se obliga frente a otra llamada pasajero, a transportarla por agua en un trayecto definido, mediante el pago de un precio o pasaje.

Nuestra ley regula este contrato en los siguientes términos:

"Artículo 106.- Por el contrato de transporte de personas por agua la empresa naviera o al operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona previo pago de una tarifa. Este contrato debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo.

Quando no exista una competencia efectiva en la prestación del servicio regular de transporte de personas por agua, la Secretaría, previa opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.

En caso de que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste. Estos deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia. La regulación tarifaria sólo permanecerá en tanto subsistan las condiciones que la dieron origen".

Derivadas de tal definición y de tal norma legal surgen las obligaciones de las partes que son:

Del operador o empresa naviera:

- a. Transportar al pasajero en el trayecto convenido.
- b. Dar asistencia al pasajero.
- c. Transportar el equipaje del pasajero, y responder por él, como si se tratara de transporte de mercancía.⁶

Del pasajero:

- a. Pagar el precio o pasaje convenido.

1.6 Remolque

"El remolque es el empleo de un buque para promover o acelerar el movimiento de otro, y ello puede hacerse mediante empuja o tracción"⁷.

El contrato de remolque, es aquel que por virtud del cual "...una parte transportista del buque remolcado, mediante el pago de un precio determinado, a facilitar y llevar a cabo la aplicación de fuerza o energía matriz

⁶ Cfr. Ley de Navegación, artículo 107

⁷ DAVISON Richard y SNELSON Anthony, The Law of Towing, citado por RAY José Domingo, Derecho de la Navegación, Tomo II (Buenos Aires 1991), p. 297.

para...⁶:

- a) Trasladar por agua un buque u otro objeto;
- b) Auxiliar a un buque en las maniobras de fondeo, entrada, salida y otras dentro de los límites del puerto.

El remolcador se obliga a:

- a. Poner el buque a disposición del buque remolcado, en el lugar y tiempo convenidos.
- b. Poner el buque equipado y tripulado, pero sobre todo apto y competente para realizar el remolque convenido.
- c. Asumir la custodia del buque remolcado durante el viaje.
- d. Obedecer las instrucciones y órdenes dadas por el buque remolcado.
- e. Entregar el buque remolcado, en el lugar y tiempo convenidos y en el mismo estado en que lo recibió.

Por otra parte, el remolcado se obliga a:

- a. Entregar el buque remolcado en el lugar y tiempo convenidos.

⁶ SALGADO, *ob. cit.*, p. 23.

b. Pagar el precio por el remolque.

Lo anterior se corrobora con lo dispuesto en el artículo 110 y 52 de la Ley de Navegación el cual regula el presente contrato, a saber:

"Artículo 110.- El contrato de prestación de servicio de remolque transporte que consiste en la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto, desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción.

En el remolque transporte, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán frente e terceros de los daños y perjuicios que causen, salvo prueba en contrario.

Las acciones derivadas de estos contratos prescribirán en el término de seis meses, contados a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino".

"Artículo 52.- El servicio portuario de remolque maniobra es aquel que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones,

La Secretaría determinará, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y las embarcaciones, según su arqueo bruto o características, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma que establezca el reglamento respectivo y las reglas de operación para cada puerto".

1.7 Fletamento

1.7.1. Definición

Es de suma importancia precisar qué es el contrato de Fletamento, o más bien qué es el fletamento, ya que es esta última voz la cual nos remite a la definición en los diferentes diccionarios consultados.

Hay que tomar en consideración que "...la tipificación y definición del contrato de fletamento son de los problemas referentes al Derecho de la Navegación que más divergencias plantean en doctrina y en la práctica"⁹; esta premisa reitera la necesidad de definir al fletamento.

En primer lugar debemos decir que de acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española el fletamento es: "1. Acción de fletar. 2. Contrato mercantil en el que se estipula un flete..."¹⁰; ahora bien, ya que la definición anterior habla de fletar, es necesario dar el significado de esta palabra: "Alquilar la nave o alguna parte de ella para conducir personas o mercaderías..."¹¹.

De estas definiciones nos sorprende a la vista lo que a lo largo del presente trabajo defenderemos, que es el considerar el fletamento como aquel contrato de explotación de buque y no como un contrato de transporte de mercancías; de lo que hay que pararse es que, el Diccionario más importante de nuestra

⁹ Enciclopedia Jurídica Ombao. Voz: Fletamento y contratos de utilización del buque. (Buenos Aires 1969), p. 336.

¹⁰ Voz: Fletamento, (Madrid 1970), p. 624.

¹¹ Idem, Voz: Fletar.

lengua, al definir la voz "fletar", señala que es un alquilar de una nave para el transporte de mercancías y no indica que sea un transporte de mercancías.

Por otra parte, en el Diccionario Jurídico Mexicano, encontramos también que en la definición dada se expresa la idea de utilización del buque en un transporte marítimo¹². En el mismo sentido, el Diccionario de Legislación y Jurisprudencia señala que el fletamento es el alquilar una nave para transportar mercancías¹³.

Cabe destacar que la palabra fletamento proviene de la designación que se da al precio que se deba pagar por tal utilización, dicha palabra es flete.

Guillermo Cabanellas define al fletamento como la acción de fletar¹⁴, a su vez, define la palabra fletar como "arrender toda la nave o parte del buque para el transporte de personas o de mercancías"¹⁵.

Ahora, por lo que respecta a la doctrina anglosajona se define al fletamento como "alquilar, rentar o arrender para un uso temporal. Alquiler o arrendamiento de un avión, buque..."¹⁶, y al contrato de fletamento, a aquel contrato por el cual "...un buque o una parte principal de él es concedido a un

¹² Cfr. Voz: Fletamento (México 1966), p. 222. El propio Diccionario establece que "el fletamento es el contrato por el cual un naviera proporciona la utilización de un buque en un transporte marítimo".

¹³ Voz: Fletamento, (México 1970), p. 695. La define como "El contrato de alquiler de una embarcación, ...contrato por el cual uno alquila una nave en todo o en parte a un comerciante para el transporte de sus mercancías."

¹⁴ Cfr. Diccionario de Derecho Usual, Tomo II, Voz: Fletamento, (Juan José Alvar 1953), p. 208.

¹⁵ Ibidem, Voz: Fletar, p. 209.

¹⁶ Bloeb's Law Dictionary, Voz: Charter, (St. Paul 1990), p. 235.

comerciante para el transporte de mercancías..."¹⁷,

Volvemos a observar que el fletamento se refiere a la utilización del buque para el transporte de mercancías y no se refiere al propio transporte de mercancías.

Es conveniente señalar que los términos usados en los países de habla inglesa para designar al fletamento son: *charter* que se aplica al contrato y *charter party* a la póliza; dicha conveniencia reside en que dichos términos son conocidos y usados a nivel mundial sin importar la lengua de los contratantes. *Charter* proviene de la palabra latina *charta partita* la cual se refiere a la antigua práctica de escribir las cláusulas del contrato por duplicado sobre un trozo de pergamino al cual se rompía por completo a la mitad, proporcionándose a cada una de las partes una mitad del ejemplar.

1.7.2. Concepto

1.7.2.1. Doctrina

Al igual que establecer la definición es muy conveniente y sumamente importante precisar el concepto del contrato de fletamento, ya que una errónea conceptualización del mismo nos lleva a muchos equívocos y confusiones.

Como en toda obra de derecho, cuando se trate el tema del concepto de la materia estudiada, es preciso que se citen a los autores más reconocidos para luego llegar a un concepto propio.

¹⁷ Ibidem.

Frank L. Maraist nos dice, al conceptualizar el *charter party*, que es "el instrumento por el cual un buque es arrendado"¹⁸. Este concepto tan sencillo y tan vago hace más bien referencia al elemento formal ya que, se refiere al instrumento en el cual se establecen las condiciones generales, obligaciones y derechos inherentes al fletamento. Lo que cabe destacar es que el autor al hacer uso de la palabra arrendar nos lleva a la idea de uso y goce del buque y no al transporte de mercancías.

A *contrario sensu*, Juen Hernández Martí señala que el fletamento "es un contrato de transporte en el que están presentes las obligaciones derivadas del *receptum* de mercancías, típicas del contrato de transporte"¹⁹; como se desprende, el autor equipara el fletamento con el transporte de mercancías, lo cual a nuestro parecer es erróneo, ya que una cosa es la utilización del buque para un transporte marítimo y otra cosa es el propio transporte marítimo. Esta postura es seguida por varios estudiosos de la materia y varias legislaciones.²⁰

En la misma línea, Georges Ripert considera al contrato de fletamento como un contrato de transporte de mercancías²¹. Dicho autor señala que considerar al contrato de fletamento como un contrato de utilización del buque, proviene de la tradición jurídica, y que esta concepción no sólo teórica sino que plasmada incluso en la legislación mercantil francesa, es ilógica. Sin

¹⁸ Admiralty in a nut shell, (St. Paul 1986), p. 46.

¹⁹ Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías, (Valencia 1984), p. 23.

²⁰ Carlos Jesús Machis Comde en su tesis profesional "El fletamento en los sistemas jurídicos anglosajones y mexicanos", sigue la postura de considerar al transporte de mercancías como un contrato de fletamento. El Código de Comercio Español, considera al fletamento como transporte de mercancías (Artículos 1018, 1019 y 1023).

²¹ Cfr. Compendio de Derecho Marítimo, (Buenos Aires 1954), p. 197.

embaigo, Ripert al exposar las consecuencias que se desprenden del Código de Comercio Francés para llegar a la calificación de lógica, nos da elementos que reafirman nuestra posición de considerar al fletamento como un contrato de utilización de buque. Entre dichas consecuencias encontramos que la designación del buque en un contrato de fletamento es de importancia considerable; cuando el buque está en malas condiciones, es decir, en estado de innavegabilidad el que otorga su uso no puede exigir el pago de la prestación²². Estas consecuencias que se refieren al buque nos llevan a establecer que el objeto del contrato es el buque y no las mercancías, las cuales son el objeto propio del contrato de transporte de mercancías.

Santiago Hernández Yzal dice que el fletamento "...es el contrato mediante el cual quien explota el buque, denominado fletante, cede a la otra llamada fletador el uso de la totalidad o de parte de los espacios de carga del buque, a fin de que la mercancía que presenta el segundo sea portada al lugar señalado como destino"²³.

El concepto anterior vuelve a destacar que el contrato de fletamento se refiere al uso y no el transporte; claro está que el uso del buque se destinará al transporte de mercancías que será otro contrato distinto celebrado entre el que obtiene el uso del buque, que se constituirá en transportador, con un tercero llamado cargador. Así el contrato de fletamento permite que se realicen uno o varios contratos de transporte de mercancías que serán independientes de aquel.

²² Cfr. *ibid.*, p. 196.

²³ Quelcho Marifano, Tomo II, (Barcelona 1900), p. 26.

Por lo que respecta a la doctrina anglosajona podemos decir que es más generalizado entre los diversos autores el considerar al fletamento como aquel contrato en que el buque es puesto a disposición del fletador para realizar el viaje, o los viajes ordenados durante el tiempo convenido.

En este orden de ideas, Grand Gilmore y Charles L. Black Jr., autores iusmaritimistas de gran prestigio a nivel mundial, señalan que en el contrato de fletamento "... se establecen los arreglos y los compromisos contractuales que encarna una persona (fletador) cuando adquiere el uso de la totalidad de un buque perteneciente a otro (fletante)"²⁴. Estos autores siguen la línea tradicional (a decir de Répert) el considerar el fletamento como el contrato que permite el uso del buque.

Es conveniente aclarar que en el concepto anterior se prevé el uso de la totalidad del buque, más no es limitativo e éste, los anteriores autores mencionan el fletamento de partes del buque pero esta figura es sumamente escasa en nuestros días.

Un concepto que nos parece adecuado, ya que nos lleva a un claro conocimiento de lo que es el contrato de fletamento, es el que da Charles L. Trowbridge: "un contrato de fletamento es un contrato marítimo por el cual el fletador, una parte distinta al propietario del buque, obtiene el uso y servicio de todo o de una parte de un buque por un período de tiempo, viaje o viajes"²⁵.

²⁴ The Law of Admiralty. (Minneapolis 1975), p. 193.

²⁵ The History, Development and Characteristics of the Charter Concept. Tulane Law Review, Volumen 49, número 4, Nueva Orleans 1975). p. 743.

Este concepto que nos parece el más claro, ya que habla de uso y servicio del buque, mismas que son las obligaciones esenciales que asumen las partes, así, dentro del contrato de fletamento cabrá encuadrar a todos aquellos contratos mediante los cuales una de las partes llamada fletante pone a disposición de otra, llamada fletador, total o parcialmente el buque comprometiéndose a hacerlo navegar trasladando a personas o cosas.

El contrato de fletamento es independiente de cualquier contrato en el cual el fletador, a su facultad de realizar la gestión comercial agregue el carácter de transportista.

El concepto de Trowbridge, trae consigo la postura que nosotros hemos adoptado; el fletamento como un contrato donde el principal objeto es el uso, goce y servicios del buque.

De todo lo anterior, y tomando elementos de las definiciones de los diversos autores, podremos llegar a un concepto propio: el contrato de fletamento es el contrato de derecho marítimo por el cual una de las partes que tiene la legítima explotación náutica del buque, llamada fletante, pone, mediante el pago del flete, a disposición de otra, llamada fletador, un buque en cuestión otorgándole el uso y goce del mismo al cual debe estar en perfectas condiciones de navegabilidad, proporcionándole todos los servicios inherentes a éste.

1.7.2.2. Legislación

De conformidad con el moderno *Codice della Navigazione* el fletamento es el contrato por el cual el armador, en correspondencia con un flete pagado,

se obliga a cumplir, con un buque determinado, uno o más viajes preestablecidos; o bien, dentro de un tiempo convenido, los viajes ordenados por el fletador bajo las condiciones establecidas por el contrato o de acuerdo con los usos o costumbres que imperan en el medio marítimo.²⁵

En términos similares la Ley de la Navegación de la República Argentina, la cual, dicho sea de paso, también es avanzada y moderna, conceptualiza en su artículos 227 y 241 el fletamento.

Art. 227.- Existe fletamento a tiempo cuando el armador de un buque determinado, conservando su tenencia y mediante el pago de un flete, se compromete a ponerlo a disposición de otra persona y a realizar los viajes que ésta disponga dentro del término y en las condiciones previstas en el contrato, o en las que los usos se establezcan. En ese contrato el armador se denomina fletante y a la otra fletador.

Art. 241.- En el fletamento total de un buque el fletante se obliga mediante el pago de un flete, poner a disposición del fletador para transportar personas o cosas todos los espacios útiles o todo el porte que posee un buque determinado, al que puede sustituirse por otro, si así se hubiese pactado.

En el fletamento parcial el fletador solamente dispondrá de uno o más espacios determinados.

El fletante debe emplear la diligencia razonable para poner el buque en condiciones de navegabilidad, en el tiempo y lugar convenidos, y cumplir con las prestaciones comprometidas frente al fletador según el tipo específico de contrato de que se trate

²⁵ Artículo 354.

y normas aplicables.

Las normas de esta Sección se aplican en defecto de estipulaciones convenidas entre las partes”.

Por lo que toca a nuestro país, es hasta 1994 que nuestra legislación da un concepto moderno y adecuado del fletamento. En efecto, la Ley de Navegación en su artículo 95 señala lo que debemos entender por dicho contrato, a saber:

“Artículo 95.- En los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

Los contratos de fletamento se clasifican en:

...

II.- Fletamento por tiempo.- El fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

El fletante se obliga además, a presentar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato. El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador y el capitán le debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento; y

III. Fletamento por viaje.- El fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

El fletante se obliga además, a presentar la

embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento. El fletante conserva la gestión náutica y comercial.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento; en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Para los demás contratos de fletamento se estará a lo convenido por las partes y, en su caso, a lo previsto en el presente capítulo”.

Lo prescrito en el primer párrafo del artículo antes transcrito engloba las ideas generales dadas por la ley italiana, y en sus definiciones de las distintas clases de fletamento se ve la influencia de la legislación argentina.

1.7.3. Naturaleza Jurídica

Esta es una cuestión que en la doctrina se ha discutido mucho, ya que algunos autores sostienen la tesis de considerar al fletamento como transporte de mercancías; esto ya ha quedado superado en este trabajo, en el cual nosotros hemos adoptado la postura de considerar a dicho contrato como uno de utilización y de servicio de un buque.

Cuando se pregunta por la naturaleza jurídica del contrato, la respuesta que se espera es ubicarlo o tratar de ubicarlo dentro de las formas

tradicionales.

Con el concepto de Trowbridge y con el nuestro propio, podemos decir que el contrato de fletamento se encuadra como locación de cosa y también como una locación de servicios; ambas locaciones concluyen en una locación de obra que consiste en la navegación del buque.

La obligación del fletante es una obligación de dar y de hacer: poner a disposición del fletador el buque, y también prestar la navegación, con las características impuestas por las finalidades mediatas.

El contrato de fletamento es una *locatio conductio rei*, en virtud de que versa sobre un bien, el buque, el cual es objeto del contrato mismo; es una *locatio conductio operarum* ya que se prestan servicios. La puesta a disposición del buque, y la prestación de servicios, finalmente añagan a la *locatio conductio operis*, en la cual se ponen los medios necesarios (cosas y servicios) para realizar una obra.

Decimos que finalmente el contrato de fletamento es una locación de obra, *locatio conductio operis* ya que el *locator*, es decir el fletante, suministra los materiales (el buque) con que se ejerce la obra (navegación para la transportación de personas o mercancías)²⁷.

Por lo anteriormente expuesto, podemos decir que el contrato de fletamento es una locación de obra, la cual lleva consigo una locación de cosa y una locación de servicios.

²⁷ Cfr. JUAN IGLESIAS, *Derecho Romano. Instituciones de Derecho Privado*, (Barcelona 1986), pp. 441-448.

En el mismo sentido Cfr. ALVARO O'DRS, *Derecho Privado Romano*, (Pamplona 1986), pp. 552-568.

1.7.4 Fletamento de buque por tiempo

Es aquel contrato por virtud del cual una parte llamada fletante mediante el pago de una cantidad determinada, pone a disposición, por un tiempo también determinado, da otra llamada fletador, un buque armador, con tripulación y en estado de navegabilidad.

En el fletamento a tiempo, el buque es fletado como una unidad funcional y operacional por un período de tiempo. Sobre las obligaciones de las partes del fletamento por tiempo se abundará más en páginas ulteriores, toda vez que el mismo constituye el tema central del presente trabajo.

En el contrato de fletamento por tiempo, el fletante conserva la tenencia del buque y la explotación marítima, en tanto que al fletador le toma la explotación comercial, para realizar los viajes necesarios (y por que no decirlo, los más posibles) durante el tiempo convenido.

1.7.5 Fletamento de buque por viaje

Por virtud del contrato de fletamento por viaje, el fletante pone a disposición del fletador todo o parte de un buque para llevar a cabo uno o varios viajes determinados y previamente convenidos mediante el pago de un flete también determinado.

En el fletamento por viaje, el buque es fletado para llevar un gran volumen de carga entre dos o más puertos. El flete se calcula sobre la mercancía cargada en el buque, a una tarifa previamente convenida por las

partes. Generalmente, los gastos de carga y descargo, así como los de alijo y arrumaje, corren por cuenta del fletador, además del pago de las sobreestadías o las demoras en que incurra el buque.

Contrariamente a lo que sucede en el fletamento por tiempo, donde el tiempo corre en contra del fletador, en el fletamento por viaje al fletante deberá pagarse al fletador, un premio por el tiempo ganado en la carga y/o descarga del buque; de ahí la importancia de los temas de estadías, sobreestadías o demoras y premios por el tiempo ganado o perdido.

Las principales obligaciones de las partes son:

Del fletante:

- a. Poner el buque convenido, armado y con tripulación, a disposición del fletador, en el tiempo y lugar pactados y en perfecto estado de navegabilidad.
- b. Pagar todos los gastos y el pago de los premios por el ahorro de tiempo en las estadías.
- c. Llevar a cabo el viaje o los viajes convenidos por las partes.

Del fletador:

- a. Pagar el flete convenido.
- b. Pagar las demoras en el que se incurran.
- c. Devolver el buque al concluir la descarga al término del viaje.

1.8 Diferencias entre los contratos de explotación de buques.

Una vez que de manera muy breve (para los fines del presente trabajo) hemos analizado los diversos contratos de explotación de buques, es conveniente apuntar las principales diferencias, entre la locación y el fletamento; entre este último y el transporte marítimo de mercancías y entre los fletamentos por tiempo y por viaje²⁸

A. Diferencias del contrato de locación con el de fletamento.

FLETAMENTO	LOCACION
- El buque se contrata como una unidad operacional y funcional.	- El buque se contrata como un simple casco.
- El armador siempre conserva su calidad.	- El locatario asume la función del armador.
- El fletante conserva la gestión náutica, mientras que el fletador asuma la gestión comercial.	- El fletador asume la gestión náutica y comercial.
- El fletamento, siempre indica qué tipo de carga habrá de transportarse.	- En la locación no hay tal obligación.
- En el fletamento, existe la obligación, por parte de fletante de que el buque conserva la navegabilidad	- En la locación las reparaciones y mantenimiento corren por cuenta del locatario.

²⁸ No tiene caso, tal y como lo señala Bilgodo, hacer diferencias entre los transportes marítimos de mercancías y de pasajeros, y de remolque ya que por la materia misma y su contenido quedan perfectamente diferenciados.

Cfr. op.cit., p. 25.

durante toda la vigencia del contrato, por la que las reparaciones y mantenimiento necesarios le corresponden a él.

B. Diferencias entre el fletamento a tiempo y el fletamento per viaje.

FLETAMENTO A TIEMPO

- En el fletamento per tiempo, el fletante asume los gastos de explotación marítima o náutica²⁹, mientras que al fletador le correspondan los gastos de la explotación comercial³⁰
- El fletante conserva la gestión náutica y el fletador asume la gestión comercial,
- El fletante no tiene ningún contacto con el cargador,

FLETAMENTO POR VIAJE

- En el fletamento per viaje, el fletante asume ambos gastos.
- El fletante conserva la gestión náutica y comercial.
- El fletante es quien asume directamente la obligación de transportar y el fletador la de cargar directamente o a través de un tercero.

²⁹ Depreciación del valor del buque, seguros, inspección, salarios de la tripulación, víveres, agua, portaje, gastos generales y comisiones, algunas reclamaciones sobre la carga, mantenimiento y reparaciones, pertrechos, suministros, equipo, etc.

³⁰ Fisco, combustible, derechos portuarios, gástor de carga y descarga, material de orje, limpieza de las bodegas, etc.

pues no lo une a él ningún vínculo contractual, ya que éste sólo existe entre el fletador y el cargador.

- El buque siempre es puesto totalmente a disposición del fletador.
- El fletador siempre dará las órdenes e instrucciones al capitán, para que éste realice los viajes que deba efectuar el buque.
- El tiempo es el elemento característico del contrato, por lo que el número de viajes queda indefinido, así como las estadías en puerto y los plazos para carga y descarga.
- El buque puede ponerse en forma total o bien, parcialmente.
- El capitán sólo obedece, de manera exclusiva al fletante, si alguna instrucción le da el fletador al capitán, siempre será con autorización expresa y especial del fletante.
- El tiempo siempre se determina, ya que quedan definidos sus elementos constitutivos, esto es, puertos de carga y descarga, carga a transportarse, estadías, demoras, premios, etc.

C. Distinciones entre el contrato de fletamento por viaje y el de transporte marítimo de mercancías.

CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE

- El buque debe ser designado.
- Se documenta en una póliza de fletamento por viaje³¹,
- El fletante se obliga a poner toda o parte determinada de una embarcación con tripulación, es decir puede disponer de todas las bodegas o de una o más especificadas.

TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

- El buque puede o no ser designado,
- El único documento probatorio es el conocimiento de embarque.
- El transportista sólo se obliga a trasladar mercancía de un punto a otro, y entregarla a un destinatario.

³¹ SALGADO, op.cit., p.27, nos dice que el conocimiento de embarque será documento probatorio y prevalecerá sólo en el caso en que sea requerido por un tercero de buena fe y en el citado documento no se ponga la leyenda: "según póliza de fletamento".

CAPITULO II

CONTRATO DE FLETAMENTO DE BUQUE POR TIEMPO

CAPITULO II

CONTRATO DE FLETAMENTO DE BUQUE POR TIEMPO

II.1 GENERALIDADES

Como ya quedó establecido, el contrato de fletamento de buque por tiempo es aquel contrato por virtud del cual una persona llamada fletante se obliga a poner una embarcación en estado de navegabilidad, armada y tripulada a disposición del fletador, por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

II.1.1 Clasificación del contrato de fletamento de buque por tiempo

El fletamento de buque por tiempo es un contrato en virtud del cual existe un acuerdo de voluntades con el propósito de producir obligaciones (las cuales posteriormente estudiaremos) a cargo de las partes que lo celebren.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo señala que los fletamientos son contratos que están sujetos a los requisitos usuales fijados por el derecho contractual, pero que deben colocarse aparte de los contratos ordinarios debido a las particulares condiciones de operación y riesgos que lleva consigo la navegación oceánica¹². En este sentido, Gilmore y Black, señalan que el fletamento está sujeto a las reglas y requisitos del

¹² Charter Parties, TD&C.4:15x/13, (Nueva York 1974) p. 1.

derecho contractual o derecho de los contratos³³,

Dobemos racordar que en nuestro país, al igual que en muchos otros, al derecho contractual, en lo que se refiere a las normas generales, está contenido y regulado por el derecho común, el cual es supletorio para la legislación mercantil.

En nuestro sistema legal, esta supletoriadad está regulada en los siguientes artículos del Código de Comercio:

"Artículo 2º.- A falta de disposiciones de este código, serán aplicables a los actos de comercio las del derecho común.

Artículo 81.- Con las modificaciones y restricciones de este código, serán aplicables a los actos mercantiles las disposiciones del derecho civil acerca de la capacidad de los contrayentes y de las excepciones y causas que rescinden o invalidan los contratos".

Del primer artículo antes transcrito, se desprende la regla general de supletoriadad del derecho común en materia mercantil la cual se aplicaría cuando no exista alguna disposición mercantil para regular algún aspecto tratado por el código; el segundo de los artículos, e interpretándolo en amplio sentido, nos da la regla de supletoriadad en lo referente a las disposiciones generales aplicables a todo contrato. Dentro de estas disposiciones se encuentra la clasificación de los contratos.

³³

Cfr. pb.cll, Mineda 1975, p. 198.

En materia de derecho marítimo, esta supletoriedad está prevista en el artículo 5 de la Ley de Navegación que a la letra dispone:

"Artículo 5.- A falta de disposición expresa de esta ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

- I. Las leyes General de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;
- ii. Código de Comercio;
- iii. Códigos Civil para el Distrito Federal, en Materie Común y pere toda la República en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y
- IV. Los usos y las costumbres maritimas internacionales".

De la lectura de este artículo, se entiende que a todo lo relativo al contrato de fletamento de buque por tiempo, le serán aplicables las disposiciones de la propia ley y supletoriamente las del Código de Comercio y las del Código Civil del Distrito Federal (el cual también es supletorio del Código de Comercio). Así, en todo lo que no esté regulado por la Ley de Navegación, hay que recurrir a la legislación comercial, la que, en materia de reglas generales de los contratos, seguramente nos remitirá al derecho común.

Dentro de estas reglas generales de derecho contractual, podemos encontrar los criterios que sirven para la clasificación de los contratos: criterios de clasificación que, si bien es cierto se contemplan en nuestra legislación civil, han sido aumentados por los diversos doctrineros y estudiosos de los

contratos, por lo que la supletoriedad en lo referente a criterios de la clasificación de los contratos debe extenderse a la doctrina civilista³⁴.

Así, el fletamento de buque por tiempo, al igual que cualquier contrato civil o mercantil, puede ser clasificada con los criterios de la legislación civil (Código Civil del Distrito Federal en materia común y para toda la república en materia federal) y aquéllos que han sido propuestos por los estudiosos del derecho contractual, que son principalmente doctrinarios civilistas.

Por lo tanto, al contrato de fletamento de buque por tiempo se le clasifica como un contrato³⁵:

II.1.1.1 Mercantil

En efecto, el fletamento es un contrato mercantil toda vez que, y atendiendo a un punto de vista meramente formal, se encuentra regulado en una ley que abarca situaciones de carácter mercantil, como lo es la Ley de Navegación, la cual regula la actividad marítimo-mercantil.

También, dentro del punto de vista formal, es el propio Código de Comercio el que le otorga la mercantilidad al disponer en su artículo 75,

³⁴ Es generalidad³⁴, entre los mercantilistas que, tratándose de la clasificación de los contratos, se usan los criterios que la doctrina civil ha adoptado. En este sentido ver a ARCE GARGOLLO Javier, Contratos Mercantiles Atípicos (México 1989), p. 24; OÍAZ BRAVO Arturo, Contratos Mercantiles, tercera edición, (México 1989), pp. 4 y ss.; MALABARRIGA Carlos, Tratado Elemental de Derecho Comercial, tomo II, tercera edición, (Buenos Aires 1983), p. 5.

³⁵ En el presente trabajo, se utilizarán los criterios de clasificación propuestos por la doctrina civil, consultando en especial a los siguientes autores: BONNECASE Julien, Elementos de Derecho Civil, tomo II, trad. José Capca, (Tijuana 1985), pp. 478-480; GUTIERREZ Y GONZÁLEZ Ernesto, Derecho de las Obligaciones, sexta edición, (Puebla 1987), pp. 234-255; SANCHEZ MEDAL Román, De los Contratos Civiles, octava edición, (México 1988), pp. 111-122; TRABUCCHI Alberto, Instituciones de Derecho Civil, tomo II, trad. Julia Martínez (Madrid 1987), pp. 198-205.

fracciones I, VII, XV y XXIV que:

"Art. 75.- La Ley reputa actos de comercio:

- Fracc. I.- Todas las adquisiciones, enajenaciones y alquileres verificadas con propósito de especulación comercial, de mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías, sea en estado natural, sea después de trebejados o febrados;
- ...
- Fracc. VIII.- Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo;
- ...
- Fracc. XV.- Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior;
- ...
- Fracc. XXIV.- Cualesquiera otros actos de naturaleza análoga a los expresados en este código".

Como claramente se observa, el artículo antes transcrito hace referencia a los actos de comercio, los cuales "... se producen mediante la celebración de un contrato, que debe calificarse como mercantil..."³⁶, además "la gran mayoría de los actos de comercio son...contratos"³⁷.

Por lo que se refiere a la primera fracción transcrita, cabe decir que el

³⁶ ARCE GARGOLLO, *ob. cit.*, p. 13.

³⁷ BARRERA GRAF, Jorge, *Instituciones de Derecho Mercantil*, (México 1989), p. 70.

fletamento por tiempo es mercantil ya que, su celebración crea un acto de comercio análogo, atento a lo dispuesto en la fracción XXIV del propio artículo 75, a los casos que establece la propia fracción. Así:

1. Se trata de un caso análogo al alquiler; lo cual debemos entender debido a que las disposiciones del Código de Comercio son anticuadas, incluso datan del siglo pasado.
2. Existe la especulación mercantil al momento de celebrar un contrato de fletamento.
3. El fletamento se realiza teniendo como objeto el buque, el cual es considerado como una cosa mueble y además mercantil (sobre este aspecto abundaremos al tratar el buque como elemento real de nuestro contrato)³⁶.

La fracción VIII también otorga el carácter de mercantil a nuestro contrato ya que ésta es celebrado por personas físicas o morales que se dedican al tráfico marítimo, mediante la explotación del buque en cualquiera de sus modalidades, entre los cuales se encuentra el fletamento. Estas empresas realizan actos de tráfico comercial con el fin de especular, y como lo mencionamos la forma de lograr estos actos es a través de la celebración de contratos.

De la lectura de la fracción XV no cabe la menor duda que el fletamento

³⁶ En este aspecto, Bireba Graf dice, al tratar sobre los actos de comercio por el objeto que "En cuanto a la explotación de buques, su carácter comercial deriva del sistema propio y normal del navío, y de una tradición...de considerarlo al buque como instrumento y vehículo del tráfico marítimo, por lo que su fletamento es considerado como cosa mercantil..." Idem p. 77.

es un contrato mercantil, ya que se trata de un contrato relativo al comercio marítimo. También de la lectura de esta fracción podemos advertir que se hace clara mención a la palabra contrato, no quedando duda que los contratos son actos de comercio y por tanto pueden ser catalogados como mercantiles.

La fracción XV, es en la que podemos encontrar, sin dejar lugar a dudas, la mercantilidad del contrato de fletamento, al cual le es aplicable, atento a lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley de Navegación, el Código de Comercio de conformidad con lo establecido en la disposición siguiente:

"Artículo 1º.- Las disposiciones de este código son aplicables sólo a los actos comerciales".

Atendiendo a un punto de vista doctrinal, Arce Gargallo ²⁹ señala que la doctrina ha establecido los casos en los cuales un contrato debe ser calificado como mercantil:

1. Se debe atender al fin del contrato que deben ser de especulación o lucro; las partes que celebran el contrato de fletamento tienen como fin al lucrar y al especular.
2. Los contratos mercantiles son aquellos que surgen de las relaciones del ejercicio de una empresa, o negociación mercantil, o que están vinculados a la actividad empresarial; así el contrato de fletamento es el resultado de actividades empresariales, entendiendo por ellas aquellas actividades onerosas, lucrativas de

²⁹ op. cit., p. 16

intercambio de cosas y servicios. Además los contratos de fletamento son parte de la empresa marítima, la cual era regulada por la abrogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos; en los siguientes términos:

"Artículo 127.- Se entienda por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos, coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo".

La anterior definición, dada por la mencionada ley hoy abrogada nos parece más completa que la hoy vigente, la cual se contempla en la Ley de Navegación de la siguiente manera:

"Artículo 165.- El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal".

Como se desprende de la lectura de estos artículos, la finalidad de la empresa marítima o naviera es la explotación del buque, sea propio o no, con el ánimo de lucrar. Explotación que, en múltiples ocasiones, se documenta en un contrato de fletamento, que tanto desde el punto de vista del fletante como del fletador se refiere a una explotación, ya que el primero está explotando su buque dando al uso y goce a otro, y el segundo basa la explotación (comercial) en dicha puesta a disposición del buque.

Sobre este aspecto, Cervantes Ahumada opina "El Derecho Mercantil Moderno gira en torno al modelo moderno de empresa. No puede concebirse

el ejercicio del comercio sin la organización de que la empresa supone. Así lo ha entendido la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (sic), la que coloca a la empresa naval en el centro de la actividad comercial marítima⁴⁰.

3. Otro criterio de que habla este autor, en relación a los criterios de distinción de un contrato mercantil, es el formal, es decir, que el contrato será mercantil si es enunciado por el artículo 75 del Código de Comercio⁴¹, este criterio formal ya quedó totalmente explicado.

También dentro del último criterio de distinción, el autor dice que un contrato será mercantil si tiene por objeto una cosa mercantil, lo cual es obvio tratándose de la mercantilidad del fletamento, ya que el objeto del mismo es el buque, que es una cosa mercantil.

Como se puede ver, y después del análisis formal y doctrinario, al contrato de fletamento de buque por tiempo es un contrato mercantil.

B.1.1.2 Marítimo

El contrato de fletamento que estudiamos en el presente trabajo de titulación, se refiere al fletamento de buque por tiempo de ahí que el mismo es un contrato marítimo.

Clasificarlo como un contrato marítimo es de suma importancia ya que,

⁴⁰ ib. cit., p. 821.

⁴¹ Este mismo criterio lo sostiene SANCHEZ MEDAL, ib. cit., p. 113.

en la actualidad se puede observar y constatar el gran auge que ha tenido el fletamento de aeronaves, que si bien es cierto que dicho fletamento basa sus cimientos en el marítimo, tiene sus propias reglas y rasgos específicos.

El haber clasificado al fletamento como un contrato mercantil, no nos prohíbe clasificarlo también como un contrato marítimo, ya que no debe haber conflicto entre estas dos ramas del derecho, sino una complementación.

El fletamento de buque por tiempo está regulado por una ley que en gran parte es marítimo-mercantil, que lleva a que muchos autores lo estudian en obras generales de derecho mercantil, o que otras lo estudian en obras de derecho marítimo, Cervantes Ahumada al tratar del fletamento, lo hace dentro de la sección cuarta intitulada "El Derecho Marítimo Mercantil".

El fletamento de buque por tiempo es un contrato que se ubica dentro de la competencia del derecho marítimo, ya que es un contrato bastante peculiar que necesita un tratamiento muy particular y especial, dado que se crea, ejecuta, disputa etc... en el comercio marítimo el cual tiene su propio particularismo y especificidad⁴².

El carácter marítimo del Contrato de Fletamento, así da suma utilidad ya que es este carácter, y también al carácter mercantil los que hacen que el contrato de fletamento se ubique dentro de la competencia de la Legislación y Justicia Federales tal y como lo dispone nuestra Magna Carta:

"Artículo 73 Constitucional.- El Congreso tiene

⁴² Sobre el particularismo y especificidad del Derecho Marítimo se recomienda la lectura de ESTRADA SAMANIE, José Antonio, El Derecho Marítimo, su particularismo, su especificidad (tesis jurídica filosófica), UNAM, Tesis, México, 1963.

facultad:

Fracc. X.- Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, comercio, juegos con apuestas y sorteos, servicios de banca y crédito, energía eléctrica y nuclear para establecer el Banco de Emisión Único en los términos del artículo 2B y para expedir las leyes del trabajo reglamentarias del artículo 123.

Fracc. XIII.- Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las prapas de mar y tierra y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.

Artículo 104 Constitucional.- Corresponde a los tribunales de la Federación conocer:

Fracc. I.- De todas las controversias del orden civil o criminal que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o de los tratados internacionales celebrados por el Estado mexicano. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses particulares, podrán conocer también de ellas, a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los estados y del Distrito Federal. Las sentencias de primera instancia podrán ser apeladas para ante al superior inmediato del juez que conozca del asunto en primer grado".

Lo anterior se corrobora en la Ley de Navegación en los siguientes términos:

"Artículo 3.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marítimas mexicanas.

Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral".

Asimismo, al derecho marítimo está sujeto a múltiples convenciones, convenios y reglas de carácter internacional, lo que hace que sea un derecho universal, al cual tiene acceso, para su regulación, nuestro contrato precisamente por que es un contrato marítimo⁴³. Además el derecho marítimo, y por consiguiente los contratos que regula, están sujetos a múltiples usos y costumbres aceptados por la comunidad marítimo-mercantil mundial.

II.1.1.3 Bilateral

Un contrato es bilateral, cuando de su celebración nacen obligaciones recíprocas para las partes que intervengan, en nuestro caso al momento de celebrarse el contrato de fletamento nacen múltiples obligaciones, tanto para el flatante como para el fletador; por lo tanto el contrato de fletamento es un

⁴³ Cfr. Art. 97 Ley de Navegación.

contrato bilateral¹⁴ e sinalagmático (siguiendo la denominación de Bonnecase).

II.1.1.4 Típico

Un contrato típico, es aquel que se encuentra, volga la redundancia, tipificado, es decir, regulado en una ley.

En efecto, el contrato de fletamento es típico, toda vez que se encuentra tipificado y regulado en forma específica en la Ley de Navegación.

Dentro de la doctrina contractual, hay autores que siguen utilizando la denominación de contrato nominado, refiriéndose a un contrato que se encuentra regulado por una ley, y no como pudiese pensarse aquel que tiene un nombre. Tal confusión hace que se utilice mejor la clasificación de típicos y atípicos. Pero pare que este punto queda completo debemos decir que el contrato de fletamento es nominado, ya que tiene nombre propio, y principalmente por que se encuentre regulado en una ley.

II.1.1.5 Oneroso

Por lo que se refiere a la onerosidad, la misma está regulada en el Código Civil, que a la letra señala:

14. La bilateralidad del contrato de fletamento es una cuestión obvia, la cual no necesita ni siquiera mencionarse, pero durante la investigación del presente trabajo, encontré que los autores que mencionan a continuación, hacen mención expresa de la misma: BUCIO, Gustavo, *El Contrato de Fletamento*, Teoría UNAM (México 1963) p. 89; CHAVEZ, Eduardo, *Los Contratos de Fletamento*, (México 1981), p. 16; RPERT, Georges, *Compendio de Derecho Marítimo*, (Buenos Aires 1954) p. 217. Este último autor señala que tan es un contrato bilateral que en caso de inajecución de las obligaciones de la letra, la parte afectada podrá actuar judicialmente para pedir la resolución del contrato.

"Art. 1837.- Es contrato oneroso aquel en que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos; y gratuito aquel en que el provecho es solamente de una de sus partes".

De la lectura del precepto civil antes apuntado, es obvio que el contrato de fletamento esté revestido con la categoría de oneroso, ya que tanto fletante como fletador asumen obligaciones y obtienen provechos.

La onerosidad es una de las principales características de los contratos mercantiles.

II.1.1.6 Comutativo

Los contratos conmutativos son aquellos, en los cuales las partes conocen las prestaciones que se obtendrán desde el mismo instante de su celebración, tal y como lo prevee la legislación civil:

"Art. 1838.- El contrato oneroso es conmutativo cuando las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste. Es aleatorio, cuando la prestación debida depende de un acontecimiento incierto que hace que no sea posible la evaluación de la ganancia o pérdida, sino hasta que ese acontecimiento se realice".

Así, y ya que en el contrato de fletamento, el fletante y el fletador, conocen perfectamente las prestaciones que se deben, desde el mismo momento de celebrarse el mismo, podemos afirmar que se trata de un contrato conmutativo,

II.1.1.7 Consensual

Al usar esta categoría de consensual, nos referimos a la clasificación de consensualas en oposición a contratos reales.

Así, el contrato de fletamento es consensual, ya que se perfecciona y surte efectos, entre las partes, con el sólo acuerdo de voluntades de los otorgantes, sobre un objeto cierto, el buque, sin necesidad de que se haga entrega de cosa alguna o que se constituya un derecho real.

En efecto el contrato de fletamento no requiere para existir que se ponga el buque a disposición del fletador. En el supuesto caso de que tal puesta a disposición no se verifique en los términos de un contrato existente y perfeccionado por el simple acuerdo de voluntades, el fletador podrá pedir la rescisión del mismo.

II.1.1.8 Formal

No existe unanimidad entre los maritimistas⁴⁵, sobre el carácter formal del contrato de fletamento.

Debemos entender por contrato formal, aquel contrato que para poder perfeccionarse, debe revestir una forma que es establecida por la ley, es decir, la voluntad de las partes debe extermarse bajo ciertos requisitos exigidos tal y como lo dispone el artículo 1796 del Código Civil, que a la letra señala:

⁴⁵ Consideramos también a aquellos autores que aún cuando no han escrito libros de Derecho Marítimo en particular, tratan esta materia en sus obras de Derecho Mercantil.

"Art. 1796.- Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento; excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley, desde que se perfeccionen obligan a los contratantes no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley".

La mayoría de los autores estudiosos de la materia marítima, hacen referencia a que el fletamento deba darse por escrito, con el sólo fin de ser un elemento probatorio del mismo, es decir la forma escrita del contrato de fletamento sólo tiene la función de ser la prueba de la celebración y contenido del mismo⁴⁶.

Nosotros no compartimos la postura de considerar que la forma escrita solo sea utilizada para probar la existencia del contrato de fletamento ya que "faltando él (escrito) cabría probar el fletamento por la confesión o el reconocimiento que resulta de la ejecución de obligaciones correspondientes, y si los testigos por sí solos no bastarán para justificar las condiciones bajo las cuales se pactó, puede completarse esta prueba con la correspondencia, los estantes en libros de comercio etc..."⁴⁷, lo cual demuestra que resulta demasiado impráctico el no contar con el escrito que contiene el contenido del contrato de fletamento.

⁴⁶ Sobre el particular, los siguientes autores se manifiestan en el sentido de considerar que la forma escrita sólo tiene valor probatorio: ASCOLI Próspero, *Dirigido Comercial*, Tomo 16, comentado por Bealifio, Roco y Vivante, trad. Rodolfo Fontanarrosa y Santiago Sanja (Buenos Aires 1969), p. 663, quien en un primer momento señala que la forma escrita solo es requerida por la ley para efecto probatorio, lo cual nos da la razón ya que es la ley quien regulará de una forma, y para así quitar la prueba testimonial, recientemente ampliamente que el mismo se celebra por escrito; BRUNETTI Antonio, *Dirigido Marino Privado Italiano*, tomo III, primera parte, trad. R. Gay de Montolio, (Barcelona 1969), pp. 88, 83-86, para autor califica al contrato de consensual; SUCCIO Gustavo *ib. cit.*, p. 89, también lo califica de consensual; CHAVEZ Eduardo, *ib. cit.*, p. 15, señala que el fletamento "queda realizado con el consentimiento de las partes, pero para formalizarse es usual que se plasme por escrito", enjuiciando al autor nos dejó entrever que la forma no es un requisito que sea exigida por la ley.

⁴⁷ MALAQUARRIGA, *ib. cit.*, p. 153.

Son varias las legislaciones que al hablar de la forma del contrato, señalan que el "fletamento deberá probarse por escrito"⁴⁸, lo cual no sería necesario si la legislación señalara que el fletamento debe constar por escrito, además si la legislación señala que el contrato debe revestir la forma escrita, en caso de conflicto, lo primero que se ofrecería como prueba sería el mismo contrato.

Ahora bien, hay autores que sí señalan categóricamente que el contrato de fletamento debe revestir la forma escrita, así Ripert afirma que "los contratos marítimos (el fletamento es uno de ellos) deben ser estipulados siempre por escrito, no hay nada más simple que hacer un contrato indicando las reglas..."⁴⁹. Malvagni en el mismo sentido establece que el contrato de fletamento "es uno de los que por imperio de ley deba hacerse por escrito"⁵⁰.

En el sistema jurídico mexicano, el fletamento es un contrato formal, ya que así lo dispone nuestra Ley de Navegación, que e la letra señala:

"Artículo 96.- El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se regirá por la voluntad de las partes y en lo no

⁴⁸ La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en el documento Pólizas de Fletamento, señala que "Aún cuando invariablemente los fletamentos se otorgan por escrito..., muchas legislaciones permiten el fletamento verbal", mencionada como ejemplo la legislación peruana la cual establece que el fletador puede exigir la expedición de la póliza.

El Código de Comercio de Chile, prescribe, en su artículo 928, que, el contrato de fletamento debe probarse siempre por escrito.

Así también la Ley de Navegación de Argentina, dispone, en su artículo 220 que el fletamento se puede hacer siempre por escrito, pero más adelante en su artículo 228, dispone que el fletamento a tiempo debe constar por escrito.

⁴⁹ ib. id., p. 104.

⁵⁰ Contratos de Transporte por Agua, Buenos Aires 1956, p. 99.

pactado, por lo dispuesto en esta ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

- I. Los elementos de individualización de la embarcación;
- II. Nombre y domicilio del fletante y fletador;
- III. Monto y forma de pago del flete; y
- IV. Duración del contrato.

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en un año.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia a lo establecido en la presente ley".

Este postura legal es reafirmada por Cervantes Ahumada, quien, afirma categóricamente que el contrato de fletamento deberá constar por escrito⁵¹.

Es conveniente y adecuado calificar al contrato de fletamento como un contrato formal, ya que su celebración implica intereses de muy alto costo y valor; el objeto del contrato es un buque, el cual reviste una gran importancia, dado su gran valor, no pudiendo quedar como objeto de meras transacciones verbales, que no pueden abarcar todo lo que representa un viaje marítimo.

La forma escrita del contrato de fletamento se denomina póliza de fletamento, en la cual se plasma el consentimiento de las partes para la celebración y perfeccionamiento del contrato. A la póliza de fletamento se le

⁵¹ ibid., p. 869. En este aspecto formalidad del Contrato, ARCE GARIBOLLO, op.cit., p. 26, señala que dentro de los contratos con "forma impresa" (prevista por la ley), se encuentran los contratos de Derecho Marítimo.

han dado diversas denominaciones: *charta partita*, *charte partie* y *charter party*, siendo la última la más utilizada en el ámbito internacional.

En el comercio marítimo internacional, y gracias a las prácticas y costumbres relacionadas con el fletamento, se han venido creando ciertos modelos tipo de pólizas en las cuales se incluyen usos que no varían en los diferentes fletamentos. Esto ha permitido que dichas pólizas tipo se hayan convertido en formularios uniformes.

Estas pólizas - tipo, son usadas con bastante frecuencia en el tráfico marítimo, su uso es generalizado, no queriendo decir con esto que todo fletamento debe ser plasmado en una de ellas, ya que también existen las pólizas - privadas o como en ocasiones se les denominan pólizas de la casa, las cuales son utilizadas por empresas particulares.

Es preciso señalar que tanto las pólizas tipo, como las privadas no deben ser consideradas como contratos de adhesión, ya que si bien es cierto que el clausulado esté formado por cuestiones habituales y previstas, también es cierto que se pueden introducir, modificar, adicionar y eliminar elementos o aspectos que se requieren por necesidad o deseo de las partes, buscando adaptar dichas pólizas a cada caso en particular⁵².

Sobre las pólizas de fletamento abundaremos al tratar el elemento formal del contrato de fletamento de buques por tiempo, y en el capítulo destinado a estudiar sus principales cláusulas.

Ver CHAVEZ Eduardo, *op.cit.*, p. 28; ONU - UNCTAD, *Pólizas de Fletamento*, p. 4; ONU - UNCTAD, *Charter Parties*, II, 8-9.

Es de suma conveniencia que la ley otorgue la formalidad a nuestro contrato, al disponer que debe perfeccionarse por escrito, ya que:

1. En efecto, es el medio de prueba más idóneo de la celebración y contenido del contrato, evitando de este manera el recurrir a otros medios probatorios.
2. En la póliza de fletamento se detalla toda cuestión que las partes crean convenientes, evitándose así errores de interpretación sobre la cause, obligaciones, efectos, etc., del contrato.
3. El escrito que contiene el contrato de fletamento por tiempo, señala e indica las reglas que han de observarse, restringiendo así, el recurrir a las normas legales, las cuales se convierten en substitutives o suplatorias.

Recordemos que el fletamento es un contrato utilizado mundialmente, en el cual intervienen personas de diferentes nacionalidades, por lo que al no estipular adecuadamente las cláusulas y reglas, puede llevarnos a un conflicto de leyes.

4. Es muy importante la forma escrita, toda vez que "existan poquísimas reglas legales sobre la ejecución del contrato de fletamento ... está regido enteramente por la convenciones de las partes, prácticamente por las cláusulas ... de los *charter-parties*..."⁶³.

⁶³ RIPERT, *ob.cit.* p. 221.

5. Al estar documentando el contrato en una póliza de fletamento se evitan dificultades, ya que se establece expresamente todo aquello que pueda afectar la ejecución del contrato, así, por ejemplo, en dichas pólizas se menciona lo que se considera la fuerza mayor, evitando así recurrir al derecho civil⁵⁴.
6. La póliza es necesaria y útil ya que permite un completo entendimiento de lo acordado por las partes, tanto para las mismas como para terceros⁵⁵.

II.1.1.9 Ejecución Continuada

Nuestro concreto objeto de estudio es un contrato de ejecución continuada, ya que su eficacia produce efectos por un período de tiempo, toda vez que las prestaciones que se deben las partes, se prolongan y existen en el tiempo que dure el mismo.

II.1.1.10 Principal

Consideremos al fletamento de buque por tiempo como un contrato principal, entendiendo por tal aquel que tiene un fin propio independiente, siendo este fin la utilización del buque, no necesitando para celebrarse un previo contrato de transporte, el cual puede existir habiendo o no un contrato de fletamento.

⁵⁴ Idem, p. 260

⁵⁵ TROWBRIDGE Charles, The History, Development and Characteristics of the Charter Contract, Tulane Law Review, Volumen 40, núm. 4, (Nueva Orleans 1975), p. 744.

II.2 ESTRUCTURA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE BUQUE POR TIEMPO

Como ya quedó establecido, son aplicables, y de modo supletorio a la materia mercantil, las disposiciones del derecho común, en materia de contratos, en lo relativo a clasificación, partes, etc., sin otras limitaciones que las contenidas en el Código de Comercio:

"Art. 81.- Con las modificaciones y restricciones de este código serán aplicables a los actos mercantiles las disposiciones del derecho civil acerca de la capacidad de los contratantes y de las excepciones y causas que rescinden o invalidan los contratos".

En tal virtud y de conformidad con la regla de supletoriadad general, enunciada en el artículo 2º del Código de Comercio para la materia mercantil, son aplicables todas las normas sobre el contrato en general, como lo son aquellas de clasificación, interpretación, nulidad, elementos y algunas otras, y no sólo aquellas relativas a la capacidad e inafectación, señaladas en el ya transcrito artículo 81.

Cabe recordar también, que esta supletoriadad del derecho común en materia mercantil y en nuestro caso marítimo-mercantil no sólo la debemos entender en el ámbito legal, sino que también dicha supletoriadad se extiende a la doctrina contractual de derecho común.

Para poder estudiar los elementos que conforman nuestro contrato objeto de estudio, es necesario recurrir supletoriamente al derecho común, en especial a la doctrina.

En el presente trabajo, seguimos la recomendación de Sánchez Meda, quien propone que "en el examen concreto de cada contrato es preferible el sistema de la doctrina española que estudia los elementos personales, los elementos reales y los elementos formales de cada contrato, dentro de los cuales pueden examinarse cuando las haya, las peculiaridades relativas a los elementos de existencia y a los elementos de validez de cada contrato en particular"⁵⁶.

Seguimos la anterior recomendación toda vez que dicha forma de estudiar los elementos del contrato, nos parece más práctica y didáctica, que aquel estudio de los elementos basado en la dualidad de requisitos generales⁵⁷, a saber los de existencia y los de validez. Además, como ya lo mencionamos, al utilizar la doctrina española, analizaremos esta dualidad de requisitos.

II.2.1 Elementos personales

Los elementos personales en el contrato de fletamento son:

1. El fletante

⁵⁶ *ib. cit.*, p. 28.

⁵⁷ Esta dualidad de requisitos, está prevista en el Código Civil en los artículos 1784 y 1795 (el primero se refiere a los elementos de existencia y el segundo a los de validez) que a la letra señalan:

Art. 1784.- Para la existencia del contrato se requiere:

- I. Consentimiento.
- II. Objeto que pueda ser materia del contrato.

Art. 1795.- El contrato puede ser inexistente:

- I. Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas;
- II. Por vicios del consentimiento;
- III. Porque su objeto, o su motivo, a su fin sea ilícito;
- IV. Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que lo exige el estatuto.

2. El fletador

Antes de entrar al estudio de cada uno de los elementos per separte, es necesario hablar del primer requisito de existencia previsto en nuestro Código Civil: el consentimiento.

El consentimiento ha de entenderse como el "curso y acuerdo de voluntades, tendiente a crear, transferir, conservar, modificar o extinguir, efectos de derecho, siendo necesario que dichas voluntades se exterioricen, es decir, que tengan una manifestación exterior"⁵⁸.

En nuestro caso el contrato de fletamento de buque por tiempo se perfecciona cuando existe el consentimiento de las partes, es decir, cuando existe el acuerdo de voluntades del fletante y del fletador. Dicho acuerdo de voluntades, tiene como principio o como punto de partida una contrapesación de intereses, que después de una serie de tretos, nos permita llegar a un *in idem placitum* e sea al punto de encuentro de los intereses opuestos⁵⁹.

El consentimiento en el contrato de fletamento por tiempo, cuenta, como cualquier otro contrato, con los elementos que le son propios: la propuesta y la aceptación, los cuales sólo mencionamos ya que no es objeto del presente trabajo entrar a su estudio⁶⁰. Así, el fletamento reúne todos los elementos que forman el consentimiento de los contratantes.

⁵⁸ GUTIERREZ Y GONZALEZ, *ob.cit.*, p. 263.

⁵⁹ TRABUCCHI, *ob.cit.*, pp. 167-168.

⁶⁰ En este punto, ver DONNECASE, *ob.cit.*, pp. 287 y ss; GUTIERREZ Y GONZALEZ, *ob.cit.*, pp. 264 y ss; SANCHEZ MEDAL, *ob.cit.*, pp 31-32; TRABUCCHI, *ob.cit.*, pp. 169.

Es de suma importancia mencionar que en el contrato de fletamento de buque por tiempo la propuesta y aceptación pueden versar sobre un formulario de contrato, es decir puede versar sobre una póliza-tipo. En este caso se entenderá que el consentimiento de las partes se refiere a dicho formulario y por tanto las partes se obligan en los términos de su clausulado, el cual puede variar siempre y cuando se hubiere modificado por las partes durante las etapas de formación del consentimiento. Lo anterior es corroborado por la Ley de Navegación, cuyo artículo 96 en su primer párrafo dispone que:

"Artículo 96.- El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en esta ley".

Otro aspecto significativo y que no podemos olvidar es cuando el consentimiento se encuentre viciado por engaño, dolo o error, produciéndose así siempre la nulidad del contrato de no ser subsanado.

Sobre esta particular, y a manera ejemplificativa, mencionamos los siguientes casos en que existen vicios del consentimiento:

1. Si hubiere engaño o error en la cabida designada al buque en la póliza de fletamento, el fletador tendrá opción a:

- a) Rescindir el contrato
- b) Reducción en el flete convenido en proporción de la carga que el buque dejare de recibir,

En ambos casos el fletante debe abonar los daños que se le hubieren causado al flatador,

Hay que mencionar, que no hay error o engaño cuando la diferencia entre la cabida manifestada por el fletante, no excediera al verdadero porte en más de un 20%, ni tampoco cuando el porte declarado fuere el que constara de la matrícula del buque, aunque ni en uno ni en otro caso podrá el flatador ser obligado a pagar más flete que el que correspondiente al porte afectivo del buque⁶¹.

Esta hipótesis se refiere al caso en que el fletante hubiera entregado al flatador un buque que no tuviera la capacidad indicada; si el navío es mayor, en principio no hay problema, salvo en caso de que no se pudiese entrar al puerto de destino.

Estos errores, a decir de Ripart⁶², ya no se dan en la actualidad toda vez muy a menudo se inserta la cláusula "alrededor", que según la práctica, otorga una tolerancia de un décimo a un vigésimo; también este error es poco frecuente dado el alto nivel técnico observado en el proceso de arquear los buques.

2. Otra hipótesis de engaño se presenta cuando el flatador ha

⁶¹ Cfr. Art. 127B del Código de Comercio de la República de Panamá. Esta misma hipótesis, aunque de manera más simple, era tratada por el artículo 181 de la hoy abrogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que decía:

Art. 181.- El naviero será responsable de los daños que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del centallimete fletado, si la diferencia entre el buque real y el declarado es mayor del veinte por ciento.

⁶² op. cit., p. 206.

introduce clandestinamente y sin consentimiento del fletante efectos que sobrepasan el tonelaje que fue convenido en el contrato de fletamento. En este caso, el capitán podrá echar a tierra dichos efectos, o también puede exigir un flete más alto.

En caso de que el buque ya haya zarpado, la echazón sólo podrá hacerse si el buque resulta sobrecargado.

Estas hipótesis, en síntesis señalan que si por medio del engaño, dolo o error se da el consentimiento en materia de contratos de fletamento, esta figura no se perfecciona si el vicio no es subsanado. El vicio en el consentimiento se manifiesta básicamente al momento en que una de las partes hace una declaración falsa en cuanto a la cabida del buque e incluso al presentarse la oportunidad en que uno de los contratantes actúe con negligencia y vaya en contra de la buena fe puesta en él por la otra parte del contrato.

Para evitar malas interpretaciones, reafirmamos nuestra postura sobre la conveniencia de que el fletamento sea un contrato formal, es decir que la exteriorización del acuerdo de voluntades, o sea el consentimiento, se plasme por escrito.

Una vez visto el consentimiento, no podemos hablar de las partes del contrato de fletamento, sine antes de haber hecho referencia a la capacidad de las mismas.

El Código de Comercio nos señala quien tiene capacidad, la cual debemos entender como la aptitud jurídica para ser sujeto de derecho y

deberes y por tanto para hacer valer los derechos que se tengan y para asumir deberes jurídicos.

"Art. 5º.- Toda persona que, según las leyes comunes, es hábil para contratar y obligarse, y a quien las mismas leyes no prohíben expresamente la profesión del comercio, tiene capacidad legal para ejercerlo".

El artículo antes transcrito establece que la capacidad legal para ejercer el comercio lo tiene toda aquella persona a la cual no le esté expresamente prohibido. Dicho artículo hace expresa mención a la profesión del comercio, lo cual significa que tal artículo dispone la capacidad para el comerciante, entendiendo por tal lo que dispone el artículo 3º del mismo ordenamiento legal:

"Art. 3º.- Se reputan en derecho comerciantes:

- I. Las personas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria".

Debemos recordar que nuestra legislación mercantil, es una legislación de actos de comercio⁸⁹, dentro de los cuales caben los contratos de derecho mercantil, como ya le mencionamos al tratar sobre la mercantilidad de nuestro contrato. Las partes del contrato de fletamento son comerciantes, ya que al realizar estos de comercio, ejercen esta, es decir son los protagonistas del acto de comercio por el objeto, es decir protagonistas de la explotación del

⁸⁹ BARRERA GRAFF, ob. cit. p. 158

buque, así el naviero es considerado como el comerciante marítimo, no por ser el propietario del buque, sino por que lo explota en el tráfico marítimo.

Por lo tanto, en el contrato de fletamento, (contrato marítimo-mercantil), las partes tendrán capacidad para celebrarlo, siempre y cuando no le esté prohibido ejercer el comercio, y que cumplan con lo previsto en la legislación marítima.

En efecto, el fletante, quien puede ser al naviero o al armador deben reunir los requisitos que señalan los artículos 17 y 18 de la Ley de Navegación, mismos que a la letra se pasan a transcribir:

"Artículo 17.- Para actuar como naviero o empresa naviera mexicana se requiere:

- I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;
- II. Tener domicilio social en territorio nacional;
y
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional".

"Art. 18.- Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores, salvo prueba en contrario.

El naviero que asume la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula, dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo y cuando cese esa calidad deberá solicitarse la cancelación de dicha anotación. Esta declaración la podrá hacer también

el propietario de la embarcación.

Si no se hiciera esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación".

Ahora, una vez que hemos hecho referencia al consentimiento (elemento de existencia) y a la capacidad (elemento de validez) pasaremos a analizar a cada una de las partes (elementos personales) del contrato de fletamento.

II.2.1.1 FLETANTE

El fletante de un buque por tiempo, es aquella persona física o moral, llámese naviero o armador que, teniendo la posesión del buque, se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación por un tiempo determinado a cambio de recibir un flete⁶⁴.

El anterior concepto de fletante nos parece correcto y de conveniencia práctica, ya que habla de "posesión del buque", lo cual admite que el fletante puede ser o no el propietario del mismo, es decir el naviero, o al armador.

Al igual que en lo referente a la naturaleza jurídica del fletamento, en los elementos personales del mismo, la confusión, por no decir equiparamiento, de varios autores del fletamento y el transporte de mercancías, es más evidente.

Es por lo anterior que en muchas obras de derecho marítimo, se señala

⁶⁴ Cfr. Art. 96 Ley de Navegación.

que el fletante recibe varios nombres, lo cual no es incorrecto; lo incorrecto está en incluir dentro de esas diversas denominaciones, las de porteador y la de transportista que son acepciones propias del contrato de transporte marítimo de mercancías⁶⁵. La posición de aquellos autores que señalan que el fletante puede ser el transportista o porteador, es errónea, toda vez que el porteador se obliga principalmente a transportar mercancías, mientras que la del fletante es poner a disposición del fletador el buque convenido (armado y con tripulación).

Las diversas denominaciones que se aplican al fletante, son el resultado de las diversas personas, tanto físicas como morales, que se pueden constituir como tal. Lo más conveniente y práctico es utilizar, tanto en la doctrina como en la legislación⁶⁶, el término de fletante. En nuestro país la Ley de Navegación utiliza el término de fletante, lo cual nos parece muy acertado.

Ahora bien, surge la pregunta ¿quién puede fletar?, a lo que da la siguiente manera responderemos:

A. EL NAVIERO

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo,

⁶⁵ Entre esos diversos autores, se encuentran los autores mexicanos de las obras mencionadas más citadas en nuestro país: CERVANTES AHUMADA, *op.cit.*, *passim*; OLVERA DE LUNA, *op.cit.*, p. 167.

⁶⁶ A manera ilustrativa, las legislaciones de Argentina, Chile, y Panamá utilizan el término fletante. Por lo que respecta a nuestro país, ya en el Proyecto de Código Federal de Transportes y Comunicaciones de 1981 se utilizaba esta denominación, a saber:

Art. 354.- Podrán tener el carácter de fletante, el naviero propietario del buque, fletador, el operador u administrador de buques. Será fletador, cualquier persona interesada en arrendar un buque.

señala que son cuatro las partes interesadas en un contrato de fletamento⁹⁷:

1. Navieros (*shipowners*) que fleten el buque.
2. Operadores de Barcos, Armadoras, que fleten el buque.
3. Fletadores, que adquieren el derecho a la capacidad de carga del barco.
4. Agentes o corredores de fletes, que son empleados para realizar los tratos, con el fin de celebrar un contrato de fletamento.

Como se puede observar, una de esas partes, que están interesadas en fletar un buque, es el naviero.

El Naviero es el propietario del buque, pudiendo ser una persona física o moral, quien puede utilizar su buque para transportar sus propios efectos, o lo puede dar en locación, contratar fletamentos o transportar mercancías ajenas⁹⁸.

Existe en la práctica marítima internacional la denominación de armador-propietario, la cual corresponde al naviero. Es recomendable la utilización de éste último término con el fin de evitar confusiones entre las figuras de armador-propietario y aquel armador que no lo es.

⁹⁷ Charter Parties, p. 1.

⁹⁸ Ver ONU-UNCTAD/SDA, Basic Chartering, LFI/AL/F 171 7B 044, (Estadística 1979), p. 23.

El armador, como lo veremos más adelante es aquella persona que realiza los contratos de explotación de los buques, no importando si es el propietario o no.

Es obvio que el naviero, es un armador, ya que como propietario del buque, puede explotarlo y/o celebrar cualquier contrato de utilización del mismo. En los contratos de fletamento, no siempre al naviero es el fletante, pero cuando sí le es, es mucho más conveniente denominarlo así, que denominarlo armador-propietario.

Esta conveniencia parecería inútil, pero hoy que señalar que por lo general las pólizas de fletamento están redactadas en inglés, en dicho idioma no existe la diferencia entre armador y propietario, pues se use un sólo término para describir a estas personas: *shipowner*, lo que he llevado a que los tribunales de los Estados Unidos y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, solicitan, o más bien ordenen, la aclaración en las demandas referente a si se trata de un *shipowner* naviero o bien si se trata de un *shipowner* armador, con el fin de que los jueces de dichos tribunales tengan una mayor claridad al momento de dictar su sentencia y también para el caso de ser necesario den intervención al tercero de buena fe⁶⁹.

Queramos reiterar que el naviero puede operar en los contratos de fletamento como armador, ya que al celebrar el contrato de fletamento está explotando su nave, poniéndola a disposición de otra persona, así podemos afirmar que "aunque las dos calidades de propietario y de armador nada tienen de incompatibles entre sí e incluso pueden estar reunidas en la misma persona,

⁶⁹ SALCABE y SALGADO, *op. cit.*, pp 15-16.

sin embargo pueden dar origen a aspaciales y distintas relaciones jurídicas”⁷⁰.

En la práctica, y según los datos proporcionados por el Dr. Salgado y Salgado⁷¹, el 80% de los propietarios, es decir navieros, explotan ellos mismos sus buques, convirtiéndose por ello mismo en sus armadores.

La doctrina de nuestros más conocidos autores (Olvera de Luna y Cervantes Ahumada)⁷² no tienen claro la diferencia entre ambos términos.

Por lo que toca a nuestro orden legal, debemos manifestar que nuestra Ley de Navegación hace alusión a la figura del naviero o empresa naviera en los siguientes términos:

“Artículo 18.- El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal”.

De la lectura del artículo antes transcrito, podemos claramente advertir que al naviero es el propietario del buque. La expresión “bajo su posesión”, aunque plesmada, santimos qua está de más, y no cambia nuestra postura.

Sabar cuando estemos frente al naviero, es decir, a un armador-propietario, es de suma importancia, ya que por ejemplo Petróleos Mexicanos,

⁷⁰ ASCOU, ob. cit., p. 166.

⁷¹ ob. cit., p. 16.

⁷² Por lo que respecta al primer autor, ob. cit., pp. 110 y 111, el segundo, ob. cit., p. 210.

uno de los principales fletadores de nuestro país, deberá "financiar los contratos de ... fletamento con las personas físicas o morales que demuestren ser propietarios de las embarcaciones"⁷³.

Antes de pasar a la figura del armador, es conveniente hablar de manera breve de la copropiedad de un buque.

Sobre el particular, diremos que cuando se habla de copropiedad del buque, el derecho de propiedad es dividido en cien partes iguales, partes que son denominadas quirates, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 73 de la Ley de Navegación, que a la letra dispone:

"Artículo 73.- Para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad, los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez competente. Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio de la minoría".

Así, podemos decir que un buque sujeto al régimen de copropiedad, podrá ser fletado cuando exista aprobación de la mayoría de los conavleros, es decir, de los copropietarios.

B. ARMADOR

SALINAS DE GORTARI, Carlos, Normas y Criterios generales que deberá observar Petróleo Mexicano para el arrendamiento y/o fletamento de embarcaciones, Secretaría de Programación y Propuesta, México, 1983, n. 3. Citado por Salgado, ob.cit., p. 13

El armador es aquel que se aboca a la explotación comercial y marítima del buque; el armador es el titular de la explotación marítima del buque, sea o no su propietario⁷⁴.

Como vemos, la función marítima, es decir la explotación náutica del buque se ha superpuesto a la condición de propietario de la nave; la propiedad, aún siendo un elemento necesario, no se considera suficiente para conferir la investidura de armador⁷⁵.

El armador es tal, no en cuanto que es propietario, sino en cuanto con carácter de profesional, ejerce la industria de la navegación. Es armador an cuanto hace de la nave el centro de una actividad especulativa, destinándola a una serie de expediciones, que tengan una finalidad lucrativa inherente a la navegación⁷⁶.

Así, en la actualidad la figura del armador se nos ofrece, más por la práctica, que por la ley positiva, bajo los siguientes aspectos:

⁷⁴ Cabe señalar que el término "armador" ha sido utilizado como sinónimo de la persona encargada de armar el buque y ajustar al capitán y tripulantes y también como sinónimo de quien asuma la empresa de navegación.

Así se habla por tanto de "armador" en dos sentidos:

- a) **Estático:** El armador es la persona que tiene a su cargo la tarea de armarlo, equipar el buque con lo necesario para hacerse a la mar, inclusive ajustando al capitán y a las tripulantes.
- b) **Dinámico:** Se le otorga este calificativo a quien tiene a su cargo la empresa de navegación.

Ver *Enciclopedia Jurídica Orsaba*, Vol: Flotamiento, p. 337.

En el presente trabajo usaremos, entendiendo al armador en su aspecto dinámico, ya que éste, al tener a su cargo la empresa de navegación, tiene las obligaciones del armador.

⁷⁵ BRUNETTI, *op. cit.*, Tomo II, p. 16.

⁷⁶ *Idem*, p. 18.

1. Propietario de la nave.
2. Copropietario de la nave que administra en el interés de todos los propietarios.
3. Locatario de buque (*demise* o *bareboat charterer*).
4. Fletador que subfleta, o en el caso de un contrato de transporte que ejerce el transporte por cuenta propia⁷⁷.

Por lo que respecta al número uno de la anterior lista, el caso del naviero como fletante y como armador ya fue analizado, pero no está de más señalar que ambas calidades, armador y naviero o propietario, no son incompatibles entre sí, si bien es cierto que no siempre residen en la misma persona, más cierto es que lo más frecuente es que ambas calidades se reúnan en la misma persona.

Por lo que respecta a los copropietarios, representados por un copropietario armador, cabe hacer la misma indicación hecha con respecto al naviero, es decir al propietario.

El locatario, o fletador de casco desnudo, siguiendo la costumbre dentro del derecho marítimo internacional de considerar a la locación de buque como fletamiento de casco desnudo (*demise* o *bareboat charter*), también se puede convertir en armador, y por tanto en fletante, al momento en que subfleta el buque por tiempo.

⁷⁷ Cfr. *Idem*, p. 17.

Así, el locatario, puede convertirse en armador, realizando los actos antes expuestos, con los cuales está realizando una explotación de buque, al otorgar su goce a otra persona, el fletador. Por tanto, un locador puede también tener el carácter de armador (pero nunca, por este carácter, el de propietario).

Al igual que el caso del locador, un fletador por tiempo puede ser un armador y por tanto fletante, si él a su vez pone a disposición el buque a otra persona. Técnicamente, estamos en presencia del subfletamento, el cual puede darse siempre y cuando sea permitido por el fletante original.

De la lectura de las anteriores observaciones, una misma persona o parte, puede reunir dos o más calidades. Así por ejemplo: un fletador por tiempo, puede convertirse en armador, y por tanto en fletante, si a su vez fleta el buque a otro fletador (casi siempre por vieje).

Cabe precisar, que la calidad del fletante, armador o naviero, se deben entender con respecto a un buque. Un naviero puede ser locatario de otro buque que adquirió en virtud de un contrato de locación con el fin de agrandar su flota, por lo que al momento de ser subfletado no lo hará con el carácter de naviero, sino de armador pero seguirá siendo naviero con respecto a sus propios buques, en el supuesto de que estos estén fletados.

Nuestra legislación marítima define al armador de la siguiente manera:

"Artículo 16.- El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación".

Como se puede advertir, el armador es aquella persona física o moral que se encarga, dentro del contexto del fletamento de buque por tiempo, de realizar todas aquellas labores propias de la gestión náutica del buque, teniendo la obligación de mantener la navegabilidad del mismo.

Se puede pensar que nuestro legislador no tiene clara la diferencia entre naviero y armador, ya que la primera figura la repite al definir la segunda. Podemos decir al respecto que en efecto constituye un error, pero que el legislador sí establece que el naviero es propietario del buque.

Así y una vez vista la figura del armador, podemos concluir que el fletante, o sea aquel que tiene la posesión legal de un buque puede ser:

1. El Naviero, es decir el legítimo propietario del buque.
2. El Armador, quien se encarga de la explotación náutica del buque pudiendo ser:
 - a) El propio naviero.
 - b) Copropietarios.
 - c) Locatario
 - d) Fletador de buque por tiempo.

II.2.1.2. Fletador

El fletador es aquella persona que adquiere el derecho de utilizar un buque por el tiempo que se haya convenido, es decir es aquella persona física o moral, que tiene el buque a su disposición para explotarlo comercialmente, así el fletador tiene el derecho de usar y gozar de todos y cada uno de los espacios útiles del buque, y además de recibir el servicio de navegación.

En tal virtud, el fletador adquiere, mediante el pago del flete, el derecho a disponer de la totalidad de la capacidad útil del buque para el transporte de mercancías, así como para recibir el servicio de navegación de los viajes por él ordenados.

II.2.1.3. Una figura interesante e importante: El Capitán.

Como se desprende de la lectura del título de este apartado, podría pensarse que el capitán es parte del contrato. El capitán no es parte del contrato de fletamento por tiempo, sino que es una figura interesante que hay que analizar. El capitán, quien es nombrado por el naviero o por el armador, debe tener la capacidad legal para obligarse y cumplir las atribuciones que establecen las leyes.

El capitán puede considerarse como el representante del fletante, lo cual no quiere decir que sea parte, ya que en el caso de que, llegase a celebrar un fletamento de buque por tiempo esta celebración sería en nombre y representación del fletante.

En la actualidad es rarísimo, por no decir inexistente, el fletamento en el que, en su celebración intervenga un capitán (ostentándose como tal, ya que pueden haber capitanes que sean propietarios). Cabe recordar que nuestro trabajo se refiere al fletamento de grandes buques cergueros los cuales no se contratan de manera sencilla sino que, son objeto de varios tratos y negociaciones.

La figura del capitán ha caído en desuso⁷⁸, en lo que se refiere a la celebración del fletamento, como representante de un elemento personal, pero dado el caso que sí intervenga, deba contar con las facultades expresas para poder celebrar tal contrato.

El capitán tiene que ver con el fletamento de buques por tiempo (en la parte de su ejecución), en lo que se refiere a su nombramiento y también por lo que se refiere al cumplimiento de las instrucciones que recibe.

II.2.1.4 Mercados de flete

Una vez analizado los elementos personales del contrato de fletamento, es práctico hacer referencia al mercado de fletes.

Es factible que la contratación se realice directamente entre fletador y armador, sin embargo usualmente se recurre a los corredores o agentes que se localizan en cada país o en centros internacionales de fletamento (*charter market*). Así, el fletador operará por intermedio de un corredor, que en la

MALAGARRIGA, *ob. cit.*, pp. 121-122, señala haciendo referencias a MALVAGNI que en la práctica, la función del capitán es muy rara, en cuestión de fletamento, ya que se ha generalizado la intervención y representación de los agentes marítimos.

práctica se designa "agente del fletador", y el fletante designará otro que se conoce como "corredor del fletante", también podemos encontrar corredores que desempeñan ambos papeles, lo que contribuye a agilizar aún más la contratación.

Generalmente los corredores son agentes de prestigio con una amplia experiencia y un gran conocimiento sobre la materia. Es mejor que las partes lleven directamente el negocio adelante, siempre y cuando se conozca, pero si las partes deciden llevar adelante el negocio a través de dichos corredores, se contará con un intermediario útil, cobrando por el servicio una comisión que pueda llegar al 2.5% como máximo⁷⁹.

Es importante mencionar que, generalmente los corredores se especializan en determinado tráfico de productos y en clases de buques, ello con atención a que el mercado de fletes está sectorizado. Así, por un lado lo encontremos dividido en:

A. Por los productos a transportar:

- a) Carga seca → granos, minerales, carbón.
- b) Petróleo y derivados → productos refinados, gases, crudos.
- c) Carga general.

B. Por el tamaño del buque:

⁷⁹

CHAVEZ, *ib. cit.*, pp. 71-72, señala que podría pensarse que la actuación de intermediarios presenta una desventaja al fletador, ya que la comisión se cobrará precisamente sobre el flete que se pacte, lo cual no ocurre, ya que dichas personas son profesionales, sujetos a códigos de ética muy estrictos.

- a) Enormes
- b) Paquitos → para cabotaje.

C. Por el tiempo:

- a) Largo plazo
- b) Corto plazo

El mercado de fletamentos es el lugar donde preferentemente se efectúan los contratos de fletamento en el mundo, en ellos se realizan las actividades comerciales con las personas físicas o jurídicas interesadas en el tráfico marítimo y tendentes a la celebración y otorgamiento de los contratos de fletamento.

En estos mercados, las operaciones se llavan en base al juego de la oferta y la demanda⁸⁶, lo que hará subir o bajar los fletes en sus cotizaciones diarias. Tales mercados se llaman también bolsas de fletas. Aquí, el fletador podrá ver diversos aspectos, ventajas o desventajas en la operación que pretende efectuar, es decir velocidad del buque, clasificación de la embarcación, medios de carga con que cuenta la nave, equipo de descarga, prestigio o desprestigio de que goza la empresa armadora, tipo y tamaño del navío, entre muchos otros.

Las principales bolsas de fletos se encuentran hoy en día en Hamburgo,

Las ofertas y demandas se pueden presentar en un mercado de fletas "abierto", en donde incluso los niveles de fletos se publican en revistas, periódicos y demás medios informativos especializados, o en un mercado "cerrado", en el cual ni el armador ni el fletador están dispuestos a dar a conocer los fletes, preferentemente muy bajos, contratados entre ellos. De esta manera el primero está en libertad para cobrar el flete de sus buques con niveles de fletos más altos, y el segundo mantiene cierta ventaja sobre sus competidores desde el momento en que éstos ignoran los costos de transporte de su carga. ONU-UNCTAD, Charter Parties, TD/C.4/S.V.13.

Hong Kong, Londres, Nueva York, Oslo, París, San Francisco y Tokio, siendo las más famosas las ubicadas en Londres, donde se encuentra precisamente una de las más antiguas y prestigiadas: "*The Baltic Mercantile and Shipping Exchange*" (BMSE).

En ellas se pueden encontrar rápidamente aseguradores, árbitros, ajustadores de averías gruesas y otras reclamaciones, así como otros especialistas ligados al negocio marítimo, como son los que actúan en la compraventa de buques.

Como lo dijimos, es en estos mercados donde se llevan a cabo las negociaciones tendientes a la celebración de un contrato de fletamiento. Negociaciones que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su útil documento *Charter parties*⁸¹ ha resumido de la siguiente manera:

Cuando se busca el fletamiento de un buque por tiempo, la contratación se inicia desde que el posible fletador comunica su intención a un corredor, proporcionándole todos los datos posibles, tales como tipo de buque requerido y el flete que ofrece.

El corredor tratará directamente entre los armadores con que mantenga nexos más estrechos, evitando en lo posible la intervención de más agentes con los cuales compartir el 2.5% del corretaje. De no ser esto posible, pasará la oferta a los corredores de armadores con buques de las características solicitadas, quienes responderán a la demanda ofreciendo un flete más elevado o menor, cuya vigencia se mantenga por 24 horas o el lapso que se estipule

⁸¹ Ibidem.

con el ofrecimiento.

El fletador, optará por aceptar alguna de ellas, hacer contra ofertas, o bien esperar a que la situación del mercado sea más propicia para su negocio. En todo caso, las ofertas y contra ofertas deben realizarse por escrito, o sea por carta, télex, telegrama o algún otro sistema moderno.

Si el ofrecimiento de alguna de las partes es aceptado por la otra antes de expirar el tiempo de vigencia de la oferta, adquirirá el carácter de obligatorio o en firme y el armador se compromete a proporcionar por escrito toda la información necesaria para el contrato, tal como nombre del buque y su capacidad, póliza-tipo a negociar, flete, período de vigencia de la oferta, puertos, así como el corretaje a pagar, principalmente.

El paso siguiente en el mecanismo es la negociación de las condiciones del contrato con base en la póliza-tipo que se haya elegido. Las negociaciones pueden realizarse directamente las partes interesadas, pero por regla casi general las llevan a cabo los corredores.

Considerando que el nivel del flete es de primordial importancia, aún cuando, como ya lo mencionamos, este aspecto puede relegarse a segundo plano si se logran condiciones muy favorables en el resto de las cláusulas de la póliza, debemos establecer qué elementos influyan, en un momento dado, en la voluntad del armador para fijar dicho nivel o del fletador para aceptarlo.

Para quien ofrece inicialmente los servicios del buque son de consideración:

- Duración del contrato
- El flete ofrecido inicialmente por el fletador o los ofrecimientos posteriores.
- Zona geográfica en la cual navegará por el tiempo que sea fletado
- Puertos que tocará
- Localización del buque.
- Posibilidad de variación en los fletes.
- Mercancías a transportar.

Para el fletador, como demandante de los servicios de un buque, influyen en la aceptación de un fletamento de buque por tiempo los siguientes aspectos:

- El flete ofrecido inicialmente por el armador o sus ofrecimientos posteriores.
- Adecuación en tamaño y tipo del buque en negociación.
- Puntualidad ofrecida para la fecha de carga.
- Velocidad

- Consumo de combustible
- Causas de suspensión del pago del flete

Es conveniente destacar que cuando la duración del contrato supera el período de un año, las partes tratarán de prescindir de los corredores, en virtud del elevado gesto que el corretaje les significaría.

II.2.2 Elementos reales del Contrato de Fletamento de buque por tiempo

Siguiendo nuestro estudio sobre los elementos del contrato, de acuerdo con la doctrina española, toca analizar los elementos reales. Estos, son estudiados por la mayoría de los autores bajo el rubro de "objeto del contrato de fletamento", lo cual no nos parece incorrecto, ya que el mismo, como sabemos, es un elemento de existencia del contrato, y también es un elemento de validez, por lo que se refiere a su licitud, existencia, su determinación y su ubicación en el comercio.

El tema del objeto dentro de Derecho Civil es uno de los más amplios, por lo cual sólo nos referiremos a los distintos aspectos que se pueden atribuir al objeto⁶².

El objeto de cualquier contrato puede tener las siguientes acepciones:

⁶² Véase GONNECASE, *op. cit.*, pp. 304-305; DIEZ PICALO Luis, *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*, (Madrid 1970), pp. 130 y ss; GUTIERREZ Y GONZALEZ *op. cit.*, pp. 290 y ss; SANCHEZ MEDAL *op. cit.*, pp. 36 y ss.

1. Objeto directo.
2. Objeto indirecto.
3. Objeto-cosa.

Por lo que toca el objeto directo del contrato de fletamento de buque por tiempo, podemos decir que al igual que cualquier otro contrato, dicho objeto se traduce en la creación de obligaciones y derechos, y en el presente caso derechos y obligaciones propios del contrato de fletamento. Este objeto directo emana de la definición dada por el Código Civil en su artículo 1798.

El objeto indirecto se traduce en una conducta de dar, hacer o no hacer. El objeto indirecto del contrato de fletamento por tiempo se traduce tanto en una conducta de hacer, que es la de poner a disposición del fletante el buque, y hacer, en cuanto que se deberá realizar la navegación por un tiempo determinado. Por lo que toca al fletador, este objeto indirecto se traduce en una obligación de dar, consistente en pagar el flete, es decir, pagar la cantidad convenida para poder utilizar el buque.

Ahora, con respecto al objeto-cosa, podemos decir que en el contrato de fletamento, este objeto se traduce en dos cosas, mismas que constituyen los elementos reales del contrato:

1. El buque
2. El flete

Ambos objetos son lícitos, existen en la naturaleza, son determinados y están en el comercio. (artículo 1825 del Código Civil).

Así las cosas, los elementos reales del contrato de fletamento son:

II.2.2.1 El Buque

A decir de Vera Ayaia: "an el contrato de fletamento, el navío (buque) es el elemento principal..." afirmación a la cual nosotros nos adherimos.

El fletamento por tiempo al ser uno de los contratos de explotación de buque, necesariamente ha de tener a éste como elemento principal.

Con la palabra buque, se distingue una cosa que ocupa el puesto más eminente entre las cosas del derecho marítimo⁶³ y del concepto que se tenga del mismo dependa en mucho lo que con él pueda realizarse⁶⁴.

De los diversos conceptos que estudiamos, el más correcto y práctico nos parece el propuesto por el iusmaritimista Atílio Malvagni: "Es buque toda construcción destinada a la navegación"⁶⁵.

Efectivamente esta definición nos parece la más práctica, ya que allá engloba de manera más corta y clara el nuevo concepto de buque propuesto por el Doctor Salgado y Salgado, el cual es el siguiente:

⁶³ ALVAREZ RAYÓN Héctor, Contratos relacionados con la explotación del buque, (México 1963), p. 6.

⁶⁴ SALGADO y SALGADO, José Eusebio, "El Nuevo Concepto de Buque", Revista de Derecho Privado, Año 1, Núm. 3, (México 1960), p. 101.

⁶⁵ Art. 2 del Proyecto Malvagni de Ley de la Navegación para la República Argentina; GONZÁLEZ LEBRERO Rodolfo, Manual de Derecho de la Navegación, Tercera edición, (Buenos Aires 1979), p. 110.

Este concepto propuesto por Malvagni es recogido en el artículo 2 de la Ley de Navegación de la República de Argentina.

"Buque es todo tipo de embarcación que opere en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodoslizadores, los sumergibles, los artefactos, las plataformas fijas o rotantes, así como toda construcción, destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin"⁸⁶.

Como se puede apreciar, el concepto de Malvagni es más práctico, e incluye el concepto antes transcrito, ya que al mencionar toda construcción, incluye todos los artefactos listados anteriormente, y al señalar destinados a la navegación, se entiende que se realiza un transporte⁸⁷.

Así el buque puede ser cualquier construcción, es decir todo vehículo, apto para la navegación, entendiendo, como así lo hizo Malvagni, por navegación el transportar materialmente cosas y personas.

Por lo que respecta a nuestra Ley de Navegación, el buque está definido en los siguientes términos:

"Artículo 9o.- Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de

⁸⁶ El buque, p. 119.

⁸⁷ Las definiciones de la Suprema Corte de los Estados Unidos de América (*Cape vs. Vallette Dry-Dock Company*), así como la de los magistrados de ese Jefe, GILMORE y BLACK, que se transcriben a continuación, están de acuerdo con el concepto de Malvagni:

"La Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos de América define a los buques como toda estructura navegable destinada a la transportación"

Gilmore y Black, op.cit. p 33, lo definen como construcción flotante capaz de transportar por agua.

acuerdo al reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se lo expedirá el "Certificado de Matrícula", cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

Para su matriculación las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

ii.- Por sus dimensiones, en:

a) Buque o embarcación mayor: Toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar."

El anterior concepto también engloba el concepto de Malvagní, y nos parece adecuado al que nuestra ley establezca un tonelaje para que el buque sea considerado como tal.

Antes de analizar las características del buque, es conveniente mencionar que la palabra "barco" la utilizan medios de difusión, principalmente los no especializados en la materia, así como al público al no estar ligado a la materia marítima, y también, por que no decirlo, en algunos documentos legales de países de habla castellana; pero por lo que toca a círculos profesionales y en los documentos legales por ellos emitidos, y en forma general en derecho, se emplea el vocablo "buque"⁸⁸.

Debemos señalar, que si bien es cierto que debe considerarse buque a toda construcción destinada a la navegación, también es cierto que no por eso

⁸⁸ Cfr. OLVERA DE LUNA, *op.cit.* p. 79.

pueda admitirse que todo buque sea considerado objeto del tráfico marítimo-mercantil, sino que los buques objeto del tráfico marítimo-mercantil, y por tanto objeto de fletamento, son aquellos con los cuales se persigan fines de comercio, es decir, aquellos que representen especulación y lucro. Así por ejemplo, los buques de guerra, los yates de placer, etc., no son de tráfico mercantil (pero no por eso dejan de ser buques).

Por lo antes expuesto, podemos decir que en relación a la materia marítimo-mercantil, debemos de hablar de buques en estricto sentido, entendiéndolo por tales, aquellos con los cuales se persigue un lucro y una especulación, es decir aquellos pertenecientes a la marina mercante.

Una vez hechos los comentarios anteriores, analizaremos las características comunes a los buques, a saber:

1. El buque es un bien mueble:

La mayoría de las legislaciones así lo han considerado, y la nuestra, en varios ordenamientos, como por ejemplo la Ley de Navegación de 1994, así lo ha establecido:

"Artículo 67.- La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes muebles.

La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación; lo que constituye una unidad de hecho.

Los elementos de individualización de una embarcación son: Nombre, matriculación, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto.

La embarcación conservará su identidad aún cuando se haya cambiado alguno de los elementos anteriores que la forman."

No obstante que los buques son bienes muebles, hay algunas disposiciones de los bienes inmuebles que le son aplicables. Es por esto, por lo que creemos adecuado considerar la propuesta de Solís Guillén quien señala que el buque: "es una cosa espacial...su género que merece catalogarse en un nuevo grupo de bienes..."⁸⁹.

2. El buque constituye una universalidad de hecho.

Toda vez que el buque es una construcción unitaria realizada mediante la reunión de cosas varias, las cuales pierden su individualidad desde el momento en que su reunión y vinculación recíproca se dispone en función del destino del buque, esto es el ejercicio de la navegación.

El buque es una universalidad de hecho, ya que es una "suma orgánica de cosas orientadas hacia un mismo fin económico"⁹⁰, dichas cosas cumplimentan el objetivo funcional del buque, que, como universalidad es tal si se halla reunido todo lo necesario para su servicio, maniobra, navegación y adorno.

⁸⁹ El Buque y su Naturaleza Jurídica. (México 1961), p. 137.

⁹⁰ GONZALEZ LEBRERO, op. cit., p. 116.

El que al buque constituya una universalidad de hecho, es importante ya que constituye una unidad patrimonial que por ejemplo, representa una garantía de acreedores.

Estas cosas varías, entre las cuales no hay una relación jerárquica, sino que ambas se sitúan en un mismo pie de igualdad, son las siguientes:

- e) partes constitutivas: cosas simples unidas económica, física y permanentemente entre sí; son aquellas que componen un todo, sin que exista una relación de principal a accesorio, sino que las partes son igualmente importantes para la cosa suya. Aquí encontramos el casco del buque, la cubierta, los mástiles, las velas, el timón, las máquinas, calderas, etc...⁹¹. Las partes están íntimamente conexas y unidas al buque, son indispensables: son su esencia.
- b) Accesorios o Pertenencias: cosas simples independientes en lo físico de las partes, pero si ligadas a ellas por lazos económicos; se distinguen de las partes en que son cosas en sí mismas y objeto de propio derecho, pero en uso permanente dentro del buque, estando siempre en dependencia económica respecto del buque (aunque como lo dijimos puede estar en independencia jurídica). Así encontramos; anclas, velas y aparejos de reserva, brújula (cuando no está fija), banderas de señales, documentos,

⁹¹ Estas partes, durante la vida del buque, pueden cambiar, sin que por eso deje de ser el mismo buque (universalidad de hecho), aunque las sucesivas reparaciones hayan sido tan importantes que no quedase en uno solo todo de las primitivas. Sólo en el caso de una demolición completa y después una reconstrucción, podemos decir que existe otro buque.

cartas marítimas, botes de salvamento, etc.⁹².

Nuestra legislación marítimo-mercantil recoge esta característica, es decir nuestra Ley de Navegación reconoce y dispone que el buque ha de considerarse como una universalidad de hecho, tal y como se desprende de la lectura del artículo 67 antes transcrito.

3. El buque como fortuna de mar.

Con cierta afinidad al concepto de universalidad de hecho, aparece el da fortuna de mar.

La fortuna de mar es el patrimonio naval, pero este patrimonio adquiere en el Derecho Marítimo un significado especial. El comerciante marítimo, es decir el naviero, necesita un patrimonio *ad fac* para ejercer su industria (la navegación), así el buque constituye, junto con los fletes devengados, un patrimonio separado toda vez que aquel tiene deudas propias, así cada buque constituye un patrimonio independiente⁹³.

Este patrimonio naval o marítimo, o fortuna de mar, se funda en la necesidad que existe en el Derecho marítimo de levantar la responsabilidad de los navieros, por lo que rige el principio de la multiplicidad del patrimonio de éste, así el naviero tendrá tantos patrimonios como buques tenga en explotación. Cada buque es un patrimonio de afectación independiente, así la responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar, es decir al buque

⁹² No se incluyen como accesorios del buque las armas, municiones, los víveres, combustibles, etc.

⁹³ GARIBAYES Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, sexta edición (Madrid 1974), pp. 550-551.

an relación con el cual la obligación se haya originado.

La anterior explicación encontraba su sustento legal en los siguientes artículos de la hoy abrogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

"Art. 133.- Los darachos y obligaciones provenientes de la navegación de un buque, se ejercerán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que constituye".

"Art. 134.- La responsabilidad del neviaro se limitará a la fortuna de mar que constituya un buque, en los siguientes casos:

- i. La responsabilidad del capitán o de la tripulación por daños causados a terceros durante la navegación.
- II. Daños causados al cargamento.
- III. Obligaciones derivadas del contrato de fletamento.
- IV. Obligación de movilizar un buque naufragado.
- V. Gastos de salvamento.
- VI. Contribución a las averías gruesas o comunes.
- VII. Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje.
- VIII. En general, toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación".

Como se observa, el artículo 134, enumeraba algunos casos, en los cuales la fortuna de mar responderá, enumeración que resulta innecesaria ya que el propio artículo dispone que dicha fortuna de mar responderá por "toda obligación derivada directamente del proceso de navegación".

4. El buque es una individualidad.

Ripert acertadamente señala que el buque "... es un bien que está jurídicamente ... individualizado por cierto número de caracteres"⁹⁴.

Esta característica, recogida en nuestra legislación en el artículo 67, de que el buque es una individualidad, es de suma importancia ya que, en el contrato de fletamento de buque por tiempo se contrata sobre un buque en específico, aquel que reúne ciertos caracteres, que a decir de Ripert son los que le dan la individualidad, y su personalidad.

Estos caracteres que le dan la individualidad al buque, algunos de los cuales, per no decir todos, son las que el fletador toma en cuenta para contratar el fletamento sobre un buque en particular son los siguientes:

A. NOMBRE DEL BUQUE

Todo buque debe llevar un nombre, que no pueda ser igual al de otro de idénticas características.

Nuestra Ley de Navegación, en el ya mencionado artículo 67, dispone expresamente que el buque debe tener nombre, además de que en varios artículos se hace mención al nombre del buque, entre estos preceptos se encuentra el artículo 100 fracción III:

"Artículo 100.- El conocimiento de embarque deberá contener:

⁹⁴ op.cit., p. 35.

lil.- Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque.”

Como se desprende, la Ley de Navegación señala y requiere que toda embarcación debe tener un nombre, al cual debe expresarse en todo acto legal en el que se la invaluce.

El nombre del buque debe estar escrito en la carena popa⁹⁵, y este nombre debe registrarse, ya que es el medio más fácil de identificarlo.

El primer dato de identificación del buque es una póliza-tipo, por ejemplo la *BALTIME*, es precisamente el nombre del buque. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, señala que el nombre del buque esté mencionado en el preámbulo de casi todas las pólizas de fletamento⁹⁶.

B. NACIONALIDAD

La múltiple Conferencia de las Naciones Unidas, también nos señala que la nacionalidad del buque es una declaración hecha en toda póliza de fletamento, mediante a la identificación del mismo⁹⁷.

Profundizar sobre la nacionalidad del buque⁹⁸, sería escapar a los objetivos del presente trabajo sin embargo, creamos necesario señalar que la

⁹⁵ En la práctica el nombre del buque también se escribe a babor y a estribor de la proa.

⁹⁶ *Charter parties*, pp. 20, 69.

⁹⁷ *Ibidem*

⁹⁸ Sobre la nacionalidad del buque, se recomienda ver COLOMBES John, *Geografía Internacional Marítima*, Trad. José Luis Azedraza, (Madrid 1961), pp. 192-214.

nacionalidad del buque es la relación de éste con el Estado cuya bandera enarbola, relación que en el caso mexicano, se prueba con el Certificado de Matrícula (Artículo 9 de la Ley de Navegación).

Para el caso del fletamento, la nacionalidad del buque es importante ya que "en caso de guerra, por ejemplo, la nacionalidad puede determinar que el buque sea o no objeto de incautación, que se incluya en una lista negra o que sea objeto de otras restricciones a su libertad de comercio además de que existe el derecho a rescindir el contrato en caso de que la nación bajo cuyo pabellón navegue el buque se viera implicada en guerra"⁹².

C. MATRICULA

La matrícula de un buque es el registro que se hace en determinadas oficinas gubernamentales, y en el que se hacen constar los dueños, clases, dimensiones y otras características del buque.

El trámite de matriculación en nuestro país, se realiza ante una capitanía de puerto, tal y como lo dispone el artículo 9 de la Ley de Navegación:

"Art. 9.- Los buques mexicanos deben ser matriculados previamente a su abanderamiento, en alguna capitanía de puerto del litoral en el que vayan a ser destinados para la navegación, a solicitud de su propietario o naviero. Se practicará visita de inspección naval como requisito previo para el abanderamiento".

⁹² ONU-UNCTAD *Charter Parties*, p. 62., en el mismo sentido CHAVEZ, *op cit.*, p. 36; y SALGADO y SALGADO, *El Fletamento...*, p. 38.

La matrícula del buque deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 del mencionado ordenamiento legal.

La matrícula otorga a los buques su domicilio legal que es el propio puerto en el cual se obtuvo dicha matrícula¹⁰⁰.

Para efectos del contrato de fletamento, la matriculación no representa gran importancia, no es necesaria su mención pero hacerlo no está de más.

D. ARQUEO O TONELAJE

El arqueo de un buque, es otro de los caracteres que le otorgan una individualidad, una identidad propia.

Al identificar un buque, se debe mencionar el tonelaje de registro bruto, el tonelaje nato y el tonelaje de peso muerto, los cuales explicaremos a continuación:

- a) **Tonelaje bruto:** es la capacidad interna del buque, más todas las construcciones sobre el puente.
- b) **Tonelaje neto:** equivale al tonelaje bruto menos los espacios deducidos, entendiendo por tales aquellos que no dan beneficio.
- c) **Tonelaje de peso muerto.**

¹⁰⁰ Ver ASCOLI, op.cit., pp. 35-38.

Para efectos de individualización, es el tonelaje bruto el que importa, pero el neto es el que importa en el caso del fletamento ya que nos indica la capacidad de carga del buque.

El tonelaje de un buque es importante en el contrato de fletamento por tiempo, ya que el flete se pacta en relación a las toneladas del propio buque.

El no cumplir con el tonelaje neto pueda dar lugar a la rescisión del contrato de fletamento por parte del fletador, ya que se contrata un buque con una determinada capacidad.

Como ya lo mencionamos, la capacidad de carga siempre se da en capacidad cúbica, así la tonelada de arqueos es una medida de volumen, y no de peso.

En los fletamentos, en los cuales el buque tenga previsto el paso ya sea por el Canal de Panamá, o por el de Suez, se debe tomar muy en cuenta lo anterior, ya que el paso por dichos canales está limitado a cierto tonelaje¹⁰¹.

E. CLASIFICACION

La clase de un barco ciertamente contribuye a su individualidad, ya que la misma refleja su condición general. La clase de un buque se prueba con un registro auténtico, el cual versa sobre los detalles de su construcción y sobre su condición general (toda vez que se examine su construcción y lo revisa en intervalos regulares durante toda su vida).

¹⁰¹ Ver SALGADO y SALGADO, El Fletamento, p. 39.

Así, los anteriores caracteres otorgan la individualidad al buque, los cuales son importantes, y deben considerarse al momento de contratar un fletamento por tiempo, toda vez que este contrato se celebra sobre un buque determinado.

Tan son importantes estas características que en toda póliza de fletamento, y principalmente en las pólizas-tipo se incluyen y se mencionan en el preámbulo de las mismas. A mayor abundamiento, la Ley de Navegación señala en el artículo 96 fracción II lo siguiente:

"Art. 96.- El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se registrará por la voluntad de las partes y en lo no pactado por lo dispuesto en esta ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

Fracc. II.- Nombre y domicilio del fletante y fletador".

Cabe señalar que estas características no son las únicas que tienen que ver con el contrato de fletamento, sino que hay otras que son de suma importancia, como por ejemplo, el estado de navegabilidad del buque, el cual será tratado más adelante.

II.2.2.2 Flete

El flete es el segundo de los elementos reales del contrato de fletamento por tiempo, el cual debe ser estudiado con sumo cuidado, toda vez que la mayoría de las controversias se suscitan en materia de fletamentos giran en

torno a éste.

Desde el tiempo en que los armadores empazaban a fletar sus buques, la primera y más importante consideración era aquella sobre el precio a recibir por esa uso y goce. Hoy en día, cuando un agente de fletamentos (*charter broker*) negocia un fletamento, la primera pregunta se relaciona con el flete o precio a pagar¹⁰².

Dada la importancia del flete, es necesario dar un concepto sobre el mismo antes de pasar a estudiar las consecuencias que giran en torno a él¹⁰³.

Antes de dar un concepto del flete hay que señalar que compartimos la opinión de Ascoli, quien afirma que "en el lenguaje comercial se llama flete tanto la retribución del goce del buque...como al precio del transporte; de lo

¹⁰² En el presente trabajo utilizaremos la palabra flete, la cual es utilizada por la mayoría de los declarantes consultados.

Sin embargo, debemos señalar que las Naciones Unidas, en su documento "Pólizas de Fletamiento" (TD/B/C.4/ASL/55), al tratar el tema de las principales cláusulas del contrato de fletamento por tiempo no habla sobre flete sino que utiliza la expresión "precio del fletamento".

Aprovechando esta aclaración diremos que en el ámbito anglosajón se utilizan dos conceptos diferentes, a saber:

a) *Freight* (flete) → para los contratos de fletamento por viaje.
 b) *Hire* (alquiler) → para los contratos de fletamento por tiempo.

Esta distinción tiene como fundamento la sentencia de la Corte del Primer Circuito de los Estados Unidos de América en el caso *American Seaboard Co. vs Chesapeake & O. Coal Agency Co.*, 115F669-672 dictada en 1902, cuya parte conducente estableció que: "*Strictly speaking the charter money of a ship chartered on time is not freight*".

Dr. O'RIEN Francis, *Freight and Charter Hire*, Tulane Law Review, (Nueva Orleans 1976), p. 957.

Ch. ONU-UNCTAD, *Charter parties*, p. 63.

Dr. CHORLEY, *ibid.*, p. 293.

¹⁰³ El Diccionario de la Real Academia de la Lengua, define al flete como: "Precio estipulado por el alquiler de la nave y una parte de ella...".

que proviene la confusión sobre la naturaleza del contrato de fletamento¹⁰⁴.

En efecto, la palabra flete es utilizada tanto en un contrato de fletamento como en uno de transporte de mercancía, la que ha dado como resultado que exista confusión entre dichos contratos no sólo entre quienes no conocen la materia sino también entre los legisladores mexicanos que discutieron la Ley de Navegación, la cual habla de flete como precio de un contrato de fletamento como de precio de un contrato de transporte.

Así podemos conceptualizar al flete como el precio a pagar por la utilización de la nave, es decir, el precio a modo de contraprestación por la utilización del buque¹⁰⁵; en nuestro caso: por el precio a modo de contraprestación por la utilización del buque y goce de los servicios de navegación por un periodo determinado.

La determinación contractual del flete es de suma importancia, e inclusive podemos afirmar que es fundamental, debiendo expresarse el método de cálculo, las modalidades de devengo y las modalidades de pago; esta última enumeración es la que estudiaremos como lo que mencionamos por consecuencias que giran en torno al flete.

II.2.2.2.1 Cálculo y determinación del flete de un contrato de fletamento por tiempo

El problema del cálculo y determinación del flete deber ser contemplado

¹⁰⁴ *ib. id.* p. 648.

¹⁰⁵ Cfr. HERNANDEZ YZAL Santiago, *Derecho Marítimo*, Tomo II, (Barcelona 1969), p. 109.

desde un debio punto de vista:

- a) Desde el punto de vista económico: pueden estudiarse las fuerzas que actúan en la determinación de la tasa del flete.

El flete consiste en la suma que se fija en cada contrato y que resulta del juego de la oferta y de la demanda y de la influencia de otros factores, por ejemplo, naturaleza de las cosas que se planeen transportar, que puedan hacer más graves la explotación; las ventas que se planeen seguir, ya que puede aumentar e disminuir los riesgos en la navegación, etc.

Cabe recalcar que, siendo el tonelaje naval una mercancía de continua oferta y demanda, el libre juego de éstas conduce a profundas e incesantes fluctuaciones, lo cual impone la necesidad que el flete se inserte en la póliza, dejando claramente establecido el modo de cálculo para así evitar futuras controversias.

- b) Desde otro ángulo, es necesario estudiar las diferentes bases según las cuales se calcula el monto del flete.

Sobre las bases para calcular el flete, podemos decir que existen varias, las cuales de estudiarlas rebasarían el objeto del presente trabajo; en tal virtud nos concretaremos a la base que se utiliza con mayor frecuencia en el contrato de fletamento por tiempo¹⁰⁸.

¹⁰⁸ Otros criterios para calcular la base del flete son los siguientes:

- a) Cantidad alzada (Up sum) consiste en una suma de dinero que se conviene en pagar por el uso del

Así, el Dr. Sjur Braekhus, maritimista de gran prestigio internacional, señala que una de las principales características del contrato de fletamento por tiempo, es que "el flete es pagado en proporción al tiempo en que el buque está al servicio del fletador, comúnmente tanto por tonelada de peso muerto¹⁰⁷ de capacidad del barco por mes"¹⁰⁸.

Así, el cálculo del flete en el contrato de fletamento en estudio generalmente, por no decir en todos los casos, se calcula sobre:

1. La base da una cantidad, expresando la cantidad en moneda que las partes hayan escogido para tal efecto (Dólares de los Estados Unidos de América por lo general).
2. Por cada tonelada de peso muerto del buque; es decir, el tonalaje de peso muerto tal y como fue expresado al momento de describir el buque.

buques. Este sumo en consecuencia debe ser pagado al fletante con independencia de la calidad o cantidad de las mercancías a transportar. Se utiliza en nuestro contrato objeto de estudio.

b) Duración del viaje: el cómputo del flete resultará en definitiva por la duración del viaje y la unidad podrá ser un mes, semana o día.

c) Por unidad de peso, de volumen o de empaque, cálculo que no necesita mayor explicación.

No incluye en esta clasificación el flete *ad valorem*, que es aquel que se utiliza para mercancías de gran valor, ya que este flete es propio del contrato de transporte de mercancías y no del flete.

107) Peso Muerto (*Dead weight*):

La capacidad de peso muerto o capacidad para transportar de un buque es el peso total del cargamento, combustible, madera de astilla, víveres, agua, provisiones y partes de reemplazo que un buque pueda llevar cuando es cargado en agua salada hasta su máxima calado.

J. Bus, *op. cit.*, p. 172.

108) Transport Documentation: Evolution and Functions, (Osla 1989), p. 16.

Como señalar que este documento está firmado por dos ponencias del Dr. Braekhus presentada en el Symposium Documentación de Transporte Océánico de la UNCTAD, celebrado en Alejandría, Egipto en 1979.

3. Por cada mes calendario, o por cada período de 30 días (la segunda opción es la más usada).
4. A partir de la fecha en que se haya pactado el inicio del pago del flete, y a prorrata por cada parte del mes, y
5. Hasta la fecha de devolución del buque al fletante.

Para una mayor comprensión de la forma de calcular el flete por tiempo, es útil aterrizar dicho cálculo en un ejemplo:

1. Se fijan \$10.00 USD por tonelada por mes calendario o por un período de 30 días.
2. El buque tiene un tonelaje de peso muerto de 40,000.
3. $\$10 \text{ USD} \times 40,000 = \$400,000 \text{ USD}$ al mes.

Con el anterior ejemplo, el cual es de uso generalizado en las pólizas-tipo que en la siguiente sección del presente capítulo estudiaremos, pensamos que queda claro el modo de cálculo del flete en un contrato de fletamento por tiempo.

Una vez visto como se calcula el flete, es conveniente no pasar por alto el punto relativo a la escalación del flete, la cual también debe verse desde el momento de las negociaciones, y de contratar.

Dicha escalación consiste en que el flete se incremente un cierto

porcentaje por determinada unidad de tiempo en relación directa a los costos del buque. Es decir, la escalación se refiere a la indexación que debe cubrir el fletador por los aumentos de costos relativos a la gestión náutica.

En el contrato de fletamento por tiempo, y toda vez que, por lo general, su duración es larga, es importante determinar el porcentaje de indexación, la cual puede ser tan simple como: 5% el año, o que puede ser más compleja el dar una base de indexación para cada uno de los costos más significativos del buque, como lo puede ser el seguro.

Un claro ejemplo de la segunda forma de indexación es dada por la Conferencia del Báltico o del Mar del Norte (BIMCO) la cual sugiere la siguiente fórmula de escalación:

"El flete convenido en este contrato está basado en el nivel de gastos operacionales mensuales que tiene el armador en la fecha del presente contrato, tal y como se demuestra con el documento de futura comparación que se anexa al presente, incluyendo provisiones, bodegas, salerios, bonos de guerra y otras remuneraciones, mantenimiento y primas de seguros.

Al finalizar cada año, de conformidad con el inicio del presente período, el promedio de gastos mensuales del año inmediato, será comparado con el reporte básico que al presente se ha anexado. Cualquier diferencia que sobrepese al 5%, será multiplicada por 12 y se regulará en conexión con el siguiente pago del flete. El mismo principio se aplicará prórata a la terminación del contrato para la parte proporcional del año".

De la anterior cláusula se desprende que es necesario que el armador proporcione al fletador con la documentación necesaria para poder reclamar un alza en el flete.

De igual manera se desprende que es mucho más sencillo, y por lo tanto es de sugerirse que la escalación del flete tenga como base una figura porcentual, es decir un porcentaje de indexación.

La anterior forma de escalación debe estar determinada, desde, como ya lo dijimos, el mismo momento de la contratación, lo cual no impide que durante el transcurso del fletamento se lleven a cabo negociaciones, como por ejemplo en el caso de que la indexación supere un aumento en los costos, lo cual puede llevar a una negociación para que la misma se adecue al aumento real de costos.

Otra figura interesante e importante al hablar de fletes es la relativa a la fluctuación de la moneda. Como veremos más adelante, si flete pueda ser estipulado en moneda distinta a la del país propio del armador, registro del buque, etc., es decir, el flete puede ser estipulado en cualquier divisa.

Aunque en los contratos de fletamento, no es muy generalizado, es de recomendarse a los armadores, y principalmente a los armadores por tiempo, que toman en cuenta este aspecto, sobre todo si sus costos son en moneda diferente a la convenida para el pago del flete, que para evitar el riesgo de la fluctuación de la moneda incluya o determina una escalación relativa a las fluctuaciones de moneda extranjera¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Si se desea profundizar sobre los aspectos de escalación y fluctuación de moneda, se recomienda la lectura de los siguientes artículos:

II.2.2.2 Modalidades de devengo de flete

Antes de entrar al fondo de este punto, hay que señalar la regla general relativa al devengo del flete; decimos regla general, toda vez que es la utilizada en la mayoría de los contratos de fletamento por tiempo:

"El flete se devenga desde el día en que la nave es puesta a disposición del fletador en las condiciones pactadas, hasta la restitución de ésta".

Como se puede apreciar, la fecha de entrega es de suma importancia por lo que se refiere al devengo, y en consecuencia pago, del flete, por tanto es un hecho que dicha fecha conste en el propio contrato. Así, las pólizas tipo (*Baltimé* y *New York Time* para carga seca y *Texcotime* y *Shalitime* para buques tanque) señalan claramente el día en que la nave fue puesta a disposición del fletador.

Para apoyar lo anterior, se transcriben las siguientes cláusulas de la póliza *Baltimé*:

"6.- Los fletadores pagarán en concepto de flete....por 30 días, que comenzarán conforma a la cláusula 1 hasta la devolución del buque a los armadores.

1.- Los armadores den y los fletadores toman en fletamento el buque por un período de meses

GORTON, L.- *Escalation clauses and currency clauses in contracts of carriage*, en *Ocean Chartering*, ONU-UNCTAD, L/F/ALF/171 78 044 (Estocolmo 1979), pp. 131-144. ONU-UNCTAD.- *Charter Parties*, TO/B/C.4-ISL/13, Nueva York 1974, p. 13.

calendario desde la fecha (que no sea domingo o feriado de ley salvo que se excepte) en que el buque sea puesto a disposición de los fletadores, entre las 9. a.m. y las 6 p.m. o entre las 9 a.m. y a las 2 p.m. si fuera un sábado, en el puerto de en un amarradero donde el buque pueda permanecer seguro siempre a flote, que los fletadores indicarán, siendo al buque en todo sentido apto para el transporte ordinario de carga.
El buque deberá ser entregado el día...."

En tal virtud el flete se devenga desde que es entregado al fletador; entrega que tiene que reunir los siguientes requisitos:

1. Que su fecha esté plasmada en la póliza.
2. Que la entrega se verifique entre los horarios antes señalados, los cuales dicho sea de paso, pueden ser distintos, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables a cada puerto.
3. Que la entrega se realice en el puerto indicado.
4. La entrega se verificará cuando el buque esté en aptitud de ser cargado.

Reunidos los requisitos anteriores, la entrega se verificará y por tanto el flete comenzará a devengarse.

Puede surgir la pregunta relativa a la falta de indicación de la fecha de entrega, lo cual es muy válido cuando se piensa en que un día de flete es de

un considerable precio. Sobre esta duda, puede decirse que si la fecha no se asentó en la póliza, ésta es muy fácil de obtener, ya que, como es bien sabido, toda operación relativa a buques debe registrarse en libros que para tal efecto lleve la autoridad portuaria.

Una vez estudiada la fecha de entrega es conveniente hacer algunas consideraciones en relación a la fecha de devolución del buque, ya que es hasta esta fecha en que el flete se devenga.

En los contratos de fletamento por tiempo, se estipula que el buque se devolverá en un cierto número de meses o años, período por el cual se pagará el flete. Antes de seguir analizando la devolución, creemos conveniente transcribir la siguiente cláusula de la Póliza *Baltima*:

"7.- El buque deberá ser devuelto a la expiración del contrato en el mismo estado en que se entrega a los fletadores (excepto el desgaste y deterioro razonables) en un puerto libre de hielo a opción de los fletadores en entre las 9 a.m. y las 6 p.m. y entre las 9 a.m. y las 2 p.m. en sábado, pero el día de la devolución no deberá ser domingo o feriado de ley.

Los fletadores deberán notificar a los armadores con no menos de 10 días de anticipación, en qué puerto y más o menos qué día será devuelto el buque. Si se le ordenase al buque emprender un viaje que exceda del período del fletamento, los fletadores tendrán el uso del buque que les permita terminar el viaje, a condición de que pueda calcularse razonablemente que el viaje permitirá la devolución alrededor de la fecha fijada para la terminación del fletamento, pero por todo tiempo que exceda de la fecha de terminación del fletamento, los fletadores deberán pagar el tipo de

flete del mercado, si fuera más alto que el tipo estipulado aquí".

Como se pueda observar, el buque deberá ser devuelto en "n" meses o años.

Surge la cuestión que plantea saber si cuando el buque se devuelve después de finalizado el plazo, el flete por excedente de tiempo habrá de pagarse a la tarifa estipulada hasta la fecha de devolución efectiva o bien a las tarifas del mercado.

Aquí se presenta la cuestión del momento en que termina el periodo de fletamento, cuestión que será analizada en nuestro siguiente capítulo; pero adelantándonos y en cuanto al pago del flete por tiempo excedente, en nuestra opinión debe estar a lo estipulado en el contrato.

Si en la póliza no se pactó nada al respecto, es decir no se pactó el cálculo del flete por el tiempo excedente, es conveniente, y porqué no decirlo, de aplicación general la siguiente fórmula¹¹⁰:

1. Si se ordena que el buque haga un último viaje legítimo, esto es un viaje que cabe razonablemente prever que termine al finalizar el plazo del fletamento y si con posterioridad el buque por razones ajenas a cualquiera de las partes, es de presumirse que el fletamento sigue vigente hasta el final de ese viaje. El precio en este caso se pagará de conformidad con lo estipulado en la póliza, sin perjuicio de que el precio imperante en el mercado sea más alto.

¹¹⁰ Cfr. ONU-UNEDTAD, Pólizas de Fletamento, pp. 93-94.

2. Si el fletador envía el buque a un último viaje ilegítimo, o sea a un viaje que no cabe pensar que termine dentro del plazo de flatamento, el plazo excedente será pagado al tipo de mercado, siempre y cuando éste sea superior al fijado en la póliza.

La anterior fórmula es la que generalmente se usa, pero debemos apuntar que existen diversos criterios por lo que respecta al pago del flete por el tiempo excedente: si se estableció expresamente un tiempo de tolerancia, si no se estableció expresamente dicho margen, y si se estableció expresamente que no hay margen ni tolerancia.

Los anteriores criterios pueden resolverse de la siguiente manera: los dos primeros criterios antes transcritos pueden caer dentro de la fórmula anotada, es decir aún cuando se haya establecido un margen de tolerancia, se debe atender a la legitimidad o ilegitimidad¹¹¹ del último viaje. Ahora por lo que respecta al criterio del cual establece que expresamente no hay margen ni tolerancia, creamos que por sí sólo se explica, y por tanto en este caso el flete por el tiempo que sobrepase el plazo pactado deberá ser calculado al tipo del mercado, siempre y cuando éste sea superior al pactado.

Es conveniente aterrizar lo anteriormente expuesto en los siguientes ejemplos:

Presupuestos:

¹¹¹ Términos usados por la ONU-INCTAD, *ibidem*.

- Se contrata un fletamento por tiempo.
- El plazo convenido es 18 meses.
- El buque es entregado al 01 de enero de 1991.
- El fletamento termina el 30 de junio de 1992.
- El 10 de junio el buque se encuentra en Veracruz, puerto en el que deberá ser entregado.

CASO A

- No se pactó expresamente margen de tolerancia.

El fletador ordena un viaje al puerto de Nueva Orleans, el cual puede realizarse en 20 días, por lo tanto estamos ante la presencia de un último viaje legítimo, ya que puede razonablemente preverse que el viaje finalizará dentro del plazo convenido.

Durante este último viaje, el buque es obligado a desviarse a Galveston por el mal tiempo, demorándose 10 días.

Dicha demora, que constituye tiempo excedente deberá ser pagada conforme al flete pactado.

CASO B

- No se pactó expresamente margen de tolerancia.

El fletador ordena un último viaje al puerto de La Guaira, el cual se sabe no realiza en 20 días, por lo tanto estamos ante un último viaje ilegítimo.

El tiempo que sobrepuse al plazo pactado, deberá ser pagado al tipo de flete más alto entre el pacto o el que esté en vigor en el mercado.

CASO C

- Se pactó expresamente un tiempo de tolerancia.

Aquí hay que atender a la legitimidad o ilegitimidad del viaje. La tolerancia debe operar, a nuestro modo de ver, exclusivamente en los casos de viajes legítimos, toda vez que, somos de la opinión que dicha tolerancia no engendra un derecho para el fletador de tomarlo como una extensión del plazo, sino que es como su nombre lo indica, en tolerar por parte del armador sobre la fecha de entrega del buque.

Cuando un viaje ilegítimo es ordenado, la tolerancia no debe operar, y por tanto el tiempo excedente debe ser pagado al tipo más alto de entre el pactado o el en vigor en el mercado.

CASO D

- Se pactó expresamente que no hay tolerancia.

No necesita mayor explicación, toda vez que el tiempo excedente, ya

sea viaje legítimo o no, deberá ser calculado por las tarifas más altas (las pactadas o las del mercado).

Así, y antes de pasar a la siguiente modalidad del flete, concluiremos diciendo que al flete se debe desde el preciso momento de la entrega del buque hasta el preciso momento en que ésta sea devuelto.

II.2.2.2.3 Modalidades de pago del flete

Una vez estudiado el cálculo y devengo del flete, pasaremos a estudiar lo relacionado con el pago del mismo.

Al estudiar sobre las modalidades de pago, creemos que es conveniente utilizar el desglose empleado por el civilista mexicano Ernesto Gutiérrez y González quien en su obra "Derecho de las Obligaciones", señala ciertos temas relativos al pago¹¹² los cuales adecuaremos al pago del flete con el objeto de captarlos en su integridad.

1.- Que debe pagarse

Como lo señala el autor antes mencionado "...se debe pagar el objeto mismo de la obligación"¹¹³, siendo el flete en el presente caso, el objeto de la obligación.

¹¹² pp. 859-899

¹¹³ ídem p. 860.

Es decir, y de conformidad con el artículo 2062 del Código Civil¹¹⁴, lo que se debe pagar precisamente en el presente contrato es: el flete convenido y estipulado¹¹⁵ por las partes.

Cabe señalar que cuando afirmemos que lo que debe pagarse es el flete convenido y estipulado, debemos entender que se deben pagar también los accesorios (de los cuales hablaremos en el presente trabajo) del mismo, estén convenidos o sean aquellos aceptados por los usos y costumbres internacionales.

Así debe pagarse: el flete devengado, tomando en consideración la indexación y las fluctuaciones monetarias, de las cuales ya se habló, así como los accesorios del flete.

2.- Tiempo de hacer el pago

Antes de referirnos al tiempo de hacer el pago, cabe recordar que al flete en nuestro contrato objeto de estudio, en el cual el tiempo tiene un valor prominente, siempre es calculado tomando en cuenta unidades del mismo (tiempo). Como ya lo habíamos indicado, la generalidad de póliza tipo utiliza como unidad de medida el mes, el cual es entendido como período de 30 días¹¹⁶.

114. Artículo 2062.- Pago o cumplimiento es la entrega de la cosa debida, o la prestación del servicio que se hubiere prestado.

115. Insistimos en que el flete siempre está estipulado, ya que no se podía pensar que el flete puede no estipularse, toda vez que constituye el principal interés del emisor y la principal obligación del fletador.

116. La póliza tipo New York Produce Exchange, en su cláusula 5 habla de período semi-mensual, el cual entendemos que es de 30 días.

Ahora bien, debemos señalar que el tiempo para hacer el pago es aquel que ha sido designado en el contrato¹¹⁷, en nuestro caso en el contrato de fletamento de buque por tiempo al cual se documenta en la póliza de fletamento.

Las pólizas tipo han dejado claramente establecido que el pago del flete debe hacerse por adelantado, lo que nos lleva a afirmar que la época o tiempo en el que el pago del flete ha de efectuarse, es los primeros siete o diez días (según la póliza tipo de que se trate) del período que se paga.

Así, podemos concluir que el tiempo en que debe efectuarse el pago del flete es los primeros días del período por el cual se paga.

3. Lugar donde debe hacerse el pago

La regla general es que el pago del flete ha de realizarse en el lugar convenido para tal efecto, tal y como lo dispone el artículo 86 del Código de Comercio:

"Artículo 86.- Las obligaciones mercantiles habrán de cumplirse en el lugar determinado en el contrato, o, en caso contrario, en aquel que según la naturaleza del negocio o la intención de las partes deba considerarse adecuado al efecto por consentimiento de aquélla o arbitrio judicial".

Este principio general es, si así lo pudiéramos señalar, acatado por las pólizas tipos, las cuales claramente establecen el lugar en el cual se deba efectuar el pago.

¹¹⁷ Cfr. Código Civil, Art. 2079

Por lo que respecta al lugar para efectuar el pago, entendemos (derivado de un análisis nuestro) el lugar en el que el pago deba recibirse, toda vez que la mayoría de las pólizas tipo al establecer el lugar donde "debe efectuarse el pago", se refieren precisamente al lugar en que debe ser recibido dicho pago, así el pago debe ser recibido en Londres o Nueva York, no importando que se haya efectivamente entregado la cantidad de dinero en México, ordenando su transferencia a dichas ciudades.

4. Cómo debe hacerse el pago

En dinero, toda vez que en las pólizas tipo se establece un precio en dinero, al momento de calcular el flete, fijando la unidad monetaria.

Así el flete debe ser pagado en la moneda en que se estipuló.

Además de lo anterior cabe destacar que las pólizas tipo hablan de pago al contado del flete.

Por pago al contado debemos entender aquel que puede realizarse por cualquier método de transferencia de fondos reconocido comercialmente, cuyo resultado permite al destinatario el derecho incondicional de disponer de dichos fondos¹¹⁸.

Así, el pago del flete ha de efectuarse al contado en la divisa convenida.

¹¹⁸ B'Brien, Francis J., *Freight and Charter Hire*, *Toronto Law Review*, Volumen 49, (Ottawa 1975) p. 982.

Esta misma opinión la encontramos en: ONU-UNCTAD, *Pólizas de Flete*, p. 37.

Sobre este punto, puede surgir el comentario relacionado al artículo 9º de la Ley Monetaria de nuestro país, por lo cual una persona queda liberada de su obligación pactada en moneda extranjera, enterando moneda nacional. No discutimos sobre este punto, toda vez que creemos que es poca frecuente, por no decir inexistente, el hecho de que se fije alguna plaza de nuestro país para afectar el pago¹⁸.

Dentro de este punto cabe destacar que el pago debe ser completo, es decir no debe pagarse parcialmente (puede existir la excepción, la cual debe estar pactada).

6. Quien debe pagar el flete

Es sumamente obvio este punto, en cuanto a que es el propio fletador quien debe pagar el flete, toda vez que éste es ciertamente el deudor.

6. A quien debe pagarse el flete

Debe pagarse precisamente al fletado, con quien el fletamento ha sido pactado, e a través de:

- a) El capitán, como su representante
- b) Persona convencional

18 Sin embargo, cabe hacer notar que PEMEX, principal fletador en nuestro país ha logrado establecer como lugar de pago su propia caja central, lo cual puede llevar a la aplicación del artículo antes citado. Cfr. SALGADO El Fletamento, p. 46.

Para tal efecto, nos permitimos investigar sobre este punto, arrojando al resultado que aquí cuando PEMEX pague en su caso, el pago se efectúa en la unidad pactada.

- c) Fletador, en caso de subfletamento

7. Gastos causados para hacer el pago

Corren en opinión de la UNCTAD, la cual hacemos nuestra, a cargo del fletador. Estos gastos son de naturaleza bancaria, por ejemplo el costo de la transferencia de fondos.

Y así, para concluir lo referente al pago del flete, enunciaremos lo que a nuestra opinión (toda vez que se desprende de la lectura de la mayoría de las pólizas tipo) constituye la regla general:

El flete se paga por adelantado, en la moneda convenida y al contado en el lugar pactado.

II.2.2.2.4 Suspensión del flete

Este tema será ampliamente estudiado en nuestro siguiente capítulo, al estudiar la cláusula de la suspensión (*off hire*).

II.2.3 Elementos formales: la póliza de fletamento.

Antes de pasar a estudiar el presente tema, es conveniente tomar en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Tal y como lo establecimos, en nuestra opinión el contrato de fletamento por tiempo es un contrato formal, superando así lo

sostenido por diversos autores en lo referente a que la póliza tiene únicamente función probatoria; muchos de estos autores, a pesar de considerar lo anterior, tratan en sus obras a la póliza de fletamento como el elemento formal de dicho contrato¹²⁰.

- b) La póliza de fletamento no puede seguir siendo considerada como algo potestativo, sino que debe ser obligatorio, ya que no se pueda dejar a la oralidad, un sinnúmero de derechos y obligaciones de las partes, las cuales implican un alto valor pecuniario, y además el objeto de dicho contrato, es decir el buque, no puede su contratación, quedar a la simple oralidad, sino que debe de revestir la forma escrita.
- c) Como al presente trabajo enfoca su atención en las cláusulas que componen las pólizas de fletamento, en el presente capítulo nos limitaremos a estudiar las generalidades de la póliza,

120.

Sirve de apoyo a lo anterior lo afirmado por Melvagni, op.cit., p. 99 quien afirma que el fletamento "es uno de los que por de ley debe hacerse por escrito, así como lo afirmado por Charlev, op.cit., p. 148: "...un verdadero contrato de fletamento debe estar por escrito e impreso, esta punta de vista ha encontrado escaso acogimiento en la jurisprudencia...".

Podríamos decir, que no sólo la jurisprudencia internacional ha regulado el carácter escrito del contrato de fletamento, sino que también la legislación lo ha hecho. Por ejemplo la legislación argentina, panameña y española, que sus artículos conducentes establecen lo siguiente:

Art. 228.- Ley de la Navegación (Argentina)

...el contrato de fletamento por tiempo...debe hacerse por escrito...

Art. 1234.- Código de Comercio (Panamá)

El contrato de fletamento deberá consignarse por escrito...

Ahora bien, por lo que respecta a la legislación española, podríamos decir que, si bien es cierto que existe un artículo que expresamente establece que el fletamento debe ser por escrito, también lo es el hecho de que el artículo 652 del Código de Comercio establece los requisitos que, obligatoriamente, han de ser escritos en las pólizas.

A nuestro país, creemos que es conveniente volver a mencionar lo que establece el proyecto del Código Federal de Transportes y Comunicaciones de 1981.

Art. 287.- Los contratos de fletamento deberán concluir por escrito...

concretamente a los requisitos que ésta debe revestir.

Nuestra postura es confirmada por la Ley de Navegación de 1994, la cual dispone en su artículo 96, que el contrato debe constar por escrito y que el documento que lo contiene se denomina póliza de fletamento.

Así las cosas, podemos decir que la póliza de fletamento por tiempo, es el documento obligatorio que constata el fletamento por tiempo del buque, pudiendo estar realizada bajo cualquier forma escrita, y del cual emanan las obligaciones y derechos, así como las posibles reclamaciones que se susciten en virtud del contrato.

La póliza de fletamento, gracias a los usos internacionales marítimistas tiende a ser un documento completo ya que "...se ha introducido la costumbre de insertar en ella, cláusulas que prevén todas las eventas que puedan alcanzar al buque y la solución para cada caso..."¹²¹.

En tal virtud, podemos decir que es correcta nuestra afirmación de considerar formal al contrato de fletamento por tiempo, en virtud de que la transcripción por escrito del convenio es relevante, toda vez que al mismo contrato desempeña una serie de funciones que hacen indispensable su redacción para el tráfico marítimo.

Ahora bien, por lo que toca al contenido de la póliza de fletamento se exige que se detalle con exactitud las circunstancias que han de contener, mismas que a continuación pasaremos a enunciar, con el fin de evitar interpretaciones de la póliza por las partes, es decir que la póliza esté

¹²¹ RIVERA, op. cit., p. 210.

redactada de la manera más clara posible, no dejando paso a confusiones y malos entendidos.

Antes de enunciar los requisitos de la póliza, debemos señalar que éstas son redactadas a consideración y a libre voluntad de las partes que la suscriben en el idioma que mejor se ajuste a sus necesidades¹²².

Las pólizas de fletamento por tiempo, tanto las tipo como las particulares, deberán contener los siguientes requisitos:

1. Datos personales → se señalarán el nombre del fletante, el nombre del fletador, así como sus domicilios.
2. Datos reales → estos datos comprenderán:
 - a) las particularidades o elementos de individualización del buque, es decir, su nombre, su arqueo, su nacionalidad, su clasificación, su matrícula, lo anterior obedece a que el fletador tiene derecho de hacer designación de las cualidades náuticas del buque, potencia de sus máquinas y de la garantía de seguridad que posea.
 - b) Las mercancías que el fletador puede transportar.

122

Lo expresado en este párrafo se centra en el hecho de que la mayoría de las fletamientos por tiempo, están documentados en pólizas tipo, ya que pueden existir pólizas particulares o bien, que la póliza tipo sea modificada para satisfacer la totalidad convenida.

PEMEX, ha logrado que las pólizas tipo se ajusten a sus exigencias.

El idioma más usado en las pólizas es el inglés, pero es de considerarse la importancia del idioma en que será redactada la póliza, en virtud de las diferentes acepciones que un término pueda tener en cada lengua. Sobre este último punto Cfr. CHAVEZ, *ob. cit.*, p. 18.

- c) El importe del flete, con todas sus consecuencias, por ejemplo, tiempo de pago, etc.
3. Datos locales → es decir datos de lugares, como son los puertos de entrega y devolución del buque.
- Aquí también podemos incluir el área geográfica en la cual el buque podría navegar y atracar.
4. Datos temporales → el tiempo en el que el contrato estará vigente.

Los anteriores requisitos, expuestos de manera doctrinal, son recogidos por la legislación y también en documentos propios de los armadores.

Así, la Ley Marítima Argentina en su artículo 242 señala que la póliza de fletamento deberá contener las siguientes menciones:

"242.- El fletamento total o parcial se prueba mediante la póliza de fletamento que debe contener las siguientes menciones:

- a) El nombre del armador;
- b) Los nombres del fletante y fletador con los respectivos domicilios;
- c) El nombre del buque, su puerto de matrícula, nacionalidad y tonelaje de arqueo;
- d) La designación del viaje o viajes a realizar;
- e) Si el fletamento es total o parcial y, en esta

último caso, la individualización de los espacios a disposición del fletador;

- f) Si es un fletamento para el transporte de mercaderías, la clase y cantidad de carga a transportar, los días convenidos para estadías y sobreestadías, la forma de computarlas y el monto fijo para los últimos;
- g) Si es un fletamento con fines específicos o para el transporte de personas, las modalidades del mismo;
- h) El flete y su forma, tiempo y lugar de pago."

Igualmente nuestra Ley de Navegación señala los requisitos que ha de contener la póliza de fletamento, a saber:

"Artículo 96.- El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se registrará por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en esta ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

- I. Los elementos de individualización de la embarcación;
- II. Nombre y domicilio del fletante y fletador;
- III. Monto y forma de pago del flete; y
- IV. Duración del contrato"

De igual manera, existen documentos de asociaciones de armadoras e de agentes marítimos que señalan, los requisitos que deberán contener las

pólizas de fletamento. Así por ejemplo la BIMCO¹²³ señala que las pólizas de fletamento por tiempo deberán contener los siguientes datos:

"Nombres y domicilios de las Partes Contratantes.

Nombre del buque, bandera, clase y principales características.

Lugares de entrega y reentrega.

Fecha de la reentrega o período de tiempo contratado.

Tráfico que se tiene intención de efectuar y los límites de mismo incluyendo las exclusiones de donde no debe irse, etc.

Cantidad de combustible y clase que hay a bordo en el momento de la entrega y en la reentrega.

Precio del combustible.

Tipo de arriendo o alquiler, a base del pago. Comisiones".

Estos requisitos o datos principales los encontraremos en todas las pólizas, tanto tipo como privadas.

Ahora bien, y una vez visto y enumerados los requisitos, es conveniente mencionar que al expedirse la póliza de fletamento por tiempo, ésta se hace por duplicado, conservándose ejemplares del documento que simbolizan la "*charita-partita*".

¹²³ Principios que se recomiendan a las partes dedicadas a las prácticas de los fletamientos y consignaciones marítimas. (Copenhague 1974).

II.2.3.1 Póliza de fletamento, conocimiento de embarque y diferencias

Es muy común que se incurra en el error consistente en considerar a estos documentos, la póliza y el conocimiento, como dos denominaciones que se la puedan dar a un documento único. Nada más falso y erróneo que lo anterior, toda vez que como lo sabemos son documentos totalmente únicos y distintos que contienen dos contratos diferentes.

Así, el conocimiento de embarque, que es el documento básico en el contrato de transporte de mercancías, cumple tres funciones principales: a) recibo de las mercancías; b) prueba del contrato de transporte; y c) título representativo de las mercancías.

Generalmente su contenido consiste en una descripción detallada de las mercancías, el estado de las mismas al momento de entregarlas al porteador, datos del destinatario, el flete y la forma de pago, así como las condiciones generales de transporte.

Por su parte, como ya lo habíamos señalado, la póliza constituye el documento básico en el contrato de fletamento.

En cuanto al punto de vista de derecho internacional las Reglas de la Haya se abocan a regular en materia de conocimiento de embarque, mientras que el contrato de fletamento, considerando que el mercado donde se aplica está regido por la ley de la oferta y la demanda, carece de un ordenamiento legal internacional que lo regula.

Antes de pasar a enumerar las diferencias, diremos que no estamos de acuerdo con lo expuesto por el Dr. Malvagni¹²⁴ en considerar al conocimiento de embarque como sustituto de la póliza de fletamento ya que si bien es cierto que los contratos por ellos documentados tienen como fin el transportar mercancías (en el caso del fletamento por tiempo, es obvio que este fin, que de paso sea dicho, fin último o remoto, sólo se presenta cuando el buque es carguero, situación que es la más general), también es cierto que tienen objeto y situaciones totalmente diferentes.

A mayor abundamiento, es difícil pensar que un buque puede ser fletado sin existir o mediar póliza de fletamento, y aún más difícil es pensar que un fletamento por tiempo puede ser documentado de manera sustituta por un conocimiento de embarque, toda vez que no tiene el alcance necesario para documentar un contrato tan complejo como lo es el de fletamento de buque por tiempo.

En este sentido, sobre la imposibilidad de que un conocimiento de embarque documenta a un fletamento por tiempo, es menester señalar que dicha imposibilidad se hace patente toda vez que un conocimiento sirve para documentar un transporte por un sólo viaje, es decir se documenta en él, una entrega de cosa para ser reentregada a otra persona una vez realizado el transporte, por tanto es absurdo pensar que la pretendida sustitución del conocimiento pueda ser aplicada a un contrato mucho más amplio y de trazo sucesivo.

Ahora bien, y después de haber hecho las anteriores consideraciones, pasaremos a enumerar y a explicar brevemente las diferencias entre los

124 *Op. cit.*, p. 136 v ss.

documentos aquí discutidos:

1. **Diferencias personales:** es decir con respecto a las partes o elementos personales. En el conocimiento de embarque intervienen el cargador, el porteador y el consignatario.

En la póliza de flete intervienen, el fletador y el fletante.

2. **Diferencia legal:** la denomino así toda vez que el Conocimiento de Embarque por disposición expresa de la ley es un título de crédito representativo de mercancía mientras que la póliza no reviste tal carácter.
3. **Diferencia en el objeto:** es claro que el conocimiento documenta cosas, su transporte. La póliza documenta un contrato en el cual se comprende el buqué y la gestión náutica.
4. La póliza de fletamento no es regulada por ningún ordenamiento legal internacional, mientras que el conocimiento está regulado por las Reglas de la Haya.
5. Se documentan contratos totalmente distintos.

II.3 CONTENIDO DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE BUQUE POR TIEMPO

Por contenido de nuestro contrato objeto de estudio, debemos entender el conjunto de obligaciones y derechos de cada una de las partes, mismas que

se encuentran plasmadas en cada una de las cláusulas de la póliza de fletamento.

Así las cosas, y dado que uno de los capítulos de nuestro trabajo hará referencia a las principales cláusulas de las pólizas tipo¹²⁵ en el presente apartado enumeraremos las principales obligaciones de las partes en el contrato estudiado. Cabe señalar que las obligaciones principales que a continuación enlistaremos, están previstas en el artículo 95 de la Ley de Navegación de 1994 y ampliamente recogidas en las pólizas tipo, en las respectivas cláusulas.

II.3.1 Obligaciones del fletante

1. Poner el buque a disposición del fletador.

El fletante debe poner a disposición del fletador el buque convenido.

Compartimos la atinada opinión de Rodolfo González Lebrero en el sentido de que hay que eliminar del contrato de fletamento por tiempo toda referencia a una "entrega" del buque, toda vez que el fletante por tiempo conserva en todo momento la tenencia del buque por intermedio del capitán¹²⁶.

En párrafos anteriores hicimos hincapié en que el buque que ha de ser puesto a disposición del fletador es aquel buque determinado, es decir el convenido, en la póliza de fletamento, lo cual quiere decir que el buque debe

¹²⁵ Recordemos que la mayoría de los fletamientos por tiempo se documentan en pólizas tipo, las cuales sirven como modelo a las pólizas privadas, también conocidas como cláusulas de la casa.

¹²⁶ Cfr. Manual en Derecho de la Navegación, (Buenos Aires 1978) p. 264.

ajustarse perfectamente a la descripción hecha en el contrato, particularmente a lo referente a velocidad, consumo de combustible, su capacidad, etc.

Este ajuste entre la descripción del buque y el buque en sí es de suma importancia para el fletador, toda vez que de otra manera sufriría los consiguientes daños y perjuicios por no poder cumplir el número de viajes previsto dentro del plazo de duración del contrato por no poder cargar la cantidad de mercancía calculada o comprometida, o por verse obligado a pagar una suma mayor a la estimada, por concepto de gastos de combustible.

Malvagni¹²⁷, establece que el buque ha de ser puesto por entero a disposición del fletador, entendiéndose por tal todos y cada uno de los espacios útiles para la carga del buque.

Además de lo anterior, la puesta del buque a disposición del fletador lleva consigo las siguientes obligaciones:

- a. El buque puesto a disposición del fletador debe estar completamente equipado y tripulado. Esta obligación quiere decir que el buque debe contar con todos los accesorios y provisiones, así como al personal adecuado para el mejor navegar de la nave.

Igualmente hay que señalar que las bodegas deben estar limpias y barridas los guinches en buen estado para funcionar, y que la tripulación debe estar completa, entendiéndose por tal que debe contar con el número de oficiales, marineros, ingenieros y fogoneros en concordancia al tonelaje y características del buque.

¹²⁷ ib. cit., n. 70

- b. El buque debe ser puesto a disposición del fletador en el tiempo y lugar pactado.

El momento y el puerto en que la puesta a disposición deba verificarse, están ordinariamente indicados en el contrato. Por lo que respecta al momento o época de la puesta a disposición del fletador, ya que éste lo habrá de necesitar sin duda para un negocio concreto que debe llevarse a cabo dentro de plazos más o menos fijos, se indica no solamente el día, sino también la hora (por ejemplo se utilizan las palabras "no antes de...., ni después de....").

Ahora bien, si por alguna razón la nave no se encuentra en el puerto o lugar de fondeadero en el momento o época convenido, se puede actualizar la sanción prevista en la cláusula "cancelación", o sea la rescisión del contrato cuando la nave no se halle pronte en el lugar y en el tiempo fijados¹²⁸.

La rescisión no debe operar en todos los casos, toda vez que se exonera al fletante de responsabilidad por mora en la colocación del buque por retardos provenientes de causas de fuerza mayor, actos de guerra o de gobiernos, etc.¹²⁹.

Por lo que respecta al lugar en que la puesta a disposición ha de verificarse es conveniente mencionar que si el puerto o lugar de fondeadero en el puerto en que dicha puesta ha de llevarse a cabo no es mencionado en

¹²⁸ *Idem*, cláusula 22. Esta cláusula no debe interpretarse literalmente.

¹²⁹ *Idem*, cláusula 13.

el contrato, podrá su designación ser indicada por el fletador por escrito en un tiempo útil previsto, debiendo tratarse de un *safe port*, es decir de un puerto donde la nave pueda con seguridad entrar y flotar.¹³⁰

Por lo tanto la responsabilidad de los fletantes en cuanto a la demora en la puesta a disposición del buque, se actualiza cuando la mora haya sido ocasionada por la falta de la debida diligencia (*due diligence*) por parte de estos, o por cualquier otro acto u omisión personal de los mismos¹³¹

- c. El buque ha de ser puesto a disposición del fletador en perfecto estado de navegabilidad.

Esta última obligación está vinculada a la mencionada en el inciso a. La navegabilidad es una de las características más importantes del buque por lo que el estado de navegabilidad es responsabilidad del fletante en todo momento, no sólo al momento de poner el buque a disposición del fletador, sino durante toda la vigencia del contrato.

Por navegabilidad (*seaworthiness*) debemos entender:

"... que el buque estará en condiciones en todos los sentidos para el viaje proyectado.

El buque debe estar no solamente en condiciones de afrontar los riesgos que puedan esperarse razonablemente sino que debe también estar en condiciones de asegurar el transporte seguro del cargamento. Navegabilidad no solamente significa

¹³⁰ *Idem*, cláusula 1 de *Incó*

¹³¹ *Idem*

acondicionamiento, como se expresa en "hermético estanco y fuerte y en todo sentido acondicionado para el viaje" sino que también se refiere a que esté acondicionado para recibir, transportar y preservar el cargamento, así como conservar la capacidad de desarrollar la velocidad convénida y que el casco y maquinaria del buque estén en buen estado durante la vigencia del contrato"¹³²

Así la navegabilidad se refiere a que el buque estará en todo momento en capacidad de realizar todas las operaciones relacionadas con el transporte de carga, personas o buques (para lo cual el buque sirve), incluyendo una tripulación apta y calificada.

No compartimos la opinión de J. Bes¹³³ en afirmar que la garantía de navegabilidad en los contratos por tiempo, sólo aplica al momento de la puesta a disposición del fletador el buque, opinión que es compartida por Melvagni¹³⁴. En sentido contrario González Lebrero,¹³⁵ afirma que "el fletante debe ejercer una diligencia razonable para colocar el buque en estado de navegabilidad, y mantenerlo en ese estado durante todo el tiempo de vigencia del contrato..." continúa señalando que "... al comienzo del contrato e durante todo el período de su duración, tema que tanto la ley (Argentina Art. 229) como las pólizas tipo encaran determinando que la diligencia debida y razonable debe ejercerse durante todo el tiempo de vigencia del contrato".

¹³² J. Bes, Flotamientos y Trámites de Embarcación, 7a. ed. (Madrid 1882), p. 166 y s.

¹³³ *Ibid.* p. 157 y s.

¹³⁴ *Id.* p. 77. Este autor cita una sentencia dictada por tribunal norteamericano en el caso "Tonto", la cual dejó entender que la navegabilidad garantiza sólo al momento de poner a disposición del fletador el buque.

¹³⁵ *Id.* p. 257

Lo anterior confirma lo ya dicho en lo tocante a que la garantía de la navegabilidad deba estar presente durante toda la vigencia del contrato.

La Ley de Navegación de 1994 dispone en el artículo 95 que el estado de navegabilidad deba mantenerse durante la vigencia del contrato.

2. Pagar los gastos relacionados con la gestión marítima o náutica.

Corren a cargo del fletante todos los gastos fijos del buque, entendiéndose por tales, aquellos que existen independientemente del ejercicio comercial del mismo y de los que son consecuencia del hecho técnico de la navegación; estos gastos permanentes del buque influyen para que el buque mantenga su estado de navegabilidad.

Estos gastos fijos son e manera enunciativa los siguientes:

Seguro del buque
(en su totalidad)

Seguro del casco

Seguro de las máquinas

Accesorios y repuestos
de cubierta, accesorios
y repuestos de máquinas

Gastos de conservación del
casco y máquinas.

Salarios de la tripulación.

Alimentos de la Tripulación

Aranceles consulares re-
lacionados con los embar-
cos y desembarcos de la
tripulación.

Repuestas y refacciones del
buque.

Derechos por el manteni-
miento de la clase del bu-
que, etc.

Por lo que respecta a los salarios y el seguro del buque, cabe señalar que en lo tocante a salarios, toda vez que el buque esté autorizado a trabajar horas extras, los salarios correspondientes abonados (por dichas horas extras) por el fletante a la tripulación deben serle reembolsados por el fletador; por otra parte, y en relación al seguro del buque, hay que mencionar que si el buque es asegurado por riesgo de guerra, la prima es por cuenta del fletador.

3. Llevar e cabe los viajes que dispenga el fletador dentro del plazo de duración del contrato.

A decir de González Lóbrero¹³⁶ "es ésta la obligación fundamental y típica del fletante que debe cumplir desde que el buque queda a disposición del fletador".

Dentro de esta obligación se comprendo que:

- a) El fletante debe, por medio del capitán, dar debido cumplimiento a las disposiciones del fletador en cuanto a los viajes, debiendo proceder por tanto con la mayor celeridad.
- b) El capitán debe someterse a las instrucciones del fletador en todo lo concerniente a la utilización comercial, es decir a la gestión comercial del buque¹³⁷, debiendo acatar sus órdenes, dentro de lo acordado en el contrato respecto del uso que haga del buque.

¹³⁶ ob. cit., p. 258.

¹³⁷ Para los efectos de la gestión náutica, el capitán depende del fletante.

en lo referente a la carga, transporte y entrega de las cosas en su destino, o al transporte de personas y a la documentación.

Ahora bien, esta obligación puede ser desatendida por el fletante si se concurren alguna de las siguientes situaciones:

- a) Hacer navegar el buque fuera de los límites geográficos convenidos en el contrato.
- b) Hacer navegar en condiciones o lugares que expongan al buque a peligros no previstos en el momento de la celebración del contrato.
- c) Dirigirse a puertos no seguros.
- d) Entrar a puertos cubiertos de hielo o donde existiesen fiebres o epidemias.

También hay que señalar que esta obligación cesa cuando el fletante quisiera emplear al buque de tráfico ilícito, es decir cargar cosas prohibidas.

II.3.2 Obligaciones del fletador

Al igual que el anterior inciso, trataremos de forma anunciativa las obligaciones del fletador, toda vez que los mismos serán estudiadas con mayor detenimiento al tratar sobre las cláusulas de las pólizas tipo.

Así las obligaciones del fletador son:

1. Pagar el flete convenido.

Es obvio que el fletador debe pagar el flete acordado al momento de celebrarse el contrato, tan es así que en la doctrina se le considera como la prestación fundamental.

En nuestra opinión esta obligación es una obligación compleja, toda vez que para poderse cumplir, es decir para que se perfecciona, se deben observar todas sus modalidades, es decir las modalidades referentes al pago del flete como lo son: la época para cumplirla, el lugar para cumplir y las formas para cumplir.

Esta obligación de pagar el flete en gran medida ya fue desarrollada al tratar al flete como elemento real de nuestro contrato objeto de estudio, además cabe recordar que será de nueva cuenta estudiado al momento de tratar la cláusula referente al flete.

2. Pagar los gastos relacionados con la gestión comercial.

En efecto, todos aquellos gastos inherentes a la especulación, y por tanto la organización y a la ejecución de los transportes afectuados por cuenta del fletador, son a cargo de él.

Lo anterior se traduce a que el fletador tiene a su cargo todos los gastos relacionados y conectados a la explotación económica del buque.

Pero, ¿cuáles son esos gastos?, pues bien, dichos gastos a cargo del

fiatador son, por ejemplo los siguientes:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Combustible, aceites lubricantes agua para las calderas. | <p>Los timones necesarios para la travesía de los canales.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Los darachos portuarios, pilotajes, aranceles consulares vinculados a las operaciones comerciales. | <p>Gastos razonados con la carga, estiba, desestiba y descarga de la mercancía, pago de rampladoras.</p> |

Ahora bien, un gasto sumamente importante es el pago que debe hacer el fiatador de la prima del seguro por riesgos de guerra (en el caso de que el buque entre a puerto o zona donde existe un conflicto bélico), además que el fiatador por su parte deberá asegurar la mercancía en los contratos de transporte que contrata con terceros.

3. Utilizar la nave de conformidad con lo pactado.

Efectivamente, el fiatador deberá usar la nave para aquello que se estipuló, es decir, el uso del buque deberá ser aquel que llevó a la firma del contrato, es decir al convenido.

Esta obligación se da principalmente para aquellos buques que tienen un fin especial, como por ejemplo aquellos buques que sólo transportan granos de determinados países (esto es por razón de normas sanitarias).

A lo que me refiero con la presente obligación es que el buque no debe ser utilizado por el fiatador para usos distintos al pactado. Esto obedece a que ciertos buques no aceptan por ejemplo ganado, determinadas frutas procedentes de ciertos países africanos y/o asiáticos y/o latinoamericanos.

Aquí también debemos entender que queda totalmente prohibido al fletador emplear el buque en tráficos ilícitos (narcotráfico, esclavos, etc.)

4. Observancia de las condiciones de explotación del buque.

En el contrato de fletamento por tiempo se señalan los límites geográficos entre los cuales el fletador podrá hacer navegar el buque. Con ello se tiende a preservarlo (el buque) de navegaciones peligrosas, lo cual permite al fletante conocer las primas que tendrá que pagar por concepto de seguros.

También el fletador deberá observar las prohibiciones referentes a no hacer entrar al buque en lugares donde existieran epidemias o donde el capitán y tripulación no estén obligados a seguir con el buque por ejemplo: en zona de hielos.

5. Reintegrar¹³⁸ el buque al finalizar la vigencia del contrato.

Siendo nuestro contrato un contrato de duración, el vencimiento del plazo induce la obligación del fletador de reintegrar la nave a su vencimiento, lo cual deberá verificarse en el puerto indicado y en la fecha estipulada.

Si el puerto de reintegración ha sido dejado a la elección del fletador, este tendrá la obligación de dar aviso, de ordinario previsto en el contrato, al fletante sobre el puerto en que tal reintegración habrá de efectuarse.

¹³⁸ Debe quedar bien claro que esta obligación es un reintegrar y no devolver toda vez que en el fletamento por tiempo la tenencia es conservada por el fletante a través del capitán.

Esta reintegración del buque al fletante conlleva la obligación de reintegrar el buque en el mismo estado en que se hallaba al comienzo salvo, como es lógico, la depreciación por el uso normal.

Como recordaremos, puede suceder, y es lo más frecuente que ocurra, que el último viaje no coincide con el término del contrato y que el reintegro se lleva a cabo después de vencido el plazo, con lo cual el contrato deberá considerarse de *iure* prorrogado por el tiempo necesario para alcanzar el puerto en el cual debería verificarse la reintegración. Esta prórroga debe ser razonable, es decir, justificada por la necesidad de un viaje de regreso no intencionadamente retardado por el fletador. En otras palabras, cuando el fletador haya iniciado un viaje que previsiblemente no termina alrededor de la fecha del vencimiento del plazo del contrato, la responsabilidad por el retrasado en reintegrar el buque, obligará al fletador al pago del fleta del mercado internacional siempre que sea superior al pactado¹³⁹.

II.4 INTERRUPCION O SUSPENSION, RESCISION Y EXPIRACION DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DE BUQUE POR TIEMPO

Aunque tratáramos de estos temas, es decir de la interrupción, rescisión y expiración de nuestro contrato objeto de estudio, al analizar el clausulado del mismo, no está por demás tener una visión general de los mismos.

II.4.1 Interrupción o Suspensión

Dentro de los contratos de fletamento la figura de la interrupción o

¹³⁹

¹³⁹ *Arrests, op. cit.*, p. 525, señala que la responsabilidad por el retraso no razonable obliga al fletador a resarcir el daño por los meses en la medida del mayor fleta que el pequeño hubiese pagado si hubiese iniciado la nave por su cuenta.

suspensión tiene más relevancia en el fletamento por tiempo. Es lógico lo anterior, ya que como lo hemos visto, el tiempo es factor clave en nuestro contrato, por lo que de no aprovecharse dará lugar a que el pago del flete se suspenda por el tiempo perdido.

Las causas más comunes, mismas que están contenidas en las pólizas-tipo, pueden dar lugar a la interrupción o suspensión del fletamento por tiempo son las siguientes:

- a) Entrada del buque en dique seco con fines de reparación;
- b) Detención de las operaciones del buque por un plazo mayor de 24 horas, por mantenimiento;
- c) Detención de las operaciones por más de 24 horas, a cause de la deficiencia del personal de la tripulación, o por falta de abastecimiento de pertrechos por parte del fletante;
- d) Descompostura de máquinas por más de 24 horas;
- e) Daños al casco, o por accidentes que impidan al buque desempeñar de inmediato el servicio requerido;
- f) Limpieza de calderas, cuando se requieren, para ello, más de 48 horas;
- g) Por pérdida o extravío del buque (desde la fecha en que se perdió, y de no saberse, desde el medio día en que por última vez

se tuvo información del buque).

Estos casos, como lo dijimos, serán tratados con mayor amplitud en el siguiente capítulo.

II.4.2 Rescisión

Además del caso general de rescisión por mutuo consentimiento, en el contrato de fletamento por tiempo se presentan circunstancias que pueden dar lugar a la rescisión del mismo.

Las principales causas de rescisión del contrato de fletamento de buque por tiempo, y que se encuentran incluidas en la póliza-tipo, son las siguientes:

A. Por parte del fletante:

- a) Cuando el fletador no reciba, es decir, no se presente a tomar posesión del buque;
- b) Falta de pago puntual del flete;
- c) Cuando se presente una situación bélica, en que se vea involucrado el país, cuya bandera anebla el buque.

B. Por parte del fletador:

- a) La no puesta a disposición del buque puntual en el lugar y fecha convenidos;

- b) Si el buque no reúne las condiciones pactadas;
- c) Si el buque no mantiene su estado de navegabilidad;
- d) En caso de guerra, cuando el buque arrebota la bandera de un estado que esté involucrado.

H.4.3 Expiración

El fletamento de buque por tiempo expira en el momento acordado, as decir cuando se agote el término de su vigencia.

CAPITULO III

POLIZAS TIPO: SUS PRINCIPALES CLAUSULAS

CAPITULO III

POLIZAS TIPO: SUS PRINCIPALES CLAUSULAS

III.1 Pólizas Tipo

III.1.1 Su origen

Como recordáramos la póliza de fletamento es el documento¹⁴⁰ que contiene el contrato de fletamento de un buque por tiempo, es decir es el documento en el que se plasma el consentimiento de las partes para obligarse en los términos de dicho contrato.

La exigencia de la póliza data desde los orígenes del propio contrato, toda vez que dicho acuerdo de voluntades se transcribía en una *charta* la cual era partida en dos, conservando cada parte la mitad, de ahí que la *charta partita* sea el origen de la póliza de fletamento.

En nuestro país la forma ascrita es exigida desde la época del Consulado del Mar, ya que anteriormente el contrato sólo se anotaba en el cartulario de a bordo.

Ahora bien, la práctica, usos y costumbres habían venido incluyendo ciertas disposiciones, estables, es decir que no variaban a pesar de la

¹⁴⁰ Diligatorio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 96 de la Ley de Navegación, el cual otorga el carácter de formal a nuestro contrato.

naturaleza distinta de cada uno de los contratos celebrados lo cual sirvió para que a mediados del siglo XIX se comenzaran a utilizar formularios e informes de aceptación más o menos general, cuyo clausulado podía sufrir modificaciones a través de textos manuscritos, cruzados entre las partes, de acuerdo a sus propias necesidades y negociaciones.

En efecto, es en el siglo pasado cuando grupos de armadores en una acción conjunta decidieron expandir formularios, aceptados por ambas partes, mismos que contenían disposiciones más o menos estables provenientes de diversos contratos relacionados con el transporte y/o comercio de un o unos determinados productos.

Así en 1862 se fundó el Comité de Fletes del Mediterráneo y Mar Negro (*Mediterranean and Black Sea Freight Committee*) el cual estaba formado por armadores, comerciantes y agentes marítimos y del cual surgieron varios y diversos formularios, digase pólizas-tipo, destinadas al fletamento de buques para el transporte de grano¹⁴¹ en el área de los mencionados mares.

Así, como el Comité antes referido, surgieron varios más destinados a agrupar armadores cuyo objetivo, entre otros era, la elaboración de las pólizas. En nuestro siglo han surgido 2 organizaciones que han jugado y siguen jugando un papel muy significativo en la expedición, desarrollo e internacionalización de las pólizas tipo. Estas organizaciones son:

A. CHAMBER OF SHIPPING OF THE UNITED KINGDOM

La Cámara de Navegación del Reino Unido con sede en Londres, fue

¹⁴¹ Hoy en día se denomina transporte de carga suca, el cual se refiere a granos en todas sus variantes.

fundada en 1878 y está compuesta por asociaciones locales de armadores, fletadores y asociaciones de seguro mutuo, las cuales da denominan "clubes PANDI".

Una de las principales funciones e importancia de esta Cámara de Navegación es precisamente la redacción de pólizas tipo así como su continuo seguimiento; labor que realiza a través del Comité de Documentación (*Documentery Committee*).

B. BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO)

La Conferencia Marítima Internacional y del Báltico, fue fundada en 1905, teniendo su sede en Copenhague; está compuesta por armadores, corredores de fletes, agentes marítimos, clubes PANDI. La BIMCO al igual que la Cámara de Navegación Británica tuvo y tiene como una de sus principales funciones el expedir pólizas tipo, así como el vigilar su desarrollo.

La expedición y vigilancia de las pólizas tipo se efectúa a través del Consejo de Documentación, cuya tarea no es sencilla, sino más bien completa y compleja ya que se le encomienda el examen de los aspectos legales provenientes de las pólizas tipo con el fin de evitar futuros litigios, además es el encargado de promover la cooperación internacional sobre la redacción e interpretación de estas formas aprobadas (es decir, las pólizas tipo).

Como se ve estas organizaciones han expedido y aprobado un gran

número de *standard charter party forms*, es decir pólizas tipo¹⁴², siendo el resultado de negociaciones entre fletantes y fletadores.

Además de las pólizas-tipo expedidas por la Cámara de Nevegación Británica y la BIMCO, entre las cuales se encuentra la póliza de fletamento de buque por tiempo *BALTIME*, existen otras, que están dispersas en el mundo y que se utilizan para el comercio de diferentes productos.

Como ejemplo de dichas pólizas mencionaremos las siguientes:

- a) *Americanised Welsh Coal Charter* que data de 1953 y es utilizada para el fletamento de buques destinados a la carga de carbón.
- b) *Africanphos*, que data de 1950, utilizada en el fletamento cuyo objetivo es la carga de fosfato.
- c) *Sugar Charter Party (London Form)*, que comprende fletamientos destinados al transporte de cereales y azúcar.
- d) *The New York Produce Exchange*.

Antes de terminar este apartado es conveniente mencionar el gran auge que ha tenido en nuestros días la *Japan Shipping Exchange, Inc.* con sede en Tokio. Dicha institución al igual que las antes referidas cuenta con un órgano de documentación, el cual tiene como función primordial elaborar pólizas tipo,

¹⁴² Aproximadamente 70, entre ellas 4 para el fletamento por tiempo y 60 para el fletamento por viaje.

La colección completa de estas pólizas tipo se encuentra en *Forms of Approved Documents*, editada en conjunto por ambas instituciones.

o adecuar las formas aprobadas o a las condiciones japonesas; cabe destacar que varias pólizas-tipo provenientes de esta institución japonesa han sido, por decirlo así, confirmadas por la BIMCO.

III.1.2 Importancia. Ventajas y Desventajas

Las pólizas tipo revisten gran importancia desde el punto de vista legal y práctico.

Desde el punto de vista legal, las pólizas tipo son de gran importancia ya que existen algunas legislaciones, entre ellas la nuestra, que proveen la existencia de ciertas formas aceptadas y reconocidas a nivel mundial, las cuales serán obligatorias e las partes, por el simple hecho de que en el acuerdo de voluntades se haya hecho referencia del nombre o código de alguna de estas pólizas.

Lo anterior es corroborado por nuestra legislación, la cual en el artículo 97 párrafo 1o. de la Ley de Navegación, dispone que:

" Artículo 97.- Cuando las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que al contrato pactado corresponde el clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo que parte de este clausulado se hubiere modificado, mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de textos, cruzada entre las partes, se entenderá que dichas pólizas fueron modificadas en los términos de dicha correspondencia".

Como vemos nuestra ley otorga pleno reconocimiento a las pólizas tipo, ya que sólo basta hacer referencia a ellas para que se entienda que las partes han querido obligarse conforme a sus cláusulas.

También desde el punto de vista jurídico, (y porque no decirlo, también práctico), se puede afirmar que las cláusulas tipo constituyen un compendio de los usos y costumbres marítimos adoptados internacionalmente en materia de fletamentos, toda vez que se incluyen cláusulas que son el resultado de un estudio pormenorizado de diferentes situaciones y la aplicabilidad de dichos usos y costumbres (vgr. cláusula de la guerra, hielos, huelga, etc.)

Otro aspecto, el cual es corolario de la importancia práctico-legal de estas pólizas-tipo, lo es el hecho de que las mismas contribuyan a la uniformidad internacional ya que neutralizan las diferencias que puedan llegar a existir entre las diversas legislaciones o sistemas legales, por lo que si casos similares son llevados al arbitraje¹⁴³ tenderán en cierta medida a ser resueltos en un mismo sentido.

Así la uniformidad legal internacional producida por dichos formularios aprobados han logrado que disminuyan las controversias y litigios.

La importancia práctica de estas pólizas-tipo, se traduce en ventajas para las partes e incluso para terceras personas. Efectivamente, las pólizas tipo presentan ciertas ventajas que hacen fácil y práctico el comercio marítimo. Entre estas ventajas son dignas de mencionar el hecho de que el Clausulado está formado por cuestiones habituales y previstas, con lo que se

¹⁴³ Lo cual es una gran ventaja derivada de las pólizas tipo, ya que en toda póliza tipo se prevé que la solución de controversias se lleve a través del arbitraje.

simplifican las transacciones, ya que las partes concentran su atención en negociar las cláusulas y aspectos concretos que sean de su interés.

Ahora bien, no todo lo relativo a las pólizas tipo se traduce en ventajas, ya que dichas formas impresas aprobadas conllevan una serie de desventajas, como por ejemplo las siguientes:

1. Algunos de los formularios tipo existen desde finales del siglo XIX o principios del siglo XX sin que realmente hayan sido modificados, en consecuencia se siguen utilizando muchas formas anticuadas y anacrónicas, redactadas de forma ambigua y oscura.
2. Los modelos uniformes han sido redactados por organismos que no son del todo imparciales, lo cual ha originado que los flatadores no sean protegidos de igual manera que los fletantes.
3. Existe inconformidad por falta de detalle en las cláusulas, lo cual hace que haya diversas opiniones judiciales sobre mismas cláusulas.

Por lo que se refiere a las desventajas anotadas en los números 1 y 3, cabe decir que si bien es cierto que la redacción de éstas pólizas son ambiguas, anacrónicas y demás, también lo es el hecho de que las partes pueden modificar, completar, aclarar las cláusulas ya existentes, o bien suprimir alguna cláusula o añadir nuevas. Esto es lo que ocurre en casi todos los casos, lo que nos lleva a señalar que todas estas modificaciones, supresiones y/o adiciones dejan entrever la necesidad de adaptar las pólizas

tipo a la realidad actual. Lo que no podemos dejar de reconocer es que la póliza tipo constituye una base, sobre la cual se pueden realizar una serie de cambios.

Ahora bien, por lo que respecta a la desventaja referente a inequidad y desigualdad entre las partes, sólo basta decir que si los fletadores sienten tal desigualdad la manifiestan a través de modificaciones, supresiones o adiciones de las cláusulas que les afecten; en un caso extremo negociar e imponer al fletante una póliza privada o de la casa lo cual, claro está, podrá lograrse cuando la ley de la oferta y la demanda de fletamientos le sea favorable a los fletadores. Lo anterior se ha venido logrando en gran medida por la creación de grupos de fletadores; sin embargo aunque se logre imponer pólizas privadas, éstas contienen una buena cantidad de cláusulas de las pólizas tipo.

Como vemos, aún cuando existen desventajas, la importancia y las ventajas de las pólizas-tipo son de mayor peso, lo cual hace necesario un estudio de sus principales cláusulas.

III.2. POLIZAS-TIPO DE FLETAMIENTO DE BUQUE POR TIEMPO.

Una vez tratados los temas del origen y la importancia de las pólizas tipo, pasaremos a entrar en materia, es decir a comentar las principales cláusulas de las principales pólizas-tipo de fletamiento de buque por tiempo.

Las principales y más usadas pólizas-tipo de fletamiento por tiempo, y por consiguiente a las que nos referiremos son las siguientes:

CARGA SECA

1. *Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter*¹⁴⁴ (*BALTIME*).
2. *New York Produce Exchange Time Charter* (*NYPE*).

BUQUE TANQUE

1. *Intertanko Tanker Time Charter Party* (*INTERTANKTIME*).
2. *Texaco Time Charter Party* (*TEXACOTIME 2*).

III.2.1 *Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter.*

Esta póliza tipo fue expedida por la BIMCO, data de 1909, y se ha modificado y/o adicionado en 1911, 1920, 1939, 1950 y 1974.

El Código de esta póliza de fletamento es: *BALTIME*, lo cual es importante mencionar ya que con dicho código nos hemos ya referido y nos referiremos en el presente trabajo.

La *BALTIME* consta de un preámbulo y 25 cláusulas. El preámbulo hace referencia a las partes y a la descripción del buque, datos que pueden estar en el propio preámbulo o en el anverso del contrato, el cual muestra diferentes

¹⁴⁴ La traducción al castellano de esta póliza tipo es del marino/a argentino GONZÁLEZ LEBREIRO, misma que constituye un anexo a su obra (ab cit.).

cuadros para cada uno de los datos requeridos.

La *BALTIME* es la póliza tipo más utilizada en el medio, y es por lo mismo que es la más citada y estudiada por los doctrinarios maritimistas.

III.2.2. *New York Produce Exchange Time Charter*

La *NYPE*, (así es como en las distintas obras consultadas se refieren a ella), es una póliza tipo de fletamento a tiempo de carga seca, que es junto con la *BALTIME* la más utilizada, data de 1913 y fue revisada en 1921, 1931 y 1946.

En 1981, se aprobó una nueva versión con el nombre de *Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A) Inc. Time Charter New York Produce Exchange Form*, la cual se conoce por el nombre y Código *ASBATIME*, la cual es hoy en día más utilizada que la *NYPE*.

Mientras que la *NYPE* está compuesta por un preámbulo y 28 cláusulas, la *Asbatime* lo está por un preámbulo demasiado extenso y 27 cláusulas.

III.2.3 *Intertanko Tanker Time Charter Party*

Su código es *INTERTANK TIME* y es la póliza de fletamento a tiempo que aplica la gran mayoría de armadores independientes de buques-tanque; y data de 1971.

Está compuesta por un preámbulo extenso, 39 cláusulas y en la parte final las especificaciones técnicas del buque, sus equipos, tanques y demás

elementos que puedan ayudar al fletador a conocer mejor el buque que se está contratando.

iii.2.4 *Texaco Time Charter Party*

Esta póliza empezó siendo una póliza privada e de la casa ya que Texaco, a través de su filial armadora daba en fletamento buques a sus diversas empresas. Ya en 1971, la *TEXACOTIME 2* empezó a utilizarse con demás fletadores llegándose a convertir en una póliza-tipo.

Petróleos Mexicanos utiliza en gran medida esta póliza-tipo a la cual, "he logrado hacerle cambios...en un intento por adecuarla a las necesidades de la Institución, cambios que han sido oportunos y que han permitido una más flexible aplicación de la misma"¹⁴⁵

La *TEXACOTIME 2* está compuesta por un preámbulo, 55 cláusulas y una descripción pormenorizada del buque tanque.

III.3 PRINCIPALES CLAUSULAS DE LAS POLIZAS-TIPO DE FLETAMENTO DE BUQUE POR TIEMPO¹⁴⁶

Previo al estudio de cada una, es conveniente recordar lo que es una cláusula. El Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia define a la cláusula como "cada una de las disposiciones de un contrato..."¹⁴⁷.

¹⁴⁵ SALGADO, *El Fletamento...* - 32.

¹⁴⁶ Entendiéndose por tales las aquí referidas.

¹⁴⁷ Ver: cláusula.

Cabanellas, en su obra "Diccionario de Derecho Usual" indica en primer lugar que la palabra cláusula proviene de las expresiones latinas *claudere*, cerrar y *clausus*, cerrado, para luego indicar que la cláusula es la "disposición particular que forme parte de un tratado, edicto, convención...."¹⁴⁸

Así, la cláusula es una parte integrante del contrato, en este caso del contrato de fletamento de buque por tiempo, y por tanto, es lógico que si un todo (el propio contrato), es obligatorio también lo serán las partes que lo integran. En efecto, "siendo las cláusulas parte integrante del contrato... es evidente que a ellas alcanzan los efectos y, en su caso, la obligatoriedad relativa al contrato mismo"¹⁴⁹.

Por lo anterior debemos entender que todos y cada una de las cláusulas de nuestro contrato en estudio son obligatorias, no importando si se documentó en una póliza-tipo o en una póliza privada.

Las únicas limitaciones que pudiesen hacer que las cláusulas perdieran su obligatoriedad, son aquellas limitaciones comunes a todo contrato, a saber: que sea imposible de ejecutar contraria a las leyes, y por supuesto que sea opuesta y contraria a lo substancial del contrato.

También es conveniente mencionar, que las cláusulas forman un conjunto, por lo cual si bien es cierto que son obligatorias, también lo es que dicha obligatoriedad proviene de dicho conjunto, por lo cual podemos señalar que las cláusulas no tienen autonomía o independencia unas de otras, y por

¹⁴⁸ Voz: cláusula.

¹⁴⁹ Enciclopedia Jurídica Ornelas, Tomo II, voz: cláusula.

tanto "...deben explicarse las unas por las otras, según la relación que tienen entre sí, dando a cada una el sentido que resulta de la totalidad del instrumento"¹⁵⁰.

Es conveniente que las cláusulas estén redactadas lo mejor y con la mayor claridad posible, para así evitar en buena medida la interpretación de las mismas. En caso de que la interpretación sea necesaria, la misma se sujetará a los lineamientos prescritos en la legislación civil¹⁶¹, y en caso de ser necesario, y sobre todo al tratarse de materia marítima, a los usos, prácticas y costumbres generalmente aceptados.

Antes de pasar al estudio de cada una de las cláusulas de los contratos de fletamento por tiempo, cabe decir que muchas de ellas (las cláusulas) tienen un nombre el cual es conocido en el ámbito marítimo internacional, lo cual nos lleva a señalar que en el remoto caso de que sólo se mencione el nombre de la cláusula, ésta será aplicada y será obligatoria conforme a los usos y costumbres marítimo-internacionales.

Lo anterior es recogido por nuestra legislación marítima en el último párrafo del artículo 97:

"Artículo 97.- Para la aplicación de las cláusulas, si sólo hay referencia a estas por su nombre sin el

¹⁵⁰ *Ibidem*.

Salta a la vista lo dispuesto por la legislación civil argentina, cuyo artículo 1197 (citado y transcrito en la obra a que se refiere este (no de página) establece que "las convenciones hechas en los contratos forman para las partes una regla a la cual deben someterse como a la ley misma". Si bien es cierto que no se hace alusión a los cláusulas sino a las convenciones, también lo es el hecho que la norma aplicada al todo, lo va a ser a cada una de las disposiciones parciales que la integran.

¹⁶¹ CC, Código Civil, art.

texto completo, se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales”.

III.3.1 PREAMBULO

En esta parte del contrato encontramos la información relativa a la identificación de las partes y a la descripción del buque, además de que se hace referencia a la fecha en que se celebra el contrato.

Por lo que respecta a la identificación de las partes, se deben especificar los nombres y domicilios del fletante y del fletador.

En lo tocante a la descripción del buque, éste deberá ser lo más amplia posible para que el fletador pueda ver si el buque ofrecido en fletamento es útil a sus necesidades. Esto nos lleva a afirmar que la descripción del buque es parte fundamental del contrato, por lo que su observancia deberá ser obligatoria; en caso de que se viole algún elemento contenido en la descripción del buque, tal incumplimiento da lugar a que el fletador pueda rescindir el contrato.

Las pólizas *BALTIME*, *NYPE* y *ASBATIME* contienen un preámbulo muy similar, el cual está redactado en la primera de ellas de la siguiente manera:

“En la fecha so conviene de común acuerdo entre...armadores del buque denominado..., de ... toneladas brutas y ..., toneladas netas de registro, clasificado ..., de ..., caballos de fuerza indicados, que transporta alrededor de ... toneladas de porta a la marca de franco bordo de verano de la Secretaría de Comercio, inclusiva combustible, pertrechos, provisiones y agua para celdara, teniendo, según el

plano de construcción pies cúbicos de capacidad, excluido el combustible permanente, que contiene alrededor de ... toneladas, y capaz, completamente cargado, de navegar alrededor de toneladas del mejor carbón de Welsh, o de toneladas de diesel oil, actualmente en, y como fletadores, lo siguiente:"

Como vemos, tal descripción debe hacer referencia a los elementos que a continuación enumeraremos y explicaremos, no sin antes señalar que los preámbulos de las pólizas *TEXACOTIME 2* e *INTERTANKTIME* también hacen referencia a la descripción del buque, mencionando los elementos propios de un buque tanque (como son precisamente los tanques). Los multicitados elementos que componen la descripción del buque son:

A. NOMBRE DEL BUQUE

Como ya lo heblamos mencionado, todo buque constituye una individualidad, y por tanto debe contar con un nombre, el cual no debe ser igual al otro de idénticas características. El nombre debe indicarse el momento de registrar el buque¹⁵² y debe ostentarse visiblemente en la cara de popa (también a babor y estribor de la proa).

B. PABELLON DEL BUQUE

La nacionalidad del buque es de gran importancia en varios aspectos, por ejemplo en caso de guerra, la bandera del buque determinará si estará sujeto a incautación, inspección por autoridades militares, inclusión en lista

¹⁵² Cfr. Ley de Navegación, Arts. 67 y 68.

negra, restricciones comerciales, o cualquier otra disposición tendiente a bloquear su libre navegación.

En caso de que la nación cuya bandera enarbola el buque, entrase en estado de guerra, puede dar lugar a la rescisión el contrato.¹⁵³

También la cuestión del pabellón del buque es importante en el caso de que se encuentre navegando en áreas geográficas en que haya conflicto, aún cuando no exista estado de guerra.¹⁵⁴

Antes de pasar a otro elemento, puede surgir la siguiente pregunta: ¿qué pasa en caso de que el buque durante la vigencia del contrato cambie de pabellón?, la respuesta es, violación al contrato, de conformidad con lo establecido por las cortes inglesas.¹⁵⁵ Dicha decisión nos parece drástica, ya que habla que analizar la situación especial del caso, es decir si el cambio de bandera afecta o no los intereses del fletador.

C. PROPIEDAD

De conformidad con la legislación marítima de los diversos países, entre ellos México¹⁵⁶, un buque daba siempre tener un propietario. Es importante mencionar al propietario del buque, ya que en muchos casos es al propio

¹⁵³ Cfr. Bolome, cláusula 21 (E).

¹⁵⁴ Cfr. VANDEVENTER Braden *Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties*, Tulane Law Review, Volume 49 (Nueva Orleans 1976) p. 632.

¹⁵⁵ *Ibidem*. En el mismo sentido ONU UNCTAD, *Charter...*, p. 69.

¹⁵⁶ Cfr. Ley de Navegación. Arts. 9 a 10, 16, 23, 67 a 71, 73 a 75, 90 y 131.

fletante y además porque constituya un elemento de identificación, por sí mismo y también porque al momento de solicitarse la matrícula, en ella debe aparecer el propietario del buque.

Un cambio en la propiedad del buque, puede llevarnos a varias consecuencias, por lo que cada caso deberá ser estudiado en lo particular.

Cabe mencionar, que en el caso de que la venta del buque se efectúe, es lógico y evidente que el propietario original permanezca con la responsabilidad de que el contrato se ejecute de conformidad con lo pactado y de la mejor manera posible, a menos de que el fletador lo libere de tal responsabilidad, situación que sucederá siempre y cuando el nuevo propietario acepte tal responsabilidad.

Es frecuente que se incluya una disposición que prevenga que en caso de venta del buque, y estando de acuerdo el fletador, el fletante firmará junto con la otra parte y el comprador del buque un "convenio tripartita" por el cual el propietario/fletante original se obliga junto con el nuevo propietario del buque al desdoblamiento y terminación del contrato.

D. CLASIFICACION

Sobre la clasificación del buque, cabe decir que el fletante garantiza, al momento de poner a disposición el buque que éste tiene la clase mencionada en la póliza de fletamento.

Ahora bien, creemos que la clase debe estar siempre vigente durante la vida del fletamento, por lo que el fletante tiene obligación de conservarla, y

que en el supuesto, pero remoto, caso de que se perdiese, tiene el derecho de retirar el buque para los efectos y trámites de la clasificación; lo anterior no implica la pérdida de la navegabilidad, por lo tanto, la pérdida de la clase, no da derecho a rescindir el contrato sino, sólo da derecho al fletador de exigir que se vuelva a solicitar la clase, y, como lo dijimos, da derecho al fletante para retirar el buque para tal efecto.

E. CAPACIDAD DE CARGA

Revista gran importancia para el fletador, ya que equivale a una garantía expresa del fletante, que de no cumplirse, pueda dar lugar ya sea a rescindir el contrato y exigir el pago de daños y perjuicios, o bien a exigir una reducción del flete.

La capacidad de carga, siempre se da en capacidad cúbica, toneladas de registro bruto y toneladas de peso muerto (tonelada de peso muerto = 1,016 Kg.).

Las pólizas de fletamento por tiempo, en la mayoría de las veces mencionan que al tonelaje de peso muerto, incluye el combustible, los pertrechos, provisiones y egue, mientras que la capacidad en pies cúbicos excluye tales conceptos.

Generalmente se otorga al fletante un cierto margen por lo que se refiera al tonelaje o capacidad de carga; situación que no es muy clara, y que ha originado múltiples litigios y arbitrajes.

Debe hacer notar que la errónea apreciación de la capacidad de carga

del buque, debido a una mala estiba, no da lugar ni a la rescisión del contrato ni a la reducción del flete.

Dentro de esto punto cabe también decir que en la descripción del buque se menciona el tonelaje bruto y de registro del buque, el cual es importante por varias y diversas razones, pero la principal es que debe mencionarse y ser tomado en cuenta por el fletador por el siempre hecho de que los dos canales de navegación más importantes del mundo, Suez y Panamá, imponen limitaciones, relativas al tonelaje de los buques que pasan por ellos.

F. COMBUSTIBLE PERMANENTE

Es importante la mención del combustible con que cuente el buque, toda vez que el fletador deberá pagarlo al momento de que el buque sea puesto a su disposición, de conformidad con la cláusula 5, de la *BALTIME* misma que se explica por sí mismo, a saber:

Los fletadores en el puerto de entrega, y los armadores en el puerto de devolución recibirán y pagarán todo el carbón o combustible que quede en los depósitos del buque, al precio corriente en los puertos respectivos. El buque deberá ser devuelto con no menos detoneladas de carbón o combustible en sus depósitos.

G. VELOCIDAD Y CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Aunque estos elementos de descripción del buque se encuentren en el preámbulo, constituyen verdaderas cláusulas que han dado origen a muchos

litigios, arbitrajes y por tanto a múltiples estudios sobre ellas.

La velocidad y consumo de combustible son consideradas garantías del fletante a favor del fletador y revisten particular interés para el fletador, ya que este se hace cargo de la explotación comarcal del buque¹⁵⁷ y por tanto corre con los gastos de la gestión comercial del buque, es decir con aquellos relacionados con su utilización. Así corresponde al fletador suministrar el combustible y, por tanto, el consumo de este por el buque tiene mucha importancia.

Asimismo, la velocidad del buque constituirá un aspecto destacado del contrato, toda vez que le suma que pagará al fletador será proporcional el tiempo en que el buque está fletado, lo cual quiere decir que la velocidad es de gran importancia, ya que se tratará de hacer el mayor número de viajes dentro del tiempo de vigencia del contrato.

Antes de seguir comentando sobre la velocidad y consumo de combustible, cabe señalar que no obstante que ambos conceptos son independientes entre sí, la doctrina meritimista siempre los estudia en conjunto.

Como lo vimos en el preámbulo de la póliza *BALTIME*, anteriormente transcrito, se menciona que el buque será "capaz de navegar... a la velocidad de unos... nudos en un buen tiempo y mar liana/aguas calmas, con un consumo de alrededor de... toneladas del mejor carbón de Welsh, o de unas

¹⁵⁷ Recordemos los visto cuando estudiamos las obligaciones de las partes en lo relativo a que en el fletamiento por tiempo los costos derivados de la explotación del buque suelen repartirse entre los fletantes y fletadores, gestión náutica y gestión comercial mientras los primeros corren normalmente con los costes fijos, los fletadores pagan los costes variables, entre ellos el combustible.

toneladas de diesel"; en las pólizas *NYPE* y *ASBALTIME* figuran disposiciones similares, aunque son menos restrictivas al hablar sólo de "buenas condiciones atmosféricas".

Es decir, que si el buque no es capaz de desarrollar la velocidad establecida y consumir el combustible en las cantidades pactadas, el fletador tiene el derecho a rescindir el contrato y exigir el pago de daños y perjuicios. Sin embargo en la práctica es muy común que el fletador se limite a exigir una compensación por la falta de la velocidad pactada y por el exceso del consumo de combustible, consistente en el pago de una cantidad determinada o en la reducción del flete.

Lo anterior no es tan sencillo como parece, toda vez que las disposiciones sobre velocidad y consumo dan lugar a problemas, los cuales se suscitan por el simple hecho de que la información de la velocidad y sobre el tiempo se halla sólo en manos del capitán, aunque se reconoce que los datos meteorológicos de fuentes oficiales atenúan hasta cierto punto el problema.

También cabe destacar que las expresiones "alrededor", "unos o unes", "con buen tiempo", "aguas calmes" y "buenas condiciones atmosféricas", al ser ambiguas, dan pie a controversias sobre su significado. Dichas expresiones hacen que al compromiso del fletante se base en condiciones muy favorables; bastando para el fletante demostrar que durante un día el buque logró la velocidad prometida.

Así, y con tales disposiciones, el fletante no da seguridad alguna sobre el rendimiento real durante el tiempo del contrato, por lo que es difícil, aunque

no imposible¹⁵⁸, que el fletador demuestre el incumplimiento de esa obligación.¹⁵⁹

Los problemas que ocasiona el empleo de las palabras "unos...nudos y unas...toneladas" han dado lugar a múltiples litigios y arbitrajes. Derivada de estos, un árbitro británico, al cual se hace referencia en el documento Pólizas de Fletamento de la ONU-UNCTAD, concluía "que aún cuando el margen de tolerancia en pólizas de fletamento tales como la *BALTIME* y la *NYPE* se interprete de modo estricto, el modelo tal y como está impreso, sigue haciendo que los fletadores asuman los riesgos de la travesía, en lugar de los armadores que a decir verdad tendrían que ser quienes los asumieren, ya que sólo ellos conocen y pertrachan el buque.

Los tribunales británicos y norteamericanos no se han puesto de acuerdo sobre cuál es el margen a que se refieren las expresiones "unos nudos o unas...toneladas". En un primer momento fue un cuarto de nudo, después la mitad de un nudo, pero con posterioridad se señaló que el margen debía ajustarse al tamaño, calado, asiento, configuración, etc, del buque.

Esta situación del consumo y velocidad sigue, hasta nuestros días, causando un sinnúmero de interpretaciones por lo cual se sugiere que dentro

¹⁵⁸ Decimos que no es imposible teniendo como ejemplo el caso *The Aphionides*, al cual se encuentran citados y explicados en ONU-UNCTAD, *Pólizas...*, p. 13.

En este caso el juez británico, "decidió que desde el punto de vista empresarial estaba claro que las consideraciones comerciales requerían que la descripción de la velocidad del buque se aplicara en la fecha de su entrega, con independencia de que se aplicara o no en la fecha del fletamento. Por tanto, el fletador tenía derecho a recibir una indemnización por daños y perjuicios, ya que se decía que el buque era capaz de hacer unas 14.5 nudos, cuando en realidad sólo navegaba 10.61 nudos.

¹⁵⁹ Lo expresado en esta párrafo confirma lo que ya antes habíamos dicho en relación a que los armadores son los que redactan las pólizas por lo mismo velan por sus propios intereses.

da las negociaciones se trate este punto con la mayor amplitud y profundidad posible, inclusive llevando tal negociación a la póliza como una modificación y/o adición a la cláusula de velocidad y consumo.

Para evitar estas dificultades, se podría pactar, en relación al rendimiento, que el fletante se obliga a poner a disposición un buque que mantenga una velocidad media mínima en condiciones atmosféricas definidas por referencia a una fuerza máxima del viento.

Por otro lado, cabe mencionar que en lo referente a fletamento de buque-tanque, la TEXCACOTIME 2 dispone que:

"...El fletante garantiza que el buque será capaz en su entrega de mantener y que se mantendrá a través de todo el período de duración del contrato, en todos los pasos marinos, de baya a baya, una velocidad promedio garantizada, cargado y en lastre, incluidas aquellas paradas particulares en el mar que no son contadas como períodos fuera de flete bajo los términos de esta póliza, en cualesquiera condiciones de tiempo, de... nudos, con un consumo diario garantizado de ... toneladas (2,240 libras) de combustible y... toneladas de diesel por día para todos los propósitos, excluyendo aquellos relativos al calentamiento de la carga y limpieza de los tanques".

Como se pueda apreciar, la TEXCACOTIME 2 no deja lugar a duda, por lo que el fletador, en caso de que no se respeten, la velocidad y el consumo, tendrá derecho a que éstos se revisen cada 12 meses con el consignante reajuste (que puede ser a la alza) del precio del fletamento, no descontándose el derecho del fletador a rescindir el contrato, pero que la garantía está claramente estipulada y debe cumplirse cabalmente.

H. SITUACION DEL BUQUE.

No reviste gran trascendencia, sino que es de interés para el fletante por lo que respecta a la puesta en disposición, es decir el fletante tiene que prever que el buque llegará a tiempo para ser puesto a disposición del fletador en el día y hora convenidos.

También pueda revestir interés, dado el caso en que el puerto donde se encuentre la carga exista alguna enfermedad o epidemia, lo cual da derecho al fletador a pedir se tomen las medidas sanitarias correspondientes o bien pedir otro buque.

III.3.2 Duración

"El nombre que recibe el contrato, fletamento a tiempo, indica que el buque se fleta por un tiempo determinado"¹⁶⁰. Ese tiempo determinado, es decir la duración del contrato, constituye el período por el cual el fletante pone a disposición del fletador el buque convenido.

La póliza, *BALTIME* fija dicha duración en meses calendario (*calendar months*), mismos que empiezan a correr a partir de la fecha en que el buque es puesto a disposición del fletador. La duración en esta póliza se encuentra regulada en la cláusula primera en los siguientes términos:

1.² Los armadores dan y los fletadores toman en fletamento un buque por un período de....meses calendario desde la fecha (que no sea domingo o feriado de ley salvo que se acepte) en que el buque

¹⁶⁰ MALVAGNI, *ob.cit.*, p. 79, en el mismo sentido Vanilovontor, *ob.cit.*, p. 828.

sea puesto a disposición de los fletadores, entre las 9 a.m. y las 6 p.m. o entre las 9 a.m. y las 2 p.m. si fuera en sábado, en el puerto de... en un amarradero donde el buque pueda permanecer seguro siempre a flote, que los fletadores indicarán, siendo el buque en todo sentido apto para el transporte ordinario de carga.

El buque deberá ser entregado el día...

Que la *BALTIME* fije en meses la duración del contrato, no significa que siempre se estipule dicha medida de tiempo. Así, cuando el fletamento tenga una vigencia muy reducida, el período puede expresarse en días e semanas, o bien como el tiempo necesario para un viaje sencillo o redondo. Ahora bien, si el contrato se acuerda a largo plazo, la duración se especifica en meses o años.

Debe señalarse que la duración del contrato puede ser extendida, debiendo al fletador, para tal efecto, hacérselo saber al fletante, en un tiempo razonable.

III.3.3 Entrega del Buque¹⁶¹

Debe quedar muy claro que al referirnos a entrega del buque, nos referimos a la puesta del buque a disposición del fletador.

La entrega es sumamente importante ya que marca el inicio de la obligación de pagar el flete, así como el hecho de implicar un momento determinante, ya que si dicho momento no se actualiza, el fletador puede dar por rescindido el contrato.

¹⁶¹ Así es como se conoce la cláusula, lo cual no quiere decir que nos apartemos de nuestra postura de considerar que no hay entrega, sino puesta a disposición del buque.

Ahora bien, tal puesta del buque a disposición del fletador, debe verificarse en la fecha, hora y puerto convenidos. El día en que el buque es puesto a disposición del fletador puede ser cualquiera, con excepción de domingo o día feriado (de conformidad con el calendario oficial vigente en el puerto de entrega) toda vez que de ponerse a disposición en estos días exceptuados, implicaría un día menos de utilización del buque por parte del fletador.

Por lo que se refiere a la hora de entrega, ésta por razones obvias no se estipula con precisión, pero se suele precisar que la multiplicada puesta a disposición deberá verificarse en horas hábiles, es decir entre las 9:00 y 18:00, o entre las 9:00 y 12:00 si es sábado¹⁶².

Referente al puerto de entrega, debemos mencionar que éste ha de ser un puerto seguro, que cuente con amarraderos que permitan que el buque pueda permanecer siempre a flote. El puerto será designado por el fletador quien, deberá tomar en cuenta varios factores entre ellos: la seguridad del puerto, la nacionalidad del buque y relacionarla con la nación del puerto (guerras, relaciones), capacidad del mismo, por lo que se refiere a la capacidad de recibir la carga, así como la capacidad de maniobras de carga. Todo lo anterior ha de ser previsto por el fletador, quien debe ser muy cuidadoso en observar, toda vez que de no preveer toda demora será en su perjuicio, máxime que el tiempo empieza a correr desde el mismo momento de la entrega.

Es obvio que el buque que he de ser puesto a disposición del fletador,

162

La *NETTANK TIME* establece que los horarios a que hacemos referencia en este párrafo deberán adecuarse a la hora del Meridiano de Greenwich, con la consecuencia que se extiende el pago del flete a dicha hora. Lo anterior obvia, que poco prácticos y causa perjuicio al fletador. Cuando se llegue a pactar con esta póliza, es recomendable hacer mención que los horarios serán locales.

debe ser el mismo que se convino, al cual debe ser puesto a disposición apto en todo sentido para el transporte ordinario de carga.

La *BALTIME* provee la puesta del buque a disposición del fletador en su cláusula primera, a saber:

El buque deberá ser entregado el día ...

III.3.4 Navegabilidad (*Seaworthiness*)

Recordando, la navegabilidad significa "que el buque estará en condiciones en todos los sentidos para el o los viajes proyectados"¹⁶³.

En las pólizas tipo figuran siempre ciertas disposiciones sobre la obligación que tiene el flatante de entregar un buque en condiciones de navegar. La *BALTIME* en su cláusula 1 requiere que el "buque sea entregado...debidamente acondicionado (apto) en todos los aspectos para el servicio ordinario de transporte de mercancías". Por su parte, la *NYPE* estipula que el buque "estará listo para recibir la carga con bodegas que estén limpias y sean, marineras, fuertes y acondicionadas en todos sus aspectos para ese servicio, con lastra de agua, máquinas y calderas con suficiente vapor para hacer funcionar todas las máquinas al mismo tiempo y con dotación completa de oficiales, marineros, maquinistas y fogoneros para un buque de su tonalaje".

Tales requisitos, y sobre todo los contenidos en la *NYPE*, en la práctica internacional, en el derecho inglés y en el norteamericano son los que

¹⁶³ BE5, op.cit. p. 166 (el subrayado es mío).

constituyen la garantía absoluta de navegabilidad. Tal obligación deberá "en cualquier caso...considerarse implícita en ausencia de una fórmula expresa"¹⁶⁴,

Para tal efecto las expresiones "acondicionado" "listo" y "apto" deben y han sido, interpretadas en sentido amplio, teniendo como consecuencia que siempre el fletante tiene a su cargo la obligación de la navegabilidad del buque.

Ahora bien, al hablar de navegabilidad debemos de tener en cuenta que dicha obligación reviste un doble carácter:

- a) Navegabilidad (*stricto sensu*) el buque debe ser eficiente como instrumento de transporte; por lo que un buque será eficiente como instrumento de transporte si casco, aparejo y máquinas se encuentran en buen estado, si está suficientemente provisto de lo necesario, y si está al mando la tripulación suficiente y, valga la redundancia, eficiente.
- b) Capacidad para la carga (*cargoworthiness*) significa que el buque es lo suficientemente fuerte y se halla equipado para transportar la clase determinada de carga, y que el cargamento vaya seguro en la marcha del viaje. Cabe destacar que esta obligación no desaparece por el derecho del fletador de inspeccionar el buque antes de la carga.

La navegabilidad es una de las más importantes cláusulas la cual puede

¹⁶⁴ ONULINCTAD. Polizas, p. 18.

ser explícita, es decir estar contemplada en sus mas amplios términos, o implícita, es decir con la simple mención de las expresiones antes enumeradas, lo que lleva a la interpretación aceptada universalmente.

A decir de Lord Chorley¹⁶⁵ existen ciertas obligaciones y cláusulas tan corrientes y fundamentales que las partes no las manifiestan pero que a la vez "son necesarias para dar al contrato...eficacia negociar como la que las partes hablan de haberse propuesto", lo que lleva a que un tribunal o un arbitro vea la manera de considerar implícito una obligación. Una de estas obligaciones es la navegabilidad (*lato sensu*).

Surge la cuestión del momento de la navegabilidad, es decir en que momento el buque debe estar en buenas condiciones de navegabilidad. Sobre esto, cabe decir que existen muchas opiniones y que las legislaciones nacionales varían mucho. El derecho inglés establece que la obligación de navegabilidad se cumple al momento del comienzo del contrato; en el derecho norteamericano los fletantes están obligados a que el buque se halla en estado de navegabilidad al comienzo de todo viaje efectuado durante el período del fletamento; y la legislación alemana obliga a los fletantes a ejercer una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegabilidad al comienzo de cada travesía.

Nos adherimos al criterio seguido por la legislación germana, la cual en cierta manera recoge la postura estadounidense. Como podemos ver, la navegabilidad, es decir la obligación nos lleva a la figura de la "debida diligencia" misma que, por lógicas razones y derivado de todo lo anterior,

¹⁶⁵ ob.cit., pp. 158 y ss.

constituye una obligación.

En efecto esta obligación está contenida tanto en la *BALTIME* como en la *TEXACOTIME 2*, *NYPE* e *INTERTANKTIME*. En ellas de una u otra manera se prevé que los fletantes deben de actuar con la debida diligencia con respecto de la navegabilidad.

Ahora bien, esa debida diligencia se traduce en que el fletante pueda y deba realizar reparaciones durante el viaje; la omisión de hacer esto será motivo de negligencia toda vez que las mismas formen parte del deber general de mostrar y ejercitar una debida diligencia.

Antes de terminar lo relativo a la navegabilidad, es menester señalar que dicha obligación tiene excepciones, mismas que serán estudiadas al momento de tratar lo relativo a la responsabilidad y exoneración. Es importante mencionar un punto referente a la exoneración con respecto a la navegabilidad: la mala estiba.

Efectivamente, la falta de navegabilidad puede deberse a la manera en que el cargamento ha sido estibado. La capacidad de carga (*cargoworthiness*) sigue estando vigente aun cuando la estiba haya sido defectuosa; es decir, una mala estiba no hace que la navegabilidad se vea afectada. La mala estiba exonera al fletante por una supuesta falta de navegabilidad.

La falta de navegabilidad por regla general, debe ser aducida por el fletador, y el fletante debe probar que el buque estaba en condiciones de navegabilidad y que dicha falta fue causada por alguna circunstancia exceptuada, es decir por alguno de los riesgos aceptados (*accepted perils*) ya

que una cláusula general de exoneración no es bastante fuerte para excluir la garantía de buena navegabilidad.

III.3.5. Tráfico

Esta cláusula obliga al fletador a transportar únicamente mercancías lícitas¹⁶⁶, es decir a no realizar tráficos ilícitos. Esto quiere decir que el fletador debe de abstenerse de emplear el buque en transportar mercancías al margen de la ley¹⁶⁷, entendiéndose por tales las que estén prescritas tanto por las legislaciones nacionales así como por tratados internacionales.

Algunas pólizas como la *BALTIME* (cláusula 2), también prescriben que no se deberán embarcar ciertos productos, a saber:

El buque deberá ser utilizado en tráficos lícitos, para el transporte de mercadería lícita, únicamente entre puertos o lugares buenos y seguros donde pueda permanecer seguro siempre a flote, dentro de los siguientes límites:....

No deberá embarcarse ganado en pie ni mercaderías perjudiciales, inflamables o peligrosas (tales como ácidos, explosivos, carburo de calcio, ferrosilicón, nafta, bencina para motores, alquitrán o cualesquiera de sus productos).

¹⁶⁶ A decir de SALGADO, *ob.cit.*, p. 43, cargas permitidas que estén en el comercio y depósito operadas en su tráfico por leyes nacionales e internacionales.

¹⁶⁷ Contrabando, estupefacientes, tráfico de esclaves, cualquier otro que pueda poner en peligro al buque desde el punto de vista legal.

También se puede estipular que el buque solamente cargará los productos que se hayan convenido, por ejemplo: cereales, o tal o cual cereal o grano, petróleo crudo y/o alguno de sus derivados, gas licuado, etc.

III.3.6. Puerto Seguro

Antes de tratar lo referente a puerto seguro, hay que referirnos a los límites geográficos en que el buque podrá operar durante la vigencia del contrato.

En efecto, las pólizas-tipo aquí referidas, estipulan que el buque navegará dentro de un determinado radio de operación mismo que, por lo general obedece al límite permitido por el seguro del buque. Este límite geográfico puede romperse a solicitud del fletador siempre y cuando éste pague una prima adicional del seguro, la cual es requerida en este caso por los aseguradores del buque.

El límite geográfico podrá verse modificado durante la vigencia del contrato sin responsabilidad para el fletante, como por ejemplo en caso de conflictos, guerras o epidemias, lo cual está íntimamente ligado a la cuestión de puerto seguro.

Pasando a lo referente a puerto seguro cabe decir que, en casi todas las pólizas de fletamento a tiempo figura la obligación expresa para los fletadores de ampliar el buque entre puertos seguros.

Un puerto seguro es aquel "al cual se pueda llegar en el tiempo

adecuado, utilizarla y zarpar sin estar expuesto, en ausencia de algún hecho anómalo, a riesgos que no puedan evitarse con una navegación o pilotaje adecuados¹⁶⁸. Esta definición es generalmente aceptada, ya que a decir de los participantes de la junta de UNCTAD sobre fletamentos en Ginebra 1990, abarca la seguridad tanto geográfica como política¹⁶⁹.

Así un puerto seguro será aquel al cual un buque pueda arribar con plena seguridad, en el cual "el buque fletado pueda entrar, cargar o descargar, y salir sin ninguna restricción legal y en el cual el buque no encuentre más riesgos que aquellos propios del mar"¹⁷⁰.

Por puerto seguro también debemos entender que los muelles, dársenas, fondeaderos y ilhas submarinas sean seguras y que permitan al buque siempre estar a fiote (*always afloat*). Esto implica que el buque además de estar en puerto seguro, debe estar en muelle seguro, para poder estar siempre a fiote con toda seguridad y sin tocar al fondo en bajar mar.

La designación por parte del fletador de un puerto, el cual desde dicha designación es inseguro, pueda acarrearle responsabilidad y el consecuente pago de daños y perjuicios, ya que puede ocurrir que el buque sufra daños como consecuencia de la inseguridad del puerto. Por esto, el fletador debe tener la debida diligencia en la designación de los puertos.

La debida diligencia del fletador en la designación del puerto se concreta

¹⁶⁸ ONU-UNCTAD, Pólizas..., p. 15.

¹⁶⁹ ibidem.

¹⁷⁰ SMITH, J. Bond, Time and Voyage Charters, Safe Ports Safe Berths, Tulane Law Review, Vol. 49, (New Orleans 1975) p. 662.

a que el puerto sea potencialmente seguro al momento de la propia designación. En efecto la debida diligencia debe presentarse al momento de la designación del puerto ya que, dicho puerto pueda, con posterioridad a la misma, ser declarado inseguro, lo cual no es causa de responsabilidad para el fletador. El fletador no es responsable de que un puerto potencialmente seguro sea declarado inseguro, ya que no puede haber una absoluta y continua garantía de seguridad por parte del fletador. Aceptar lo contrario sería aceptar que el fletador se obliga a dar esa garantía de unos riesgos imprevistos, lo cual es totalmente inaceptable¹⁷¹.

Además de que el puerto sea seguro geográfica y/o políticamente, creemos necesario afirmar que la inseguridad también pueda deberse a epidemias que existan en el puerto; epidemias tanto humanas, como epidemias que afecten la mercancía a cargar.

III.3.7. Gastos (A suministrar por los fletantes / A suministrar por los fletadores).

Las cláusulas 3 y 4 de la póliza *BALTIME*; 1 y 2 de la *NYPE*; 1 y 2 de la

¹⁷¹ Sobre la designación de puerto y posteriormente la declaración de inseguridad del mismo, la ONU-UNCTAD en el documento *Pólizas...*, p. 15 pone como ejemplo el siguiente caso, mismo que reitera lo aquí dicho:

En el caso *The Eva No. 2* el buque, fletado con el modelo Baltime recibió instrucciones para dirigirse a Basora, pero no pudo alcanzar ese puerto al estallar la guerra entre Irán e Iraq. El armador adujo que los fletadores habían incumplido su obligación de puerto seguro a tenor de la cláusula 2 de la póliza de fletamiento. La Cámara de los Lords falló que los fletadores no habían incumplido esa cláusula, ya que Basora era potencialmente segura en el momento de la designación y la inseguridad se produjo después de su llegada y se debió a un acontecimiento imprevisto y anormal. Lord Roskill señaló que la obligación contractual del fletador guardaba relación con las características del puerto e lugar de que se trataba y significaba que cuando se daban las instrucciones ese puerto o lugar tenía que ser potencialmente seguro para que el buque llegara a él, fondeara el tiempo necesario y zarpara oportunamente. Pero si con posterioridad se produce espontáneamente algún acontecimiento imprevisto y anormal se crean condiciones de inseguridad donde anteriormente existían condiciones de seguridad y en consecuencia el buque se veía dañado, dañado, destruido, esa obligación contractual no se extingue hasta al momento de hacer el fletador responsable de todas las daños o pérdidas, materiales o financieros, consiguientes. En otro caso, se trató al fletador asegurador de unos riesgos imprevistos y anormales que correspondía cubrir a los aseguradores del buque.

ASBATIME; 18 y 19 de la *TEXACOTIME*; 2, 7 y 8 de la *INTERTANKTIME* hacen referencia a aquella división que hacíamos de los gastos relativos a la explotación náutica y/o comercial del buque.

Recordemos que en el fletamento a tiempo se produce un desdoblamiento de la gestión del buque, tocando la gestión náutica a cargo del fletante, que se refiere a la conducción y manejo técnico del buque, mientras que la gestión comercial del buque, es decir el aprovechamiento económico del mismo corresponde al fletador.

Esta dualidad, tiene como consecuencia que los gastos y responsabilidades originados por el contrato correspondan a dos entes distintos, lo cual se refleja en las pólizas-tipo, las cuales proveen aquellos gastos que serán cubiertos por cada una de las partes.

Así, a cargo del fletante son los gastos fijos, es decir aquellos que existen independientemente del ejercicio comercial del buque y que son propios del hecho técnico de la navegación. A cargo del fletador los gastos referentes al aprovechamiento y explotación comercial del buque.

En obvio de inútiles repeticiones remitimos al lector a la lista de los gastos, a cargo de cada una de las partes, que hicimos en el capítulo anterior.

Por lo que se refiere al combustible, cabe hacer mención que el combustible destinado para las cocinas, calderas, calefacción, aire acondicionado, será proporcionado y cubierto por el armador. Esta hipótesis se encuentra prevista en la *NYPE*, y por lo que respecta a la *BALTIME* se puede obtener a través de la interpretación.

Antes de finalizar este apartado, es conveniente mencionar que éstas cláusulas hacen referencia a ciertos equipos, los cuales son proporcionados por el fletante en cantidad razonable, pero si se llegan a necesitar más el excedente deberá ser cubierto por el fletador, como por ejemplo los guincheros (de los cuales el fletante proporcionará uno por escotilla).

III.3.8. Flete

Les pólizas-tipo contienen invariablemente disposiciones relativas al pago del precio del fletamento¹⁷², que en cierta manera ya estudiamos en el presente trabajo de recapitulación, pero que dada la importancia que reviste volveremos a hacer algunos comentarios al respecto.

Como ya quedó establecido, el flete se calcula: "x" cantidad de dólares americanos (por lo general) por tonelada de peso muerto por cada mes de calendario.

El flete o precio del fletamento ha de cubrirse usualmente por adelantado por meses naturales (bimensual en la NYPE), al contado y sin descuentos, pues de lo contrario los fletantes pueden rescindir totalmente el contrato.

A. Pago al contado

Se estipula en las diferentes pólizas que el pago del fletamento ha de hacerse "al contado", lo cual debemos de entender, acorde con la práctica comercial moderna, como cualquier método comercialmente admitido de

¹⁷²

DAL TIME cláusula 8; *NYPE* cláusulas 4 y 5; *ASBATIME* cláusulas 6 y 7; *TEXACO TIME* 2 cláusulas 6 y 7 u *INTER TANK TIME* cláusulas 3 y 4.

transferencia de fondos siempre y cuando dicho método de al fletante, destinatario de la transferencia, el derecho incondicional de utilizar inmediatamente los fondos transferidos (al flete mensual). Como ejemplo de lo anterior tenemos los cheques, las transferencias interbancarias y las órdenes de pago.

Ahora bien, en el caso de que se haya pagado con cheque (medie de pago admitido) el momento del pago es de suma importancia para decidir si se ha cumplido puntualmente o con retraso. Se considera que la entrega del cheque al fletante constituye el cumplimiento suficiente, aún cuando se estime que es un pago condicional hasta que el cheque haya sido compensado y el crédito transferido. Por lo que respecta a la orden de pago, el pago del flete queda efectuado cuando dicha orden se ha entregado al banco de los fletantes.

Lo que se recomienda, y nosotros nos adherimos a dicha recomendación, es que el pago deba hacerse con tiempo suficiente para permitir que tenga lugar la tramitación exigida por el método de pago que se haya elegido.

B. Pago por adelantado

Esta estipulación debe observarse estrictamente, pues su incumplimiento dará a los fletantes el derecho de retirar inmediatamente el buque. Esta cláusula, es decir la referente al pago por adelantado se aplica a todo el período de vigencia del contrato, incluyendo el primer pago.

En cuanto al pago del último plazo, la NYFE prevé que el fletador pueda pagar una parte proporcional según una estimación razonable de la fecha de devolución. Por su parte en la *BALTIME* el fletador se ve obligado a pagar al

mente total del flete correspondiente al último plazo, aún cuando se pueda prever razonablemente que el buque se devolverá antes de terminar el mes, a reserva de la obligación de los armadores a reembolsar cualquier suma que se demuestre haber sido pagada de más, lo cual nos permite considerar que el reembolso del precio no justificada está garantizado por la cláusula de retención que otorga "un derecho de retención sobre el buque por todas las cantidades anticipadas y no ganadas".

En relación al requisito del pago por adelantado existe la cuestión relativa a que cuando un pago deba hacerse en un día en que no estén abiertos los bancos en el lugar donde deba hacerse el pago. Sobre el particular, cabe decir que existe una diferencia en la legislación estadounidense y británica. Mientras la primera se adhiere a nuestro sistema, al establecer que en caso de que el pago debe hacerse en día inhábil, es posible aplazarlo legalmente hasta el día laborable más próximo. Por otro lado, la ley británica estipula todo lo contrario, ya que adapta la posición de que debe hacerse el pago el día laborable anterior.

C. Deducciones en el flete

Las pólizas-tipe prevén cierto tipo de deducciones que pueden hacerse al flete, siendo las más avanzadas en este aspecto las de buques-tenque y la NYPE y *ASBATIME*. Las deducciones deben estar estipuladas expresamente para que puedan operar normalmente.

Una de las principales deducciones es aquella relativa a los anticipos para los gastos ordinarios del buque. Otra deducción, misma que está prevista en NYPE, *ASBATIME*, y las pólizas de buques-tenque es la relativa al tiempo perdido, el exceso de combustible consumido y todas las gastos extraordinarias

que sean debidos a una reducción de velocidad causada por un defecto o una avería en el casco, la maquinaria o el equipo del buque.

Las deducciones pueden hacerse fuera del fletamento en el pago de un precio posterior, lo que ocurre en la mayoría de los casos cuando el contrato se documenta en la *BALTIME*.

También debe prevverse, y de hecho lo es en algunas pólizas-tipo, que los adelantos al capitán y tripulación en general deban deducirse del flete.

En este renglón hay mucho por hacer ya que hacen falta disposiciones claras que permitan la deducción y así evitar el recurrir a tribunales o al arbitraje.

D. Retirada

La cláusula de retirada sirve para que las armadoras cobren con prontitud y a su debido tiempo el precio del fletamento y queden protegidos si los fletadoras caen en dificultades financieras, confiriéndoles la facultad de recuperar el buque sin tener que acudir a las instancias judicial o arbitral. Por lo general, y es obvio, estas cláusulas se aplican cuando el mercado de fletes va a la alza, lo cual significa que el fletante estará pendiente en la menor demora en el pago para poder ejercer el derecho de retirada y por tanto dar por rescindido el contrato¹⁷².

Cuando el mercado está a la baja, esta situación no se presenta e incluso

¹⁷² Cfr. *CONJUNCTAD, Pólizas de...* p. 42. Esto es considerado por algunos jueces británicos como el "depósito preferido del mercado naviera".

ha habido casos en que los pagos no se hacen a tiempo y con deducciones no autorizadas, sin que los fletantes hayan ejercido este derecho.

El derecho de retirada opera cuando hay falta de pago o éste no haya sido pagado puntualmente; también puede decirse que el retiro operará si existe algún incumplimiento del contrato.

El derecho de retirada, así como lo referente al pago puntual del flete, han dado lugar a múltiples controversias y por ende a resoluciones y criterios contradictorios, por lo que se insiste en que el fletador deba pagar el flete con el tiempo suficiente para que el fletante puede disponer de él al mismo día de vencimiento de pago.

En las pólizas-tipo de buques tanque, el derecho de retirada no opera automáticamente. En la *TEXACOTIME 2* an caso de que no haya habido pago, el fletante debe dar aviso al fletador para que en el término de 10 días subsane la omisión. En la *INTERTANKTIME* se dan sólo 96 horas, además de que debe pagarse un interés por concepto de mora.

Sobre este punto, es decir la retirada por falta de pago puntual, falte mucho por hacer, y es conveniente que los organismos marítimos internacionales encuentren una solución universal y de carácter obligatorio (a través de tratados, convenciones, etc....) ya que "las cláusulas actuales, tomadas al pie de la letra, pueden hacer que un error de 20 dólares o un retraso de 20 minutos por parte de los fletadores brinde a los armadores una ganancia inesperada de millones"¹⁷⁴.

¹⁷⁴ Opinión del maritólogo P. Gronau, recogida en CNU-UNCTAD, Pólizas de p. 46.

III.3.9. Reintegración/Devolución del Buque¹⁷⁸

Como recordaremos una de las obligaciones del fletador es reintegrar el buque al fletante, y es hasta ese momento que el flete se ha de pagar. Así pues y no obstante que sobre la reintegración del buque ya tratamos en los apartados de obligaciones del fletador, así como en lo relativo al flete, pasaremos a hacer los comentarios referentes a esta cláusula y a las que le son complementarias.

Con la aceptación de esta cláusula, el fletador se obliga a reintegrar el buque fletado al expirar el contrato, expiración que ocurrirá cuando haya concluido la duración del mismo, es decir una vez que el plazo convenido haya transcurrido, el contrato de fletamento terminará de surtir efectos, por lo que el buque fletado deberá ser reintegrado al fletante.

Ahora bien, dicha reintegración del buque al fletante (devolución), debe satisfacer ciertas condiciones las cuales son enumeradas en la póliza tipo; por ejemplo la *BALTIME* las recoge y estipula de la siguiente manera:

"El buque deberá ser devuelto a la expiración del contrato en el mismo estado en que se entrega a los fletadores (excepto el desgaste y deterioro razonables) en un puerto libre de hielos a opción de los fletadores...entre las 9 a.m. y las 6 p.m. y entre las 9 a.m. y las 2 p.m. en sábado, pero el día de la devolución no deberá ser domingo o feriado de ley".

¹⁷⁸

Recordemos que en el fletamiento por tiempo, el buque es puesto a disposición del fletador y no entregado, ya que el fletante en todo tiempo conserva la tenencia del buque.

La cláusula transcrita, adoptada por las otras pólizas-tipo en similares términos, imponen la obligación al fletador de reintegrar el buque en el mismo buen estado y condición en que se encontraba al momento en que le fue puesto a disposición, exceptuando, claro está, el desgaste natural que haya sufrido durante la duración del contrato.

Lo anterior puede interpretarse en el sentido de que si el buque se devuelve deteriorado el fletador está obligado a resarcir todos los daños (vengan o no causados por incumplimiento de una obligación de la póliza, salvo que se considere que se trata de un desgaste natural) y perjuicios que el fletante sufra por tal hecho.

Ahora bien, surge la siguiente cuestión: esta obligación, es decir reintegrar el buque en el mismo buen estado y condición, parecería incompatible con el compromiso del armador de mantener el buque en plena eficiencia¹⁷⁶. En virtud de tal compromiso el fletante ha de reparar los daños que se produzcan durante el período del fletamento teniendo que sufragar los fletadores los gastos de reparación de los daños ocasionados por incumplimiento de sus obligaciones. La supuesta incompatibilidad puede resolverse señalando que, si bien es cierto que durante la vida del contrato se ha de dar mantenimiento al buque, también lo es que al finalizar el mismo puede ocurrir que el buque se presente con algún daño o deterioro.

También sobre la reintegración del buque en buen estado y condición, cabe hacer mención a la posibilidad de que el pago del flete subsista durante las

¹⁷⁶ La *BALTIME* en la cláusula 3 dispone:

"Los armadores mantendrán el buque en buen estado, perfectamente eficiente en su casco y maquinaria durante el voyage".

reparaciones, o que se deje de pagar el flete y se paguen tales reparaciones. Sobre el particular hay que señalar que los tribunales norteamericanos han optado por la primera opción, es decir, que el flete debe de cubrirse durante el tiempo en que el buque se repara, se limpia, o se fumiga; por otro lado los tribunales británicos han optado por la segunda opción, es decir que el flete se deja de pagar habiéndose cuenta de la responsabilidad del fletador de resarcir el daño. Nosotros somos de la opinión que las reparaciones de los buques deben ser cubiertas por los fletadores (claro está, siempre y cuando sean imputables a ellos) por concepto de daños; y por concepto de perjuicios, el fletador debe continuar pagando el flete durante el tiempo que duran las reparaciones, lapso durante el cual el fletante no puede fletar o explotar el buque, dejando de percibir ingresos por tales conceptos.

Otra cuestión que se plantea, misma que de una u otra manera ya hablamos comentado, el tratar de la cláusula de reintegración es saber, si cuando el buque se devuelve después de finalizado el plazo, el flete habrá de pegarse a la tarifa estipulada hasta la fecha efectiva de devolución, o bien cuando hayan subido los tipos del mercado, a la tarifa de la póliza hasta el final del contrato y a la del mercado hasta la fecha de devolución. Mientras que la *NYFE* y *ASBATIME*, *TEXACOTIME 2* e *INTERTANKTIME* sólo prevén el pago del flete hasta el día de la devolución, la *BALTIME* contiene una disposición que permite al fletador completar el último viaje, señalando que por el tiempo que excede de la fecha de entrega se pagará el tipo de flete que rige en el mercado si fuese superior al estipulado.

El momento de terminación del contrato de fletamento está previsto en la póliza, ya que se fija que el buque estará fletado por "x" número de meses o años, o pueda suceder que se fije una fecha en concreto. En las pólizas

también puede suceder que se pacte un margen de tolerancia, al cual debe ser expreso; si ningún margen fue pactado expresamente entonces, surge aquí la figura del viaje legítimo creada por los tribunales de varios países, entre ellos los británicos y estadounidenses, los cuales han optado por otorgar un margen razonable, ya que no es posible calcular con exactitud la fecha en que terminará el último viaje del buque fletado.

Así, si se ordena que el buque haga un último viaje legítimo, entendiendo por tal aquel que puede razonablemente preverse que termina al final del período del fletamento, y el mismo (buque) se ve con posterioridad retenido por razones ajenas a cualquiera de las partes, hace que se presuma que el fletamento sigue en vigor hasta el final de ese viaje, aún cuando sobrepese el período de fletamento. Aquí el precio se pagará de conformidad con la póliza hasta la devolución, aún cuando el tipo que rija en el mercado haya subido.

En el caso contrario, es decir, si el fletador envía al buque a un último viaje ilegítimo, es decir un viaje que no se debe pensar que termine dentro del plazo del fletamento, entonces el fletante puede:

- a) Negarse a cumplir la orden y exigir una nueva para un último viaje legítimo, si se le niega le orden al fletante queda facultado para concertar un nuevo fletamento y reclamar daños y perjuicios, por considerar la conducta del fletador como incumplimiento total del contrato.
- b) Aceptar la orden y al buque zarpar para un último viaje ilegítimo. En este caso tendrá derecho a que se le pague el flete al tipo de la póliza hasta el vencimiento del contrato o al del mercado,

cuando éste sea superior al de la póliza, por el tiempo transcurrido de más.

Somos de la opinión que la cuestión del viaje legítimo se aplique en aquellas cláusulas en las cuales no exista margen o tolerancia. Con respecto a la *BALTIME* podría pensarse que dicha cuestión no pueda ser considerada ya que expresamente se conviene que por el tiempo excedente se pague el tipo de mercado cuando sea superior; situación que ha sido señalada incluso por jueces británicos y norteamericanos, lo cual ha sido revocado por tribunales de apelación, los que han señalado que la disposición de la *BALTIME* no es de aplicación absoluta pero que, tratándose de esta póliza-tipo, el viaje legítimo debía interpretarse con más rigor incluso llegando a establecer que dicha figura, la de viaje legítimo, otorga la facultad de devolver el buque en una fecha próxima, entendiéndose por "próximo" dos o tres días.

Lo anterior nos lleva a concluir que la figura del viaje legítimo en la póliza *BALTIME* debe ser tomado con mayor rigor y estrechez que en otras pólizas.

Otra obligación que emana de la llamada cláusula de devolución es aquella que dispone que el fletador deberá dar aviso con anticipación (10 días en la *BALTIME*) en relación al puerto y fecha posible de reintegración del buque. Esta obligación es de importancia ya que, permite al fletante hacer las planes futuros inmediatos sobre el buque como por ejemplo, pactar un nuevo contrato de fletamento y poder saber en que tiempo se podrá poner el buque a disposición del nuevo fletador. La falta de cumplimiento de esta obligación, por parte del fletador lo cual constituiría una violación al contrato, puede dar lugar a que el fletante exija el pago de daños y perjuicios, lo cual sería muy válido.

Como se pueda leer en la cláusula descrita, la reintegración del buque deberá verificarse, previa notificación, en un puerto seguro y libre de hielos, en horas hábiles, y no podrá tener verificativo en domingo e en día festivo. Esta obligación puede en cualquier momento modificarse a petición expresa de las partes.

Una obligación, que es complementaria a la reintegración (y también a la puesta a disposición) es la relativa al combustible faltante/sobrante. Para una mejor comprensión transcribiremos la cláusula 5 de la póliza *BALTIME*:

"Los fletadores en el puerto de entrega, y los armadores en el puerto de devolución recibirán y pagarán todo el carbón o combustible que quede en los depósitos del buque, al precio corriente en los puertos respectivos. El buque deberá ser devuelto con no menos de ... toneladas y no más de ... toneladas de carbón o combustible en sus depósitos".

Esta obligación complementaria, la cual podemos decir que es recíproca, muestra el acuerdo de las partes de pagar al precio vigente en puerto al combustible sobrante en los tanques del buque; el fletador cuando el buque es puesto a su disposición y al faltante cuando le es reintegrado. Asimismo, se fija un mínimo de combustible que el buque deberá tener al momento de ser reintegrado.

Sobre el particular, la *TEXACOTIME 2* dispone que el buque deberá ser puesto a disposición y/o reintegrado con el combustible suficiente para llegar al siguiente puerto de carga, más una reserva como sea requerida por el fletador o flotante según sea el caso.

Ya que hablamos de combustible es pertinente hacer mención al hecho de que en junio de 1961, la BIMCO aprobó una nueva disposición relativa al combustible y aplicable al fletamento por tiempo¹⁷⁷; con ella, se obliga al fletador, el observar la calidad del combustible a utilizar dicho combustible durante la vigencia del contrato¹⁷⁸. La póliza *INTERTANKTIME* y *TEXACOTIME 2*, establecen en sus cláusulas 30 y 25, respectivamente, el grado de combustible a ser utilizado, el cual debe tener cierta viscosidad. En el caso de que el fletador no observe esta disposición será, incluso, responsable por daños a las máquinas y tiempo perdido a causa de ello.

III.3.10. Capitán

Como lo dijimos, el capitán aún cuando no es parte del contrato que estudiamos, es una figura importante e interesante, lo cual hace que figure en las pólizas-tipo y que se le asigne una cláusula. Así la *TEXACOTIME 2* en sus cláusulas 20, 21 y 22 trata lo relativo al capitán y personal de abordaje, su conducta y obligaciones; la *INTERTANKTIME* lo hace en sus cláusulas 10, 11 y 12; la *NYPE* lo hace en sus cláusulas B a 12 y 21; y la *BALTIME* en sus cláusulas 9 y 10. Para una mejor exposición y comentario de la figura del capitán, pasaremos a transcribir las cláusulas de la *BALTIME*, haciendo a cada una de ellas sus respectivos comentarios.

¹⁷⁷ Cfr. CHAVEZ, *ob.cit.* p. 68.

Lo manifestado en esta póliza también debe ser opuesto a la obligación del fletador de cubrir los gastos relacionados a la gestión náutica.

¹⁷⁸ "...Parámetros Mexicanos establecen que serán siempre los combustibles que este Instituto produce además de que no paga el combustible a bordo en el momento de la entrega, sino que hace la liquidación correspondiente al final del contrato, descontando el combustible con que se devuelve el buque, de igual con el que se recibió, y pagando a bien descontando la que corresponde" SALGADO, *ob.cit.* p. 56.

"Cláusula 9.- El capitán deberá afectar todos los viajes con la mayor prontitud y prestar la ayuda acostumbrada con la tripulación del buque. El capitán estará a las órdenes de los fletadores respecto a utilización, representación del buque u otros arreglos. Los fletadores indemnizarán a los armadores por todas las consecuencias y responsabilidades originadas por el hecho de que el capitán, oficiales o agentes firmen conocimientos u otros documentos o en otra forma cumplan con tales órdenes, así como por cualquier irregularidad en los papeles del buque o por transportar mercaderías más allá de su destino. Los armadores no serán responsables por falta, mezcla, marca ni por número de piezas o bultos, ni por averfe o reclamos sobre la carga, causadas por mal estibaje o por otra razón.

Si los fletadores tuvieran razones para no estar satisfechos por la conducta del capitán, oficiales o maquinistas, los armadores, al recibir el detalle de la queja, investigarán inmediatamente el asunto, y si fuera necesario y posible harán un cambio en los nombramientos".

En primer lugar, la primera cláusula transcrita se aboca a señalar la obligación del capitán de cumplir y realizar con la mayor diligencia y prontitud los viajes ordenados por el fletador, así como otorgar toda la asistencia razonable a éste junto con los oficiales, tripulación del buque.

De la misma manera, el capitán acatará las órdenes del fletador en lo relativo a contratar agentes y otros arreglos, a lo que se denomina como "employment clause" (cláusula de empleo) por lo cual el fletante se libera de responsabilidad por los actos del capitán y tripulación provenientes de órdenes del fletador.

Intimamente ligado a lo expuesto en el párrafo que antecede, la cláusula transcrita en su segunda parte hace mención expresa de que los fletantes serán indemnizados por los fletadores en caso de responsabilidades derivadas de la firma de conocimientos de embarques u otros documentos, cuando hayan sido firmados por el capitán u oficiales. Así, si el fletante responde ante un tercero tenedor de un conocimiento de embarque, le asiste el derecho de repercutir en contra del fletador con base en la póliza de fletamento, y en concreto con lo aquí tratado.

También el fletador indemnizará al fletante por el cumplimiento equivocado de las órdenes del fletador, cualquier irregularidad en la documentación del buque y el llevar sobrecarga de mercancías¹⁷⁹.

Al final la cláusula transcrita hace referencia a la conducta del capitán, oficiales y/o tripulación, de tal suerte que, si el fletador tiene queja de cualquiera de ellos lo hará saber al fletante a fin de que éste proceda a lo que haya lugar, incluso la destitución del culpable y nueva designación, si al examinarse la queja se ve que la misma es fundamentada. Cabe señalar que es deber del fletante atender las quejas y de proceder, inmediatamente, a la investigación correspondiente.

La cláusula 10 de la *BALTIME*, que en el medio marítimo se conoce como "cláusula de instrucciones y diarios de navegación" a la letra dice:

"Los fletadores suministrarán al capitán todas las instrucciones e indicaciones para los viajes, y el

¹⁷⁹ Esto se puede traducir e interpretar como responsabilidad del fletador por daños causados al buque.

capitán y el jefe de máquinas llevarán diarios de navegación detallados y correctos que tendrán a disposición de los fletadores o sus agentes”.

Esta cláusula autoriza y obliga al fletador a proporcionar al capitán las instrucciones necesarias para la navegación, además de que impone la obligación a éste y al ingeniero o jefe de máquinas a llevar los registros de abordaje y diarios de navegación, de manera exacta y completa, los cuales estarán a disposición del fletador y/o sus agentes pudiéndose pactar que de dichos diarios y registro se entregarán copias a estos, además de que en cada puerto que atraque el buque se serán enviados resúmenes de dichos diario y registros.

Esta facultad/obligación es muy importante, pues de ella se derivan otros aspectos, pudiendo destacar, entre otros: si el consumo de combustible fue el pactado; si se mantuvo la velocidad convenida; y si el buque se desvió o no de la ruta, incurriendo así en fuera de flete (suspensión del fletamento *off hire*).

III.3.ii Fuera de Flete/Suspensión del Fletamento (*off hire*)

Cuando estudiamos lo referente al flete mencionamos que la suspensión del flete la estudiaríamos en el presente capítulo. Lo anterior obedece a que la cláusula *off hire* es una de las más importantes de las pólizas, ya sean tipo o privadas, además, sin temor a equivocarnos, la más estudiada por los tratadistas de Derecho Marítimo¹⁸⁰, toda vez que también es una de las

¹⁸⁰ La mayoría de los autores y especialistas consultados, así como los documentos de la UNCTAD, tratan con la debida amplitud lo referente a la cláusula de fuera de flete.

cláusulas que dan lugar a mayor número de litigios y por consiguiente a múltiples interpretaciones judiciales.

Antes de abundar sobre esta cláusula, debemos mencionar que la misma es designada en la lengua española de diversas maneras: "suspensión del flete", "suspensión del fletamento" o "fuera de flete", en la lengua inglesa se le conoce como¹⁸¹: "*Off hire clause*", "*Suspension of Hire*", "*Breakdown*" o "*Cesser of Hire*".

"La obligación de los fletadores de pagar el fletamento con arreglo a lo dispuesto en la póliza es, en casi todos los sistemas jurídicos, una obligación continua y, a menos que exista una disposición expresa en sentido contrario, el precio del fletamento se pagará durante todo el período, incluso si el buque no se halla en estado adecuado para prestar los servicios para los que ha sido contratado. La obligación de pagar no cesa simplemente porque durante la vigencia del fletamento, el buque requiera ser reparado, incluso cuando los armadores procuran tenerlo en reparación"¹⁸².

Por consiguiente, en las pólizas de fletamento por tiempo, siempre figuran cláusulas que establecen la suspensión del flete en ciertos casos concretos. De ahí su importancia, ya que de dichos casos concretos depende que el buque salga o no del flete, es decir que por ello el fletador dejará de cubrir el flete al fletante. De ahí que debe quedar bien claro en cuáles casos ocurre esta situación, para evitar futuras y equívocas diferencias entre las partes contratantes.

¹⁸¹ Cf. O'Brien, *op. cit.*, p. 985.

¹⁸² ONU-UNCTAD, *Pólizas...*, p. 46 (el subrayado es nuestro).

Efectivamente, la cláusula exonera al fletador de su obligación continua de pagar el flete, siempre que el caso o situación que ocasione una demora esté claramente incluido en la cláusula, ya que incumbe, lógico al fletador la carga de la prueba de que la cláusula se aplica y de que el hecho está incluido entre los casos concretos especificados por la cláusula.

Resulta conveniente señalar que "en la jurisprudencia Internacional éstas cláusulas han sido interpretadas de manera restrictiva, es decir, que sólo se aplicarán tales disposiciones en los casos previstos específicamente en ellas"¹⁶³.

Las cláusulas de suspensión del fletamento varían, respecto a sus condiciones, en las diferentes pólizas-tipo, por lo que, y para un mejor estudio y comprensión, procederemos a listar los casos más señalados en las mismas, haciendo a cada una de ellas su respectivo comentario y señalando en qué pólizas se contiene tal caso. No obstante lo anterior es conveniente transcribir la cláusula 11-A de la póliza *BALTIME*, póliza que se caracteriza por favorecer a los fletantes y por lo mismo establece un número muy limitado de incidentes que den lugar a la suspensión del flete, por lo que los supuestos en elle previstos son lo mínimo que debe estipularse en cualquier otra póliza. La mencionada cláusula 11-A a la letra dispone que:

"A) En caso de entrada a dique seco o de otras medidas necesarias para mantener la eficiencia del buque, de deficiencia de la tripulación o de los suministros de los armadores, descompostura de la maquinaria, avería al casco u otro accidente que dificulte o impida el trabajo del buque, que continúen por más de veinticuatro horas

¹⁶³ SALGADO, *op.cit.* p. 48.

consecutivas, no se pagará flete por el tiempo que se pierda por tal causa, durante el período en que el buque esté imposibilitado de cumplir el servicio inmediatamente requerido. Todo flete pagado por adelantado será en consecuencia reajustado".

Así las cosas y siguiendo con el método señalado en el párrafo anterior, pasaremos a analizar cada uno de los casos concretos de suspensión de flete:

A. Entrada a dique seco o de otras medidas necesarias para mantener la eficiencia del buque.

El período en que el buque esté en dique seco o esté recibiendo el respectivo mantenimiento, se cuenta como fuera de flete. Esta causa de fuera de flete, se encuentra en las cuatro pólizas aquí (en el presente trabajo) referidas.

Por lo que respecta a la *TEXACOTIME 2* se tiene la posibilidad de entrar a dique seco a los nueve meses de iniciado el contrato, pero si por el servicio que esté prestando el buque en un momento determinado no puede enviarse, se estipula que no podrá dejar de efectuarse (la entrada a dique seco y/o mantenimiento) en un plazo mayor de 12 meses.

Una situación similar a la descrita en el párrafo que antecede es prevista por la NYPE cuya cláusula 21 dispone que, si el buque es usado en aguas tropicales durante la vigencia del contrato, el buque deberá enviarse a dique seco para ser limpiado y pintado cuando el fletador o el capitán la estimen conveniente, pero tomando en cuenta que deberá hacerse por lo menos una vez cada seis meses; el pago del flete se suspenderá hasta que el buque esté

listo para servicio.

Siguiendo con la póliza *TEXACOTIME 2*, cabe señalar que el flotante deberá ordenar el envío del buque a puerto, en donde deberá ser descargado (del petróleo) y desgasificado para luego ser mandado ya sea al dique seco y pintado, o al servicio de mantenimiento. Los gastos de desgasificación y descarga serán por cuenta del flotante, así como, los remolcadores, pilotajes, agua, combustible y otros en que se incurra por el envío del buque a dique seco.

Ahora bien, en este preciso caso, surge la inquietud sobre cuando se actualiza la cláusula fuera del flete. La *TEXACOTIME 2* en su cláusula 26 prevee esta cuestión: si el lugar del dique es el puerto de carga y/o descarga de petróleo o alguno de sus derivados líquidos, el flete se suspenderá en el momento de *free pratique*, si el buque entró en lastre, o bien, cuando termine la descarga. Pero si al puerto es distinto de cualquiera de éstos, el fuera de flato se actualiza desde el momento en que el buque se desvíe de su ruta normal (entendamos por tal aquella que se debería seguir de conformidad a las órdenes del fletador), terminado el fuera de flete en el momento en que el buque regrese a la ruta normal o una equivalente. Por supuesto, todos los gastos desde que se inicie tal envío al dique seco, es decir a partir del desvío de la ruta normal hasta su reintegro a dicha ruta, son por cuenta del flotante, incluyendo la selección del propio dique seco y la espera de turno en el mismo¹⁸⁴.

Otra inquietud que surge sobre el envío a dique seco y/o mantenimiento,

¹⁸⁴ Hacemos nuestro la opinión de O'Brien, *op.cit.*, p. 667, quien afirma que "si el buque es enviado a dique seco por los fletadores... y hay una pérdida de tiempo por esperar la entrada al dique, tal fuera de flete es permisible..." claro per dicha espera.

es que no se determina con exactitud el tiempo en que se deberá avisar al fletador que el fletante ejercerá tal facultad. La *INTERTANKTIME*, sí lo prevee, estableciendo en su cláusula 21, que dicho aviso debe ser dado con la debida anticipación. En las otras pólizas es recomendable agregar en la póliza una disposición precisa que establezca el plazo en el que el fletante debe avisar al fletador el envío del buque a los mencionados servicios.

Antes de terminar este caso concreto, resulta interesante mencionar que la *TEXACOTIME 2* dispone que "el buque no será enviado a dique seco entre el 1º de octubre y el 20 de abril, debido al aumento de tráfico patrero en el Hemisferio Norte, durante el período invernal"¹⁸⁵.

B. Deficiencia de personal

Esta causal de fuera de flete ha recibido dos interpretaciones¹⁸⁶: Por parte de los tribunales británicos ha recibido la interpretación de que se refiere sólo a una deficiencia numérica y no a la falta de disposición o capacidad física de la tripulación para trabajar. Los tribunales norteamericanos, en cambio, han decidido que la no disposición de una tripulación completa para trabajar corresponde a la causal y al sentido de la frase "deficiencia del personal".

Nosotros nos adherimos a la postura de los tribunales de los Estados Unidos de América, misma que fue adecuada en la *ASBATIME*, póliza que dispone "deficiencia o incumplimiento, o ambas cosas a la vez de oficiales y

¹⁸⁵ SALGADO, *op.cit.*, p. 51.

¹⁸⁶ Cf. ONU-UNCLAD, *Válites*, p. 48.

tripulación". Las pólizas de buques-tanque también estipulan sobre la falta numérica y la falta de disposición.

Efectivamente, las pólizas-tipo *TEXACOTIME 2* e *INTERTANKTIME* hacen referencia a dicha falta numérica y a la falta de disposición, e inclusive estipulan que se actualizará esta cláusula en los siguientes casos:

- a) Violación de órdenes y descuido de sus deberes por parte del capitán, oficiales y tripulación.
- b) Asistencia o tratamiento médico y/o desembarcar a cualquier persona enferma o lesionada, siempre y cuando no sea un pasajero autorizado por el fletador (entendiéndose personal de a bordo).
- c) Desembarcar al cuerpo de las personas antes mencionadas (en caso de muerte).
- d) Huelga (de lo mismo haremos un comentario por separado).

Dentro del caso de violación de órdenes del fletador, por parte del capitán tiene cabida la causal relativa a la desviación del buque sin causa justificada.

C. Deficiencias de Pertrechos

Se refiere a la deficiencia del equipo a suministrar por el fletante; deficiencia que será causal de fuera de flote siempre y cuando dificulte o

impida el buen funcionamiento del buque.

Esta causal está contemplada en todas las pólizas a que nos hemos venido refiriendo.

D. Descompostura de la Maquinaria

La descompostura o avería de las máquinas y calderas del buque, causal que figura en las pólizas-tipo en estudio, es motivo para suspender el pago del flete.

Antes de proseguir debemos señalar que la avería a que nos referimos en el presente apartado es la avería simple, la cual se refiere al daño y/o gasto que un buque ha sufrido a consecuencia de mal tiempo, u otros factores relacionados a la navegación.

Existirá descompostura o avería para efectos de la figura de fuera de flete, cuando resulte razonablemente necesario que el buque se dirija a un puerto para su reparación. La mera existencia de un defecto en la maquinaria no equivale a descompostura o avería, y no faculta, por tanto, al fletador suspender el flete.

Es importante tener muy presente que no será necesario que haya que inmovilizar al buque para la reparación, será suficiente que la descompostura interrumpa el trabajo del buque.

E. Daños al casco

Durante la reparación del mismo se suspenderá el pago del flete, siempre y cuando el daño al casco obstaculice o impida el trabajo del buque.

F. Otros accidentes

Las palabras "otros accidentes" al igual que "cualquier otra causa" sólo surtirán efecto si impiden que el buque funcione a plena capacidad, requiriéndose un factor imprevisto y accidentado para que se aplique la causa¹⁸⁷.

Estos "otros accidentes" puede ser los que a continuación listaremos, de manera anunciativa más no limitativa; todos ellos están previstos expresamente en las pólizas-tipo de buque tanque, y algunas en la NYPE y *ASBATIME*:

- a) Abordaje → colisión con otro buque o embarcación u otro objeto navegable.
- b) Fuego → siempre y cuando sea imputable al fletante o sus dependientes.
- c) Varadura del buque

¹⁸⁷ Cf. MICHELET, H.P. *Oil-Huo under time Charter Parties*, en ONU-UNCTAD, *Ocean Chartering*, LFI/ALF 171 78 844, (Londres 1977), p. 174.

- d) Daño significativo a la carga → siempre y cuando sea imputable al fletante.

Reiteramos que esta causal solo será efectiva si dicho "otro accidente" impide el pleno trabajo del buque.

G. Intervención y/o detención de autoridades

Esta causal no está prevista en la póliza *BALTIME*, pero si lo está en las referentes a buques-tanque, y será efectiva cuando tal intervención o detención oficial sea imputable al fletante; por ejemplo dicha causal se actualizará cuando la autoridad detenga el buque como resultado de actos de contrabando u otros actos ilegales hechos por el capitán u oficiales.

H. Huelga

Esta causal está prevista en las pólizas *TEXACOTIME 2* e *INTERTANKTIME* (cláusulas 9 y 20 respectivamente). En las otras pólizas, de carga seca la huelga no está prevista como una causal de suspensión del flete. La *BALTIME* menciona la huelga pero como un motivo de exoneración de su responsabilidad, de lo cual trataremos más adelante.

Compartimos la opinión de O'Brien quien señala que: "debería ser tomada como una regla general al que si una huelga es dirigida contra el fletante, se entiende que el buque no puede seguir realizando el servicio, por lo cual se encuentra *off hire*"¹⁹⁸. En efecto, cuando la huelga sea en contra

¹⁹⁸ *ibid.*, p. 966.

del fletante, y vinculada a la relación entre el y sus empleados¹⁶⁹, y además se necesita que el buque se vea imposibilitado para cumplir con el servicio, la obligación de pagar el flete se suspenderá hasta que el fletante llegue a una solución con sus trabajadores y al buque pueda continuar con sus servicios.

Por el contrario si la huelga es de otros trabajadores, no los del fletante, entonces no se actualiza la hipótesis de *off hire*.

Así y una vez vistas las más comunes e importantes causas *off hire* es necesario referirnos al momento en que la suspensión empieza. Sobre el particular, es frecuente que se conceda al fletante un período considerado de gracia para que se efectúen las reparaciones necesarias, para llegar a un acuerdo con su capitán y oficiales, con la autoridad, etc., sin que la suspensión llegue a tener efecto. En la *BALTIME* ese período de gracia, al igual que en la *TEXACOTIME 2* e *INTERTANKTIME*, es de 24 horas, es decir si el caso concreto de fuera de flete se presenta pero es resuelto en 24 horas o menos, no habrá ninguna suspensión del flete; si por el contrario dicho caso no es resuelto en 24 horas, entonces la suspensión del flete operará desde el momento mismo en que tal caso se actualizó.

Ahora bien, el fuera de flete durará hasta que el buque esté suficientemente preparado para realizar con eficiencia el trabajo ordenado por el fletador. Así el fuera de flete abarca desde que el caso concreto de suspensión se presentó hasta el momento en que vuelva a realizar el trabajo ordenado por el fletador, durante este período el flete no se pagará, y de haberse pagado por adelantado, se compensará con cuentas futuras o se

¹⁶⁹ Desistimos que la huelga debe tener como base la relación entre el fletante y sus empleados, ya que podría suceder que el puerto de capitania de un país se fuera a huelga por apoyar a "A" movimiento, aquí la huelga debe ser entendida como excepción a la responsabilidad de fletante y no como fuera de flete.

devolverá.

Surge la inquietud de saber si cuando el buque está fuera de flete, y por consiguiente el fletador no está obligado a pagar flete durante el período que dura la causal que dio origen, éste debe de cumplir con los otros pagos que le correspondan. En relación a esta inquietud, y para poder resolverla nos guiaremos en la exposición de Michelet¹⁹⁰; la respuesta bajo la interpretación de los Reales Tribunales de la Gran Bretaña es que si no se pactó nada al respecto, el pago de otras obligaciones debe ser efectuado por el fletador.

Por otro lado, en la práctica, la regla que se escucha muy a menudo es "los gastos siguen al flete" lo que significa que cuando un buque está fuera de flete, las otras obligaciones relativas al pago de gastos a cargo del fletador se suspenden automáticamente.

Sobre esto tema, suspensión del pago de los gastos a cargo del fletador, nuestra muy personal conclusión es la siguiente: No pueden exigirse tales pagos, ya que los mismos se refieren a la gestión comercial del buque, por lo que, al no haber explotación comercial del buque durante el período *off hire*, dichos gastos no pueden existir y por tanto no se puede pagar algo que no existe. La obligación de pagar los gastos a cargo del fletador se suspende automáticamente al entrar el buque en el período de fuera de flete.

Relacionado con lo anterior, debemos precisar que todos los gastos que se originen durante el período de fuera de flete, son a cargo del fletante (claro está que las reparaciones que se originen por daños imputados al fletador serán cubiertos por él).

¹⁹⁰ Cfr. *ib. id.*, n. 178.

Ahora bien, puede suceder que una avería de la maquinaria o de las calderas (por citar un ejemplo) no dieran lugar a una ineficiencia total, sino parcial del buque, caso en el cual el flete se reducirá en la proporción de la pérdida de tiempo, hasta que el buque sea, de nueva cuenta, eficiente. Esta hipótesis está prevista en la *NYPE* y *ASBATIME*, la cual también prescribe que si derivado de dicha ineficiencia parcial se incrementa el consumo de combustible, este incremento se deducirá del flete.

No debe pasar por alto la posibilidad de que las partes puedan dar por terminado el contrato, si el período *off hire* es coincidente en mayor o menor medida con la duración del contrato.

Creemos que hemos agotado lo más sobresaliente de la cláusula fuera de flete, lo cual se ha estudiado con la amplitud necesaria para el presente trabajo, ya que de esta cláusula se podría hacer un tratado completo.

Antes de pasar el comentario de una cláusula íntimamente ligada a la multicitada cláusula *off hire*, haremos un breve análisis de la cláusula 11-B de la *BALTIME*, la cual dispone:

"B) En caso de que el buque fuera obligado a entrar a puerto o a fondear por mal tiempo, que sea llevado a puertos poco profundos o a ríos o puertos con barras o que su cargamento sufra un accidente, toda detención del buque o los gastos resultantes de dicha detención serán por cuenta de los fletadores aun cuando esta detención o gastos, o la causa que los produjo, se deban o ella se haya producido por negligencia de los dependientes de los armadores".

Así cuando se presenten los casos mencionados en esta segunda parte de la cláusula referente al fuera de flete de la *BALTIME*, no se actualizará dicha figura, y más aún todos los gastos por las operaciones y detención serán cubiertos por el fletador. Esta parte de la cláusula debe ser estudiada con sumo detalle por las partes, sobre todo por el fletador, ya que el hecho de que los gastos se pagarán no obstante la negligencia de los dependientes del armador, nos parece leonino; lo que podría estipularse es que si dicha negligencia proviene de las órdenes del fletador la cláusula quede como está, pero si ésta negligencia se debe a la rebeldía y falta de obediencia de dichos dependientes, entonces se estará fuera de flete. Si la negligencia se presentó sin ninguna relación de los mencionados anteriormente, entonces proponemos que las consecuencias sean cubiertas y afrontadas por igual, por ambas partes.

Para finalizar, y como lo dijimos líneas atrás, procederemos a comentar la cláusula llamada de "Limpieza de Calderas", la cual guarda íntima relación con la de suspensión del flete. Esta disposición (limpieza de calderas) es recogida por la *BALTIME* de la siguiente manera:

"La limpieza de calderas se practicará, siempre que fuera posible, durante el servicio, pero si fuera imposible los fletadores darán a los armadores el tiempo necesario para la limpieza. Si el buque fuere detenido más de 48 horas, el flete cesará hasta que se halle nuevamente lista".

Efectivamente, la cláusula transcrita guarda íntima relación con la de fuera de flete, ya que prevé un caso en que se suspende el pago de precio de fletamento.

Dicho pago se suspenderá si el fletante toma más de 48 horas para cumplir con su obligación de limpiar las calderas.

III.3.12 Responsabilidad y Exoneración

Esta cláusula o conjunto de cláusulas, tienen íntima relación con aquellas relativas a la puesta a disposición del buque, navegabilidad y suspensión del flete. Sin embargo, la importancia de la misma hace que sea estudiada por separado.

La doctrina maritimista se base principalmente en estudiar el presente tema, en la cláusula 13 de la póliza *BALTIME*, la cual se pasa a transcribir:

"13.- Los armadores sólo serán responsables por demora en la entrega del buque o por demora durante la vigencia del contrato y por toda la pérdida o avería a las mercaderías que se hallen a bordo, si esa demora o pérdida ha sido causada por falta de la debida diligencia de parte de los armadores o su gerente en poner al buque en condiciones de navegabilidad y habilitario para el viaje, o por cualquier otro acto personal u omisión o falta personal de los armadores, o su gerente. Los armadores no serán responsables en ningún otro caso, ni por avería o demora cualesquiera sean y como quiera que se hubieran causado por negligencia o falta de sus dependientes. Los armadores no serán responsables por pérdida o avería producida o resultante de huelgas, cierras patronales o paros o restricciones laborales (inclusive el capitán, oficiales o tripulantes), ya sean parciales o totales.

Los fletadores serán responsables por toda pérdida o avería causada al buque o a los armadores por haberse cargado mercaderías contrariamente a las

estipulaciones de este contrato o por tomar combustible, cargar, estibar o descargar mercaderías en forma impropia o negligente o por cualquier otro acto impropio o negligente de su parte o de parte de sus dependientes."

Como se puede apreciar, el texto de la cláusula antes transcrita fija como responsabilidad del fletante la demora en la entrega del buque y la pérdida o daño a las mercancías de a bordo, siempre y cuando tal situación se deba a negligencia del fletante o su agente al poner el buque a disposición del fletador en condiciones de navegabilidad y pertrechar el barco, o bien que se deba a cualquier acto, omisión o falta imputable al armador o su personal.

Así, el fletante responderá por la demora en la entrega del buque y responderá por daños o pérdida de mercancías cuando los mismos le sean imputables, es decir cuando se deban a negligencia por parte del fletante. Es por esto que en la presente cláusula se le conoce también con el nombre de Cláusula de Negligencia (*Negligence Clause*).

La presente cláusula, misma que, como se recomienda en el congreso celebrado en Ginebra en 1969, debe ser leída en conjunto con la cláusula 9 de esta misma póliza (*BALTIME*) tiene excepciones, es decir situaciones que exoneran de la presente responsabilidad al fletante.

En efecto, la *BALTIME*, así como la *NYPE*, la *INTERTANKTIME* y la *TEXACOTIME 2* proveen ciertas excepciones a la responsabilidad del fletante por cuanto a la demora en la entrega del buque así como por la pérdida o daño de la mercancía. Del estudio de las pólizas en comento se pueden apreciar las siguientes hipótesis de exoneración:

- a) Fuego, a menos que haya sido causada por una falta del fletante;
- b) Riesgos marítimos (abordaje, varedura, etc.);
- c) Salvamento o intento de salvar vidas humanas o propiedades en el mar;
- d) Mermas en el peso o volumen de la carga o pérdidas o daños emanados de la calidad, defecto o vicio inherentes a la carga;
- e) Cualquier acto u omisión del fletador, propietario, cargador, consignatario o destinatario de la carga, sus agentes o representantes;
- f) Insuficiencia en el empaque o marcas inadecuadas;
- g) Actos de Dios¹⁹¹, que son los que nosotros conocemos como actos de caso fortuito o fuerza mayor¹⁹²;

¹⁹¹ A decir de SALGADO (ib. cit., p. 42) en México no se podría inocular ante Tribunal alguno el término de "Actos de Dios" dado el carácter laico del Estado.

¹⁹² Es menester recordar que el caso fortuito es un acontecimiento que no se puede prever ni evitar, funcionando como un mecanismo de liberación de las partes ante el incumplimiento, por cualquiera de ellas, del contrato.

Las características del caso fortuito son:

- 1º IRRESISTIBLE → existe una imposibilidad absoluta de cumplimiento del contrato. No es una simple dificultad.
- 2º IMPREVISIBLE → deben ser tomadas todas las precauciones.
- 3º EXTERIOR → debe producirse fuera de la esfera de responsabilidad de las partes.

Esta definición u características son transcritas por SALGADO (ib. cit.) y fueron tomadas del Diccionario Jurídico Mexicano, caso fortuito.

- h) Actos de guerra¹⁹³;
- i) Actos de enemigos públicos: piratas, ladrones o asaltantes;
- j) Embargo bajo un proceso legal, siempre y cuando se otorgue de inmediato una fianza para liberar al buque o la carga;
- k) Huelgas, paros, impedimentos u obstáculos para realizar el trabajo;
- l) Disturbios civiles;
- m) Restricciones de gobiernos.

Por lo que toca a la responsabilidad del fletador toca decir que será responsable ante los terceros con quien contrató de la demora, pérdida o daño de la carga, y cuando concurren las causas anteriores repetirá en contra del fletante.

Asimismo, el fletador será responsable de cargar mercancías que estén prohibidas por la misma póliza, (en la cláusula 2 en el caso de la *BALTIME*) y éstas hayan causado pérdida o daños al buque o a los armadores. También será responsable en los casos en que la carga de combustible o de mercancías o cualquier otro acto sea realizado de manera negligente por él y/o su personal.

¹⁹³ De los puntos anteriores el hablar de la cláusula de guerra.

A decir de Eduardo Chávez¹⁹⁴, "en resumen podemos apuntar que ésta es la disposición principal en cuanto a la responsabilidad relativa a la carga, y regula de manera muy rígida la posibilidad de reclamación del fletador en contra del armador". Sobre el particular diremos que no sólo se refiere a la carga, sino a otros aspectos relativos al contrato que estudiemos.

No puede pasar por alto al hecho de que de la segunda parte de la Cláusula 9 de la póliza *BALTIME*, misma que ya se transcribió en páginas anteriores, se inferan ciertas responsabilidades por lo que toca a las perles de nuestro contrato.

En efecto, en la segunda parte de la cláusula 9 de la póliza *BALTIME* se establece que el fletante será indemnizado por el fletador en el caso de responsabilidades provenientes de firma de conocimientos de embarque u otros documentos cuando éstos hayan sido firmados por éste (fletador) o su personal.

De igual manera, el fletador será responsable por la falta, mezcla, marcas de las piezas transportadas, como también por la avería causada a estos por el mal estibaje o por otra razón. Esto se relacione íntimamente con la cláusula 13, ya que es claro que el fletante, cuando se actualice cualquiera de los supuestos anteriores, quedará exento de responsabilidad alguna.

Lo anterior también se prevea en las pólizas *TEXACOTIME 2* (cláusulas 23 y 51) e *INTERTANKTIME* (cláusulas 12 y 36), en las cuales se establece que la responsabilidad proveniente de los conocimientos de embarque recae sobre el fletador, quien deberá indemnizar por ello al fletante.

¹⁹⁴ Ib. cit. p. 64.

III.3.13 Adelantos

La cláusula 14 de la póliza *BALTIME* señala lo siguiente:

"Los fletadores o sus representantes adelantarán al capitán, si se les requiriere, los fondos necesarios para los gastos ordinarios por cuante del buque, en cualquier puerto, con un interés del 6 por ciento por año solamente deduciéndose esos adelantos del flete".

Por esta cláusula, los fletadores aceptan proporcionar al capitán, cuando éste lo requiera, los fondos que sean necesarios para cubrir los gastos ordinarios del buque en el puerto de carga, estipulándose una tasa de interés del 6% anual.

Los adelantos se deducirán del flete. Lo previsto en la cláusula anteriormente transcrita también se está en la *TEXACOTIME 2* (cláusula 15) y en la *INTERTANKTIME* (cláusula 31).

A decir de José E. Salgado¹⁹⁵, estas cláusulas son favorables para el fletante "... pues él no tendrá que afectar ningún desembolso en caso de que el capitán o los agentes del fletante... requieran de adelantos..."

Puede pactarse que el fletante establezca un fondo revolving con el fletador para una suma determinada, la cual será mantenida mensualmente o cuando sea requerida. Al finalizar el contrato, los remanentes de este fondo lo serán devueltos al fletante.

¹⁹⁵ *Dir. et.*, p. 52

III.3.14 Puertos Excluidos

Esta cláusula tiene íntima relación con la cláusula de Puerto Seguro, misma que ya fue estudiada en páginas anteriores, la cual significa que al momento de analizar e interpretar el contrato, sean estudiadas de manera conjunta y correlacionada.

Lo relativo a los puertos excluidos se encuentra previsto en la cláusula 15 de la póliza *BALTIME*, a saber:

"15.- No se ordenará el buque ni estará obligado a entrar: a) a lugar alguno donde haya fiebre o epidemia o al cual el capitán, oficiales y tripulantes no estén obligados legalmente a seguir al buque; b) a alguno cerrado por los hielos o a lugar alguno en que se retire o sea probable al retiro de balizas, buques-faros, marcas y boyas por causa de los hielos, a la llegada del buque, o donde existiere el riesgo de que ordinariamente no le sea posible al buque, a causa de los hielos, alcanzar el lugar, o salir de él después de haber terminado la carga o la descarga. El buque no estará obligado a abrirse paso entre los hielos. Si a causa de los hielos el capitán considerara peligroso permanecer en el lugar de carga o descarga por temor de que el buque quede encerrado por los hielos o averiado, estará en libertad de zarpar para un lugar abierto conveniente y esperará nuevas instrucciones de los fletadores. La detención imprevista debida a cualquiera de las causas arriba mencionadas será por cuenta de los fletadores".

En esta cláusula se hace referencia a los lugares a los cuales el fletador no puede ordenar se dirija y/e arribe el buque. Estos lugares, son aquellos que

estén afectos por epidemias o hielos, los que se encuentren cubiertos por hielo y aquellos a los cuales el capitán o la tripulación no estén obligados a seguir al buque .

Por lo que respecta a los hielos, y por que no decir a cualquier otra razón que ponga en peligro al buque y/o su tripulación, el capitán conservará el derecho para zarpar en el momento que considere que el buque y/o su tripulación, estén en peligro. En otras palabras, y a manera de ejemplo, el capitán conserva el derecho para zarpar en el momento que considere que el buque pueda quedar atrapado por hielo y/o que el mismo pueda resultar dañado. Asimismo, el capitán, no estará obligado a abrirse paso entre el hielo, y a arribar a un puerto que esté cubierto por éste y/o que sus boyas, marcas, buques-faros no funcionen a causa de el mismo (hielo).

Ahora bien, en el caso de que el buque quede atrapado por los hielos, dicha detención correrá por cuenta del fletador.

III.3.15 Pérdida del buque

Esta cláusula está ligada a las relativas al pago de flete y a la de suspensión de pago de flete.

Se encuentra prevista en las cláusulas 13 de la *TEXACOTIME 2*, 18 de la *INTERTANKTIME* y 16 de la *BALTIME*, la cual se pasa a transcribir:

“Artículo 16.- Si el buque se perdiere o no se tuviera noticias de él, el flete cesará desde la fecha en que se perdió. Si no pudiese establecerse la fecha de la pérdida se pagará medio flete, desde la última fecha en que dió su posición hasta la fecha

estimada de llegada a destino. Todo flete pagado por adelantado será consecuentemente reajustado".

Se establece que el pago del flete se suspenderá en aquellos casos que el buque se extravíe. El momento en el cual se actualizará dicha suspensión es en el cual se tenga conocimiento de la pérdida.

Ahora bien, en ocasiones no es posible establecer el momento exacto de desaparición, por encontrarse el buque en alta mar. Si este caso llegara a actualizarse, se prevé que no se pagará el flete desde la fecha en que el buque se reportó por última vez, hasta la fecha estimada de llegada al destino.

Cualquier pago que se haya realizado por adelantado se ajustará.

HI.3.16 Trabajo Suplementario

De ser necesario, el buque trabajará día y noche, lo cual implica que el fletador pagará tanto los gastos efectuados por tiempo extra, así como las horas extras de los oficiales y tripulación con base a lo dispuesto en el contrato de ajuste y/o reglamento de trabajo del buque.

Lo anterior es recogido por la póliza *BALTIME* en los siguientes términos:

"17.- El buque trabajará día y noche si ello fuera requerido. Los fletadores reintegrarán a los armadoras sus desembolsos por todo trabajo suplementario pagado a oficiales y tripulantes según las horas y remuneraciones fijadas en el contrato de ajuste".

iii.3.17 Retención

Por lo general, las pólizas de fletamento por tiempo, contienen una cláusula que:

- a) Faculta al fletante para inmovilizar la carga, el flota por concepto de transporte de las mismas, y el flete por concepto de subfletamento, pertenecientes al fletador, cuando existe cantidad que se deba en virtud del contrato de fletamento y no haya sido pagada.
- b) Faculta al fletador a retener el buque, hasta en tanto no le sea devuelto el dinero que pagó por adelantado y que no ganó y/o no consumió.

Antes de seguir comentando este derecho de retención, que no debe confundirse con el de retirada, tanto del fletador como del fletante, es de señalarse que el mismo se encuentra previsto en las cláusulas 18 de la *BALTIME*; 18 de la *ASBATIME*; 18 de la *NYPE*; 14 de la *TEXACOTIME 2* y 27 de la *INTERTANKTIME*. Para una mejor exposición se pasa a transcribir la cláusula 18 de la póliza *BALTIME*:

"Los armadores tendrán un derecho de retención sobre todas las cargas y sus fletes pertenecientes a los fletadores y sobre el flete por transporte, por todas las reclamaciones conforme a este contrato, y los fletadores tendrán un derecho de retención sobre el buque por todas las sumas de dinero pagadas por adelantado y no ganadas".

Esta cláusula, efectivamente provee las facultades anteriormente apuntadas, mismas que no son del todo absolutas y en consecuencia han sido objeto de críticas como de controversias.

Por lo que toca a la retención que puede ejercer el fletante sobre los cargamentos, lo previsto en la póliza *BALTIME* no representa problema alguno, ya que en la misma se provee que la mercancía retenida sea propiedad del fletador. Las otras pólizas mencionadas no proveen que sólo sea la carga propiedad del fletador la que sea retenida, sino que podrá serlo toda la carga que esté a bordo del buque. Esto trae situaciones, como las que se enumeren, que en consecuencia han dado origen a decisiones contradictorias entre los tribunales ingleses entre sí, y entre éstos y los estadounidenses. Entre los problemas que pueden surgir podemos señalar los siguientes:

1. El tenedor de un conocimiento de embarque tiene derecho a las mercancías contra el pago de una cantidad que puede ser muy inferior a la que es debida.
2. La promesa de entrega de los bienes no se condiciona nunca a estar al corriente en el pago del precio del fletamento.

Ante estos problemas, existen decisiones contradictorias entre los tribunales ingleses y norteamericanos¹⁹⁰. Estos últimos, se han inclinado por la postura adoptada por la *BALTIME*, misma que consideramos como la más justa y apropiada; es decir los tribunales de los Estados Unidos de América se han pronunciado en el sentido de que sólo habrá derecho a retención sobre la carga propiedad del fletador.

¹⁹⁰ Ver *GNUFUNCTAG, Pólizas de...*, pp. 54-57.

En lo tocante, a la retención del flete derivado de un conocimiento de embarque y a la retención del flete por concepto de subfletamento, éstas (retenciones) no representan problema alguno, por lo que el fletante tiene el derecho de retener estos fletes cuando el fletador lo deba alguna suma de dinero.

Este derecho de retención por parte del fletante sobre las mercancías, cuando exista cantidad que se deba en virtud del contrato de fletamento, está previsto en nuestra legislación marítima. En efecto, de la lectura del artículo 87 de la Ley de Navegación, que a continuación se transcribe, se puede inferir lo anterior:

"Art. 87.- Tendrán privilegio marítimo sobre las mercancías transportadas los créditos provenientes de:

- I. Fletes y accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje;
- II. Extracción de mercancías naufragadas; y
- III. Reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamentos en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería común".

Como se ve, cualquier crédito proveniente de los fletes debidos, tendrá privilegio marítimo sobre las mercancías. Nuestra ley no distingue si dicho privilegio debe entenderse sobre todas las mercancías e sólo sobre aquellas propiedad del fletador. No obstante la imprecisión de la ley, reafirmemos nuestra postura, en cuanto que sólo la mercancía propiedad del fletador pueda ser retenida cuando existe algún crédito derivado del fletamento.

Ahora bien, por lo que respecta a la facultad que tiene el fletador de retener el buque, cuando alguna suma de dinero le sea debida, caben hacer los siguientes comentarios: se pueda entender que el fletador daba posponer la reintegración del buque, pero aquí pudiase ocurrir que posteriormente se le cebrare al fiere por dicho excase an la reintegración. Anta esto, lo más útil, as que la inmovilización del buqua sae ordenada por la autoridad judicial.

III.3.18 Salvamento

Antas y para poder comentar esta cláusula, es necesario conocer y explicar lo que es el salvamento.

Por salvamento debemos entender toda operación, acto o actividad que sa lleve a cabo con el objeto de auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval, personas o también con el objeto de salvaguardar cualquier bien que se encuántra en peligro an aguas navegables¹⁹⁷.

En efecto, de conformidad con nuestra legislación marítima (art. 121)¹⁹⁸ los capitanes y/o tripulación de un buque están obligados a prestar auxilio a cualquier embarcación, artefacto naval o persona que estén an peligro, siempre y cuando dicha prestación de auxilio no implique riesgos a su buque, tripulación, pasajeros e incluso su propia vida.

Cabe señalar que las operaciones de salvamento conllevan a una

¹⁹⁷ Cfr. Art. 128 Ley de Navegación. Art. 1 del Convenio Internacional anbra Salvamento Marítimo.

¹⁹⁸ Debemos tener en cuenta que es Ley de Navegación el tratar el tema del Salvamento, tras ratinto al Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, del cual México es parte (publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de marzo de 1992).

recompensa, tal y como lo dispone nuestra legislación, así como otras legislaciones nacionales y el mencionado convenio internacional. Por lo que respecta a nuestra legislación, dicha recompensa está prevista en el artículo 124, a saber:

“Art. 124.- El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierto o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses”.

Por lo que toca al Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, la recompensa a que nos referimos se encuentra prevista en los siguientes términos, en el capítulo III “Derecho de Salvadores”.

Derivado de dicha obligación, y la respectiva recompensa, es que en las pólizas-tipo encontramos una cláusula que hace referencia al salvamento, en particular a la recompensa que de dicha operación se deriva, en cuanto que la misma debe ser repartida entre fletante y fletador.

En efecto, “todo beneficio que se obtenga de operaciones de asistencia y salvamento prestadas por el buque (entendiéndose al fletado), se reparten en partes iguales entre fletante y fletador...”¹⁹⁶

Antes de que el beneficio obtenido por la operación de salvamento sea repartido equitativamente entre fletante y fletador, se deben deducir las cantidades derivadas de los siguientes conceptos:

¹⁹⁶ Malvaire, ob.cit. p. 84. (El énfasis es nuestro).

- a) Las cantidades que correspondan al capitán, oficiales y tripulación.
- b) Gastos en que se hubiese incurrido, tales como reparaciones de daños, combustibles, etc.
- c) Pérdidas o gastos extraordinarios.
- d) Flete durante el tiempo perdido.

Lo anteriormente expuesto es recogido por las pólizas *TEXACOTIME 2* (cláusula 37), *INTERTANKTIME* (cláusula 26) y *BALTIME* (cláusula 19). Esta última trata de salvamento de la siguiente manera:

"19.- Todo salvamento y asistencia a otros buques será a beneficio igual de los armadores y de los fletadores, previa deducción de la proporción correspondiente al capitán y tripulantes y de todas las costas y otros gastos, inclusive el flete pagado según el contrato por el tiempo perdido en el salvamento, así como las reparaciones de averías y carbón o combustible consumidos. Los fletadores quedarán obligados por todas las medidas tomadas por los armadores a fin de asegurar el pago del salario y fijar su monto".

No puede peser por alto el hecho señalado en la última parte de la cláusula transcrita, es decir a que el fletador queda obligado ante cualquier acción que emprenda el fletante para determinar el monto y cobrar la

recompensa²⁰⁵.

lit.3.19 Guerra

Las pólizas de fletamento prevén, mediante estipulaciones apropiadas, mismas que deriven y sintetizan los criterios a que se ha llegado en numerosos casos de frustración del contrato por causa de guerra, los derechos de las partes en el caso de actualizarse un conflicto bélico, o de resultar bloqueado el puerto de destino.

De igual manera las pólizas de fletamento prevén, dentro de la cláusula de guerra, el caso en el que se deba cumplir una orden que se reciba de un gobierno o autoridad existiendo una situación bélica.

Para una mejor exposición de este tema se pasará a analizar la cláusula 21 de la póliza *BALTIME*, la cual se compone de seis apartados, a los cuales, después de ser transcritos, se les harán los comentarios pertinentes.

Lo dispuesto por la cláusula 21 de la *BALTIME*, en mayor o en menor medida, se recoge en las cláusulas 42, 43 y 48 de la *TEXACOTIME 2*, y 33 de la póliza *INTERTANKTIME*.

Así el apartado A) de dicha cláusula dispone que:

"21.- A) Salvo que se obtenga previamente el consentimiento de los armadores, no se ordenará al

²⁰⁵ Como ejemplo de estas acciones cabe señalar que de conformidad con la Ley de Navegación se tendrá privilegio marítimo para cobrar los créditos provenientes de operaciones de salvamento (Cfr. Arts. 60 fr. III y 124).

buque que se dirija, ni que continúe hacia algún lugar, e en algún viaje, ni en algún servicio que lo lleve dentro de una zona que sea peligrosa como resultado de un acto de guerra real o amenazante, guerra, hostilidades, operaciones bélicas, actos de piratería o de hostilidad o avaria maliciosa contra este o cualquier otro buque o su cargamento por cualquier persona, organismo o Estado, revolución, guerra civil, conmoción civil, o la aplicación del derecho internacional, ni le expondrá en forma alguna a ningún riesgo ni penas de cualquier clase que sean consecuencia de la imposición de sanciones, ni transportará ninguna mercancía que pueda exponerlo en cualquier forma a riesgo de arrasto, captura, penas o cualquier otra interferencia de cualquier clase que sea, por las potencias o partes beligerantes o en lucha o por cualquier gobierno o gobernante”.

De lo anteriormente transcrito se puede decir que el fletador no puede ordenar que el buque se dirija a un lugar o zona donde se viva una situación bélica o de inminente peligro, sin la autorización del fluyente. Si ésta otorga la autorización se estará a lo dispuesto en el apartado B).

De no contar con la autorización antes referida, el propio capitán puede legítimamente desobedecer las órdenes del fletador (en el caso que éste insistiese en dirigirse o en continuar a zona de real o inminente peligro).

Ahora bien, si el puerto designado se encuentra bloqueado, en guerra, o si existe alguno de los riesgos previstos, el fluyente tendrá derecho de ordenar que las mercancías sean descargadas en otro puerto. Para esto, el fluyente contará con 48 horas, contadas a partir de que al fluyente la haga saber su decisión de no entrar al puerto originalmente designado y/o no navegar por cierta zona. Si el fletador no diese aviso sobre el puerto en que

habrá de descargarse la mercancía, el fletante designará y ordenará al buque se dirija a un puerto sustituto. En ambos casos, se entenderá que el contrato se cumplió y en consecuencia, tanto el flete como los gastos de operaciones en el puerto sustituto serán a cargo del fletador.

De igual manera, en esta apartado se señala la prohibición que tiene el fletador de transportar mercancías que puedan ser consideradas contrabando de guerra. Éste se considerará contrabando de guerra aquello señalado por los tratados internacionales²⁰¹, y/o lo señalado por las partes beligerantes en las listas de los diversos productos que se consideran contrabando absoluto y cuáles contrabando relativo; entendiéndose por contrabando absoluto, aquellas mercancías destinadas directamente a la guerra (armas, parque, etc), y por relativo aquellos productos que de manera indirecta contribuyan a la guerra como es el caso del petróleo.

El apartado B) a la letra dispone que:

"B) Si el buque se aproximare, o fuera llevado o se le ordenara dirigirse a tal zona, o fuera expuesto en cualquier forma a esos riesgos, 1) los armadores tendrán derecho, de tiempo en tiempo, a asegurar sus intereses en el buque o el flete contra cualquiera de los riesgos a que pueda estar expuesto por tales causas, en las condiciones que creyeran convenientes, debiendo los fletadores reembolsar a los armadores la prima si las mismas las exigen; y 2) no obstante los términos de la cláusula 11, deberá pagarse flete por todo el tiempo perdido, inclusive cualquier a que se perdiera debido a pérdida o lesiones del capitán, oficiales o

²⁰¹

Salgado, *ob cit* p. 65 dice que por lo que al contrabando de guerra se refiere, éste se regirá por las disposiciones internacionales como la Declaración de Londres de 1909, relativo a la guerra marítima.

tripulantes, o al acto de la tripulación al rehusarse a proseguir hacia dicha zona o exponerse a dichos riesgos."

Si el fletante da su autorización para que el buque se dirija a algún lugar o zona en donde exista una real ó inminente situación de guerra y en general una situación de peligro, el fletante tendrá el derecho a asegurar sus intereses (buque y flete), debiendo el fletador cubrir al costo de la prima de seguro.

En este supuesto, es decir en el caso de que el fletante otorgue su autorización para que el buque se dirija a un lugar o zona en real o inminente peligro, el fletador no podrá reclamar, de verse el buque detenido, la suspensión de pago del flete. Efectivamente, en caso de que ocurra una detención y/o interrupción de las operaciones del buque, el pago del flete no se suspenderá.

Antes de pasar a transcribir el apartado C), es necesario señalar que lo previsto en él, sólo será obligatorio si el fletador expresamente lo acepta.

"C) En caso de que los salarios del capitán, oficiales o tripulantes, o el costo de las provisiones o suministros de cubierta o sala de máquinas o las primas de seguro, se aumentarán por la existencia de cualquiera de las circunstancias mencionadas en el inciso A, o durante ella, el monto de cualquier aumento se agregará al flete y lo pagarán los fletadores contra presentación de la cuenta de los armadores por él, la cual deberá rendirse mensualmente".

Es lógico y justo, que si los salarios del capitán, oficiales y tripulación se incrementan, así como el costo de las provisiones para cubierta y el cuarto

de máquinas, el fletador deba cubrir dichos aumentos.

Cabe mencionar que, si bien es cierto que lo previsto en este apartado es opcional en la póliza *BALTIME*, (toda vez que debe aceptarse expresamente), también lo es el hecho de que sólo en esta póliza se prevé el que sea opcional, ya que en las pólizas de buque-tanque no cabe la opción.

Continuando, el apartado D) señala que:

"D) El buque tendrá libertad de cumplir con cualesquiera órdenes o instrucciones en cuanto a salida, llegada, rutas, puertos de escala, paradas, destino, entrega o de cualquier otra naturaleza dadas por el gobierno de la nación cuya bandera navegue el buque o por cualquier otro gobierno o persona (u organismo) que actúa o se presume que actúa con autorización de tal gobierno o por cualquier comisión o persona que tenga de conformidad con los términos del seguro contra riesgos de guerra sobre el buque, derecho de dar tales órdenes o instrucciones".

De la lectura del apartado antes transcrito, compartimos lo señalado por Eduardo Chávez en cuanto que "...se relegan a segundo término las instrucciones del fletador, que ceden su primacía a las órdenes giradas por el Gobierno cuyo pabellón navegue el buque, o por algún otro Gobierno o entidad que lo haga con la autoridad de dicho Gobierno, o bien por cualquier comité o persona que el seguro de riesgos de guerra señala como indicados para dar órdenes sobre el buque"²⁰².

En efecto, en caso de guerra, "...el buque queda en libertad de cumplir

²⁰² Op.cit., p. 67.

con cualesquiera órdenes o instrucciones para partir, arribar, rutas a seguir, puertos a visitar, zonas, destinos, etc., que le dé el Gobierno del Estado cuyo pabellón porta; o cualquier otro gobierno o autoridad local o gobierno "de facto"; o cualquier persona o cuerpo que actúe o de a entender que actúa con la autoridad de tal gobierno; o bien por cualquier comité o persona... conforme a los términos del seguro sobre riesgos de guerra"²⁰³

Las órdenes antes referidas no podrán ser consideradas como desviación y si por las mismas el buque no llega al puerto designado y en consecuencia se dirige a otro seguro para descargar la carga, se entenderá que se cumplió con el contrato.

El apartado E) de la cláusula 21 de la póliza *BALTIME* dispone que:

"E) En caso de que la nación cuya bandera navegue el buque entrara en guerra, hostilidades, operaciones bélicas, revolución o conmoción civil, tanto los armadores como los fletadores podrán rescindir este contrato y, salvo que se conviniera lo contrario, el buque será devuelto a los armadores en el puerto de destino, o si se viera impedido, a causa de las estipulaciones del inciso A, de alcanzar o entrar a él, entonces en un puerto abierto y seguro cercano a opción de los armadores, después de descargar cualquier carga que tuviere a bordo."

Como se desprende, tanto los flotantes como los fletadores, podrán rescindir el contrato, si el Estado bajo cuya bandera navegue el buque, se encuentre en una situación de guerra. En el caso de que se opta por rescindir

²⁰³ SALGADO, *op.cit.*, p. 618.

el contrato, el buque será devuelto, en la manera de lo posible, de conformidad con la cláusula de reintegración del buque, ya que de no ser posible, el buque podrá ser entregado en otro puerto seguro (sin responsabilidad para el fletador).

Finalmente, al apartado F), que a continuación se transcribe, confirma lo que ya hemos señalado: cualquier desviación que sea causada en cumplimiento de la cláusula no será considerada como tal.

"F) Si en cumplimiento de las estipulaciones de esta cláusula se hiciera o dejara de hacer algo, ello no se considerará como un desvío de ruta".

III.3.20 Cancelación / Rescisión

A decir de Malvagn:²⁰⁴ "las pólizas de fletamento prevén habitualmente la facultad de las partes de rescindir el contrato en determinadas circunstancias. La más importante de tales estipulaciones es la conocida con el nombre de "cláusula de cancelación"... que da derecho al fletador a rescindir el contrato cuando...el buque no es entregado en la fecha convenida...la importancia de esta cláusula es que, según su interpretación universal, permite la rescisión del contrato de plano y sin necesidad de la declaración judicial".

Esta cláusula (22 de la póliza *BALTIME*) debe leerse, analizarse e interpretarse con la relativa a entrega de buque, ya que si éste no es entregado en la fecha acordada, el fletador, en virtud de la cláusula de rescisión, tendrá la facultad de rescindir el contrato.

²⁰⁴ Op.cit., p. 458 (el subrayado es nuestro)

Ahora bien, si el fletante considera que el buque no podrá ser entregado en la fecha pactada, podrá notificar tal hecho al fletador, caso en el cual, éste tendrá la obligación de contestar, dentro de las siguientes 48 horas, si rescinde el contrato o, por el contrario, recibe el buque.

III.3.21 Subfletamento

Tanto en la póliza *BALTIME* (cláusula 20) como la *LINERTIME* (cláusula 22), la *TEXACOTIME 2* (cláusula 34) permiten el subfletamento.

En virtud de la cláusula de subfletamento, el fletador puede subfletar el buque, debiendo notificar tal hecho al fletante original. El fletador queda obligado en los términos del contrato de fletamento original.

El subfletamento, no libera de responsabilidad al fletador original frente al fletante original, quien mantiene "un privilegio sobre el cerlamento de los subfletadores para garantizar el pago del fleta por el fletador original"²⁰⁶

Asimismo cabe señalar que las condiciones del contrato de subfletamento no deben alterar ni ser contrarias a las establecidas en el contrato de fletamento original.

Lo anteriormente expuesto, está previsto en la póliza *BALTIME* en los siguientes términos:

"20.- Los fletadores tendrán la opción de subfletar el buque, notificando en debida forma a los

²⁰⁶ FARRA Francisco, *Derecho Comercial Marítimo*, (Madrid 1948), p. 277 citado por CHAVEZ, *op.cit* p. 67.

armadores, pero los fletadores originarios serán siempre responsables hacia los armadores por el debido cumplimiento de este contrato”.

III.3.22 Arbitraje

La cláusula 23 de la póliza *BALTIME* dispone que:

“23.- Toda diferencia que se suscitare relacionada con este contrato se someterá a arbitraje en Londres (o en cualquier otra parte que se conviniere), debiendo un árbitro ser nombrado por los armadores y otro por los fletadores, y en caso de que los árbitros no se pusieran de acuerdo, quedará a la decisión de un tercero nombrado por ellos, y el laudo de los árbitros o del tercero será definitivo y obligatorio para ambas partes”.

El arbitraje también está previsto para aquellos contratos de fletamento que se documenten con las pólizas *TEXACOTIME 2* (cláusula 55) e *INTERTANKTIME* (cláusula 37).

Como se puede apreciar, dichas pólizas remiten a Londres o Nueva York al arbitraje, lo cual se explica toda vez que en estas dos ciudades se encuentran las cámaras marítimas más importantes del orbe.

De conformidad con esta cláusula, las partes nombrarán cada una un árbitro. En caso de que no existiera un acuerdo entre ellos, designarán los árbitros a un tercer siendo su decisión la definitiva y obligatoria para las

partes.

Por lo que toca a la cláusula 55 de la póliza *TEXACOTIME 2*, cada parte designará un árbitro. Una vez electos, los dos árbitros designarán en un término no mayor a 20 días a un tercero. La decisión se tomará por mayoría siendo esta la definitiva y obligatoria para las partes.

Nuestra legislación marítima prevé que las partes pueden someterse al procedimiento arbitral, a saber:

"Artículo 3.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marítimas mexicanas.

Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes someten sus diferencias a decisión arbitral" (el énfasis es nuestro).

También es menester señalar que las decisiones arbitrales tendrán, de ser el caso plena validez y reconocimiento en nuestro país, en virtud de que México es parte del Convenio de las Naciones Unidas sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras del 10 de junio de 1958.

Por avería debemos entender "...todo el daño que puede sufrir un buque y/o su cargamento durante un viaje, así como también los gastos extraordinarios en que se puedan incurrir en una aventura marítima"²⁰⁸.

En el ámbito marítimo se habla de dos tipos de avería, a saber:

- a) **Avería Gruesa o Común** → su definición la encontramos en la regla A de las Reglas de York-Amberes de 1950, revisada en Hamburgo en 1974, en los siguientes términos:

"REGLA A.- ...

I. **Avería común o gruesa** es cuando se ha realizado o contratado, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua.

El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses..."

- b) **Avería Simple:** "...se refiere solamente al daño y/o gasto que son soportados exclusivamente por los armadores de un buque que ha sufrido daño a consecuencia de un mal tiempo o por los dueños del cargamento que ha sido dañado en tránsito..."²⁰²

²⁰⁵ OES, *ob.cit.*, p. 219.

²⁰⁷ *Ibidem* p. 221.

La diferencia entre los dos tipos de avería radica en la cuestión del interés común.

Lo anterior está previsto en nuestra Ley de Navegación en los siguientes términos:

"Artículo 115.- Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos".

Como lo dijimos, en la avería gruesa el interés común, como por ejemplo la seguridad del buque y del cargamento, es supremo. Así partiendo del hecho específico de que el sacrificio extraordinario y/o gasto intencional fueron hechos para el beneficio común, es justo que los intereses que convergen en la aventura marítima, participen en dichos sacrificios y gastos.

La participación de las partes en la avería gruesa, se regula por las Reglas de York-Amberes, las cuales constituyen un conjunto de principios/reglas que recogen las costumbres relativas a la avería gruesa, y sobre las cuales existe una muy amplia doctrina.

A mayor abundamiento, estas reglas de son extensa observancia por lo que varias legislaciones remiten a ellas; México no es la excepción:

"Artículo 116.- Los gastos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres

internacionales, que se integran en las Reglas de York y Ambarés vigentes”.

Hacer un análisis de estas reglas excedería del objeto del presente trabajo, por lo que, y en estricto apego al tema diremos que, las pólizas objeto de estudio, al igual que nuestra legislación nacional remiten a dichas reglas cuando se presenta un caso de avería gruesa. Así la póliza *BALTIME* en la cláusula 24 señala que:

“24.- La avería gruesa se liquidará conforme a las Reglas York-Ambarés, 1950. El flete no contribuirá en avería gruesa”.

III.3.24 Comisión

Esta cláusula fija la comisión que el fletante pagará a los corredores o agentes navieros²⁰⁰ que intervienen en la negociación del contrato. Dicha comisión se basa en un porcentaje, sobre todo el flete pagado conforme al propio contrato, por lo que si no se paga el flete debido por incumplimiento de alguna de las partes, la parte responsable indemnizará al corredor.

Lo anterior, en mayor o menor medida, es recogido por las pólizas *INTERTANKTIME* (cláusula 39), *TEXACOTIME 2* (cláusula 54) y la póliza *BALTIME*, cuya cláusula 25 a la letra dispone que:

“25.- Los armadores pagarán una comisión de sobre todo flete que se pague según este contrato, pero en ningún caso menos de lo que sea necesario para cubrir los gastos reales de los corredores y un honorario razonable por su trabajo. Si no se pagara

²⁰⁰Se

La figura del agente naviero está prevista en nuestra legislación marítima en los artículos 19 y 20.

la totalidad del flete debido a incumplimiento del contrato por alguna de las partes, la parte que fuere responsable indemnizará a los corredores por la pérdida de su comisión. Si las partes convinieren en rescindir el contrato, los armadores indemnizarán a los corredores por cualquier pérdida de comisión, pero en tal caso la comisión no excederá del correteje sobre el flete de un año".

CONCLUSIONES

1. El comercio marítimo tiene como eje central al buque, lo que implica que dicho comercio gire, en su mayoría, en torno a la explotación de él. Así los contratos de explotación de buques dan vida e impulso al comercio marítimo.
2. México, a partir de 1994, cuenta ya con una legislación marítima moderna basada en la italiana, la cual a decir de varios autores, se encuentra a la vanguardia al recoger la moderna teoría de explotación de buques.
3. El desconocimiento de los diversos contratos de explotación de buques, cuya sistematización y diferenciación se logra mediante la determinación de las prestaciones finales convenidas, así como de sus semejanzas y diferencias, puede hacernos caer en graves y serios errores.
4. El contrato de locación no debe ser considerado como un fletamento, toda vez que en este último no se prevea la transmisión de la tenencia del buque, como ocurre en la locación.

La locación no es un fletamento, como erróneamente lo estableció la Ley de Navegación, sino que es otra figura y contrato distinto y diferente a éste.

5. La errónea conceptualización del contrato de fletamento deriva principalmente de quererlo equiparar al transporte de mercancías. El contrato de fletamento no es un contrato de transporte marítimo, ya que una cosa es el poner a disposición un buque para el transporte de mercancías y otra el propio transporte de mercancías. Afortunadamente nuestra ley, al abrogar la anterior Ley de Navegación y Comercio Marítimos, deja atrás dicha postura aberrante. Para definir, conceptualizar y regular adecuada y acertadamente al fletamento y al transporte de mercancías como contratos totalmente distintos y diferentes, hay que basarnos en la naturaleza de los mismos.
6. El fletamento es el contrato de derecho marítimo por virtud del cual el fletante pone a disposición del fletador, mediante el pago del flete, un buque otorgándole el uso y goce del mismo, el cual debe estar en condiciones de navegabilidad, proporcionando al fletador todos los servicios inherentes a la misma.
7. El contrato de fletamento es una *locatio conductio operis*, es decir es una locación de obra, en donde el locador pone a disposición el buque (*locatio conductio rei*), y presta los servicios necesarios - navegación - (*locatio conductio operarum*) para la consecución de un fin.

De esta misma naturaleza jurídica, es el contrato de fletamento por tiempo.

8. El tiempo, en el contrato de fletamento por tiempo, corre en contra del fletador, mientras que en el fletamento por viaje corre en contra del

fletante, de ahí que existan premios para el fletador, por viaje, por concepto de ahorro en tiempo.

9. El buque en un fletamento por tiempo siempre es puesto totalmente a disposición del fletador; en el fletamento por viaje, tal disposición puede ser parcial. El buque en ambos casos debe ser designado, lo que no ocurre en el contrato de transporte marítimo.
10. El fletante por tiempo no tiene, hablando en términos contractuales, contacto con el cargador.
11. El fletamento de buque, en cuanto que es un acuerdo de voluntades, partícipe de las reglas y requisitos del derecho contractual, previsto en la legislación común. Lo anterior trespasa lo legal ya que, para un mejor estudio y análisis del mismo, hay que recurrir a la doctrina mercantil y civil.
12. Al celebrar un contrato de fletamento de buque por tiempo, que implica una negociación mercantil, las partes buscan obtener un lucro. Esto hace que dicho contrato revista el carácter mercantil, que junto con el carácter de marítimo le permite accionar los órganos judiciales de la Federación, sin perjuicio de que las diferencias que se susciten pueden ser llevadas al arbitraje.
13. La póliza de fletamento, que es el documento que contiene el acuerdo de voluntades que dan lugar al contrato objeto de estudio, es obligatorio, lo cual significa que dicho contrato sea uno de los llamados formales, toda vez que debe constar por escrito.

14. Las pólizas-tipo recogen las más importantes prácticas y costumbres relacionadas con el fletamento, hasta llegar a constituir verdaderos compendios de derechos y obligaciones de las partes a los cuales las legislaciones se remiten.
15. El documentar un contrato de fletamento de buque por tiempo, es de suma conveniencia que, ya al ser éste un contrato utilizado mundialmente en el cual intervienen personas de diferentes nacionalidades, evita que se actualice un conflicto de leyes.
16. El fletamento de buque por tiempo es un contrato principal, tiene un fin propio por lo que puede existir habiendo o no otro contrato. El carácter de principal también debe reflejarse al momento de su estudio y análisis, ya que puede ser estudiado, sin estudiar otros y sin recurrir a elementos y/o figuras que no le son propias.
17. Las partes del contrato de fletamento de buque por tiempo, son comerciantes, por lo que todas aquellas disposiciones relativas a éstos les serán aplicadas.
18. La explotación marítima del buque se ha sobrepuesto a la condición de propietario de la nave. No es requisito indispensable ser el propietario del buque para poder fletarlo, de ahí que, tanto naviero como armador pueden ser fletantes.
19. Las calidades de armador y naviero nada tienen de incompatible entre sí e incluso puedan estar reunidos en la misma persona. No obsta lo anterior, para manejar los términos con exactitud, ya que de no hacerlo

se puede dar origen a especiales y distintas relaciones jurídicas.

20. El capitán no es parte del contrato de fletamento de buque por tiempo. Su intervención se limita a su nombramiento y al cumplimiento de las instrucciones que reciba de las partes.
21. Las obligaciones del fletador se reducen en un dar, poner a disposición el buque y, en un hacer, ofrecer los servicios propios de la navegación.
22. El buque, cosa especial, sui generis que no debe ser encuadrada en las clasificaciones comunes, que ocupa al puesto más eminente entre las cosas del derecho marítimo, es toda construcción destinada a la navegación, es decir todo vehículo que pueda desplazarse por agua y al cual se le pueda sacar provecho. No obstante lo anterior, para efectos de los contratos de explotación de buques, éstos son entendidos como embarcaciones de un gran tonelaje a través de los cuales se persigan fines de especulación y lucro.
23. El buque, que constituye una universalidad de hecho, es un patrimonio de afectación independiente, por lo que la responsabilidad del fletante se limitará al buque fletado.
24. El que el precio que se paga por un contrato de fletamento y el que se paga por un contrato de transporte reciban el mismo nombre - flete -, no debe ser causa para que dichos contratos se equiparen entre sí.
25. El flete, el cual entra al juego de la oferta y la demanda, es la primera y más importante consideración al momento de contratarse un

fletamento de buques por tiempo, por lo que debe precisarse exactamente el método de cálculo, las modalidades de devengo y las modalidades de pago. También es de suma utilidad el tener claro, desde el momento de contratar, el cálculo de la escalación del flete.

26. El flete se debe pagar desde el momento mismo en que el buque es puesto a disposición del fletador, hasta el momento en que es reintegrado (devuelto). Por lo que respecta al tiempo excedente, y observando la figura de la legitimidad del último viaje, el flete que se pagará será el más alto de entre el pactado y el imperante en el mercado.
27. La obligación de pagar el flete, que incluye los accesorios, debe cumplirse por adelantado, en los primeros 7 o 10 días del período que se pague, y en el lugar convenido. Se tendrá por cumplimentada en la fecha en que el fletante recibe la cantidad pactada.

El pago debe ser al contado, entendiéndose por tal, aquel que puede realizarse por cualquier método de transferencia de fondos reconocido comercialmente y que permita al fletante disponer, sin condición alguna, del flete.

28. La póliza de fletamento, que se diferencia del conocimiento de embarque por que no constituye un recibo de mercancías, ni mucho menos un título de crédito, además de documentar un contrato distinto, no cuenta con un régimen legal internacional como el que regula a éste (conocimiento de embarque).

29. En el contrato de fletamento de buque por tiempo la tenencia del buque la conserva en todo momento el fletante, por lo que la obligación del fletante es a poner el buque a disposición del fletador. No hay entrega del buque, sino una puesta a disposición, lo que significa que la obligación del fletador al finalizar el viaje es reintegrar el buque y, no devolver el buque.
30. El buque debe ser reintegrado en el mismo estado en que se encontraba al momento de ser puesto a disposición del fletador, salvo, obviamente, la depreciación por el uso normal.
31. El contrato de fletamento es de suma utilidad en el comercio marítimo, de ahí que, e partir del siglo XIX, se hayan creado organizaciones de armadores, las cuales, compilando, analizando y sistematizando los usos, costumbres y problemas derivados del contrato, han venido expidiendo formularios, algunos de los cuales han adquirido una gran importancia a nivel mundial hasta el punto de que varias legislaciones (entre ellas la mexicana) remitan a ellas al regular este contrato. Estos formularios que engloben los derechos y obligaciones de las partes, son las llamadas pólizas-tipo.

La aceptación por parte de las legislaciones nacionales de éstas pólizas-tipo neutraliza las diferencias que pudiesen llegar a existir entre ellas, contribuyendo así a una uniformidad legal internacional.

Lo anterior no implica que las partes deban utilizar las pólizas-tipo, ya que pueden crear su propia póliza, o también utilizar una tipo modificada a su conveniencia.

32. Las pólizas-tipos necesitan irse actualizando a la par en que evolucione el comercio marítimo mundial,
33. Al igual que las pólizas-tipo, las cláusulas que de ellas derivan y a las cuales se les ha dado un nombre, han adquirido suma importancia, al grado tal que las legislaciones modernas prevean que si sólo se hizo mención al nombre de la cláusula, sin establecer el texto completo, ésta será obligatoria en los términos en que se plasma en las póliza-tipo.
34. El tiempo es el factor determinante de un contrato de fletamento de buque por tiempo, por lo que la cláusula de velocidad del buque reviste gran importancia, ya que aquí (tiempo) corre en contra del fletador. A mayor velocidad, mayor número de viajes en el plazo pactado. Si la velocidad desarrollada por el buque es menor, el fletador puede rescindir el contrato, o exigir un ajuste en el flete.
35. Los márgenes de tolerancia que se estipulan en las pólizas-tipo, en la mayoría de los casos, por no decir en todos, son a favor del fletante. El fletador debe analizarlas bien, y de estimarlo conveniente debe aclarar lo más posible dichos márgenes de tolerancia, o en su defecto suprimirlos.
36. La seguridad del buque y su tripulación prevalece a los intereses del fletador. El buque no deberá entrar a puertos o navegar en zonas donde peligre su seguridad y/o la de su tripulación.
37. El estado de navegabilidad, es decir que el buque esté en condiciones para realizar el viaje o viajes durante el plazo pactado, debe durante

toda la vigencia del contrato, ser garantizada por el fletante, lo cual implica que debe darle (al buque) el mantenimiento para cumplir con la garantía. El estado de navegabilidad debe estar presente al inicio de cada travesía que se realice en el plazo convenido.

38. El fletante no deberá emplear el buque en transportar personas y/o efectos prohibidos por la póliza y más aún aquellos prohibidos, tanto por las legislaciones nacionales como por el derecho internacional.
39. Toda deducción del flete debe ser previamente pactada y plasmada en la póliza de fletamento, ya que una deducción no autorizada, al igual que el retraso en el pago del flete, dan lugar al derecho de retirada por parte del fletante. Este derecho de retirada deberá ser negociado con sumo cuidado, ya que un pequeño error en el pago o un mínimo retraso pueden dar lugar a una gran pérdida que afecte a los fletadores.
40. El fletador deberá cubrir el flete cuando el buque esté siendo reparado a consecuencia de un daño imputable a él. La cláusula fuera de flete no aplica en este caso.
41. Como ya dijimos, el tiempo que corre en contra del fletador, es el factor determinante de nuestro contrato objeto de estudio, por lo que la cláusula o conjunto de cláusulas, que regula la figura de Fuera de Flete o Suspensión del Fletamento, deben ser analizadas con suma cuidado y detenimiento. La obligación del fletador de pagar el flete es, a menos que exista una disposición expresa en sentido contrario, una obligación continua durante todo el plazo pactado; las disposiciones que interrumpan dicha continuidad, se interpretarán de manera estricta (sólo

los casos previstos específicamente).

La figura de fuera de flete, interrumpe el tiempo, y en consecuencia por la misma (interrupción) no se paga el precio pactado, toda vez que la gestión comercial del buque se ve suspendida.

Habrà suspensión del fletamento, no importando el caso que se actualice, sólo cuando la interrupción se prolongue por más de 24 horas (48 para el caso de limpieza de calderas), y cuando la causa no le sea imputable al flatador.

42. Las cláusulas de responsabilidad y exoneración deben ser leídas, analizadas e interpretadas con aquellas relativas a la puesta a disposición del buque, navegabilidad y suspensión del flete. Podemos concluir que las partes no serán responsables del incumplimiento de sus obligaciones, cuando se trate de caso fortuito.
43. El derecho de retención que tienen las partes para cobrar lo que es debido en virtud del contrato de fletamento por tiempo, constituye un privilegio marítimo. El derecho de retención no podrá extenderse a la mercancía de terceros, sólo incluirá la del flatador.
44. La participación del fletante en el beneficio o recompensa obtenida en una operación de salvamento se justifica por el capital que representa el buque, al cual es sometido a los riesgos que el salvamento implica.
45. Las operaciones de salvamento no implican una suspensión de pago del flete, ya que éste se sigue debiendo por el tiempo que dura tal

operación, sólo que se deducirá equitativamente de la recompensa que se genere por dicha operación.

46. Aunque deseamos y esperamos que en el futuro no se aplique la cláusula de guerra, es importante destacar que al fletador deberá pagar la prima adicional por el simple hecho de que la situación de peligro sea inminente, es decir no debe existir la situación de peligro, sino basta con la simple presunción y temor para que se pague la prima adicional y para que no se pueda invocar la suspensión del fletamento.
47. Así como la seguridad del buque y/o su tripulación están por encima de los derechos del fletador, las instrucciones de éste pasan a un segundo término, cediendo su primacía a los órdenes expedidos por cualquier gobierno, o a lo dispuesto por el Derecho Internacional.
48. El subfletamento debe ser autorizado expresamente, no pudiendo establecerse condiciones contrarias o que vayan más allá del fletamento original. El fletante original queda relevado de cualquier obligación del contrato de subfletamento.
49. La seguridad del buque, de la tripulación y del cargamento es supremo así que la avería gruesa, es decir el sacrificio extraordinario y/o gasto intencional para beneficio común, debe ser (justamente) repartido entre fletante y fletador.
50. El incluir una cláusula de arbitraje es útil, práctica y recomendable ya que evitan los conflictos de competencia que pudiesen surgir.

ANEXOS

ANEXO I

Annex XV

Adopted by
the Documentary Committee
of the Chamber of Shipping
of the United Kingdom
and the Documentary
Committee of The Japan
Shipping Exchange, Inc.

Issued 4/1/1938
Revised 4/1/1939
Amended 4/1/1942
Amended 4/1/1945
Revised 4/1/1950
Amended 4/1/1950

COPYRIGHT, PUBLISHED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL
MARITIME CONFERENCE (CORNHARIS)

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
(Formerly The Baltic and White Sea Conference)
UNIFORM TIME-CHARTER

Code-Name

Baltimé

12

1939

Description
of Vessel

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between _____ Owners 1
of the Vessel called _____ of _____ ^{1931 1934} Register, 2
slated _____ of _____ indicated horse power, 3
carrying about _____ tons deadweight on Board of Trade summer freshload inclusive 4
of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan _____ cubic feet 5
and _____ capacity, exclusive of permanent bunkers, which contain about _____ tons, and fully loaded capable 6
of steaming about _____ knots in good weather and smooth water on a consumption of about 7
_____ tons best Welsh coal, or about _____ tons oil-fuel, now _____ 8
and _____ 9

Charterers

of _____ Charterers, as follows: 10

Part 1

1. The Owners hire, and the Charterers hire the Vessel for a period of _____ 11
calendar months from the time (not a Sunday or a legal holiday unless taken over) the Vessel is delivered 12
and placed at the disposal of the Charterers between 0 a.m. and 6 p.m., or between 0 a.m. and 2 p.m. 13
if on Saturday, at _____ 14

Part 2
Delivery

_____ in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers 15
may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service. 16

Time of
Delivery
Trade

The Vessel to be delivered _____ 17
2. The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only 18
between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the following 19
limits: 20

	No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silico, sulphur, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.	21
Owner to provide	3. The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.	23
	The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen.	24
Charterers to provide	4. The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, stified, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal dues, tonnage, light, tug-boats, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state dues, also all work, harbor and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for insurance, trimming, stowage, lashing, lashing, dunnage and shifting loads, excepting any already on board, making, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys by brokers, marks supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including stevedoring and expenses through insurance (including cost of fumigation and disinfection).	25
	All ropes, kangs and special ropes; actually used for loading and dunnaging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	26
Bunkers	5. The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel to be re-delivered with not less than _____ tons and not exceeding _____ tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers.	27
Hire	6. The Charterers to pay as hire _____ per 30 days, commencing in accordance with clause 1 upon her re-delivery to the Owners.	27
Payment	Payment of hire is to be made in cash, in _____ without discount, every 30 days, in advance.	28
	In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without notice and without interference by any crew or any other person, and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	29
Re-delivery	7. The Vessel to be redelivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an anchor port in the Charterers' option in _____	30
Notice	between 9 a. m. and 6 p. m. and 9 a. m. and 2 p. m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.	31
	The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice as which port and on about which day the Vessel will be re-delivered.	32
	Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	33
Costs to Equip	8. The whole costs and burthen of the Vessel, including lashing, dunnage, to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	34
Responsibility	9. The Master to prosecute all voyages with the utmost dispatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for over-carrying goods. The Owners not to be responsible for shortage, misra, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise.	35
	If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	36
Directions and Logs	10. The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.	37
Responsibility of Hire	11. (A) In the event of docking or other necessary repairs to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the vessel and continuing for more than _____ consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	38

	(11) In the event of the Vessel being driven into port or in anchorage through stress of weather, trading to shallow waters or to reefs or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	87 88 89 90 91
Clearing Boards	12. Clearing of letters whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for clearing. Should the Vessel be detained beyond 48 hours time to expire until again ready.	92 93
Responsibility and Exemption	13. The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel as for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Managers in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Managers. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general. The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or hoisting, stowage or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or of that of their servants.	95 96 97 98 99 100 101 102 103 104
Advances	14. The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 10 per cent p.a., such advances to be deducted from hire.	107 108 109
Restricted Ports See	15. The Vessel not to be ordered to nor bound to enter at any place where fever or epidemic are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel at any restricted place or any place where lights, signals, marks and buoys are or may likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that exclusively the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to load for, or on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unrecovered demurrage through any of above causes to be for the Charterers' account.	110 111 112 113 114 115 116 117 118
Loss of Vests	16. Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	119 120 121 122
Overtime	17. The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the laws and rates stated in the Vessel's articles.	123 124 125
Lien	18. The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any bills of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all payments paid in advance and not earned.	126 127 128
Salvage	19. All salvage and assistance on other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	129 130 131 132 133
Sublet	20. The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for the performance of the Charter.	134 135
War	21. (A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor employed in any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of International Law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers of parties or by any Government or Ruler. (B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a return to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of clause 11 hire to be paid for all time lost (including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks).	136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151
Section (C) of Articles and should be deleted unless agreed	(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or passenger provisions being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account thereon, such account being rendered monthly. (D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, dates, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any	152 153 154 155 156 157 158 159

	person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person acting under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.	160
	(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be redelivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo on board.	161
	(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.	162
Cancelling	22. Should the Vessel not be delivered by the _____ day of _____ 19____, the Charterers to have the option of cancelling.	170
	If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, so declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	171
Arbitration	23. Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then in the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.	172
General Average	24. General Average to be settled according to York/Antwerp Rules, 1950. Here not to contribute to General Average.	174
Commission	25. The Owners to pay a commission of _____ to _____ on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.	176
	Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in each case the commission not to exceed the brokerage for one year's hire.	177

ANEXO II

PÓLIZA UNIFORME DE FLETAMENTO A TIEMPO

"TIME-CHARTER"

Nombre en Código: BALTIME

..... de 19....

**Descripción
del buque**

En la fecha se conviene de común acuerdo entre
, armadores del buque denominado
, de toneladas brutas y
, toneladas netas de registro, clasificado
, de caballos de fuerza indicados,
 que transporta alrededor de toneladas de
 porte a la marca de francobordo de verano de la Secre-
 taría de Comercio, inclusive combustible, pertrechos, pro-
 visiones y agua para caldera, teniendo, según el plano de
 construcción, pies cúbicos de capacidad,
 excluido el combustible permanente, que contiene alre-
 dedor de toneladas, y capaz, completa-
 mente cargado, de navegar alrededor de
 nudos en tiempo-buena y aguas calmas, con un consumo
 de alrededor de toneladas del mejor car-
 bón de Welsh, o de toneladas de diesel

Fletadores

oil, actualmente en y
 como fletadores, lo siguiente:

Duración

1. - Los armadores dan y los fletadores toman en fle-
 tamento el buque por un período de me-
 ses calendario desde la fecha (que no sea domingo o fe-
 riado de ley salvo que se acepte) en que el buque sea
 puesto a disposición de los fletadores, entre las 9 a.m. y
 las 6 p.m. o entre las 9 a.m. y las 2 p.m. si fuera en sá-
 bado, en el puerto de en un amarradero
 donde el buque pueda permanecer seguro siempre a flote,
 que los fletadores indicarán, siendo el buque en todo son-
 tido apto para el transporte ordinario de carga.

**Puerto de
entrega**

**Fecha de
entrega**

Tráfico

El buque deberá ser entregado el día

2. - El buque deberá ser utilizado en tráfecos licitos,
 para el transporte de mercadería lícita, únicamente entre
 puertos o lugares buenos y seguros donde pueda perma-

necer seguro siempre a flote, dentro de los siguientes límites:

No deberá embarcarse ganado en pie ni mercaderías perjudiciales, inflamables o peligrosas (tales como ácidos, explosivos, carburo de calcio, ferrosilicón, nafta, bencina para motores, alquitrán o cualesquiera de sus productos).

▲ suministrar
por los
armadores

3. — Los armadores suministrarán y pagarán todas las provisiones y sueldos, el seguro del buque, todos los derechos de cubierta y de máquinas y mantendrán el buque en buen estado perfectamente eficiente en su casco y maquinaria durante el servicio.

Los armadores pondrán un guinechero por escotilla. Si se necesitan más guinecheros, o si los estibadores se negaran, o no les fuera permitido trabajar con la tripulación, los fletadores proveerán y pagarán guinecheros calificados de tierra.

▲ suministrar
por los
fletadores

4. — Los fletadores suministrarán y pagarán todo el carbón, inclusive el carbón de cocina, combustible, agua para las calderas, gastos de puerto, pilotaje (ya sea obligatoria o no), prácticos de canales, gastos de botes, balizas, remolques, derechos consulares (salvo los correspondientes al capitán, oficiales y tripulantes), derechos y gastos de canales, diques y ntros, inclusive cualesquiera tasas municipales o estatales extranjeras generales, así como todos los derechos de dique, puerto y tonelaje en los puertos de entrega y devolución (salvo que se incurrieran por concepto de carga transportada, antes de la entrega o después de la devolución), honorarios de agencia, comisiones, y dispondrán el pago del embarque, acondicionamiento, estibaje (inclusive material de estiba y mamparos de contención, salvo los que ya se encontraran a bordo), descarga, pesaje, apuntaje y entrega de las mercaderías, pericias de bodegas, comidas suministradas a funcionarios y personas en servicio y todas las demás cargas y gastos cualesquiera, inclusive detención y gastos por euarentena (inclusive el costo de fumigación y desinfección).

Todas las sogas, lingas y equipos especiales que se empleen para la carga y descarga y cualquier aparato especial, inclusive sogas, cabos y cadenas especiales requeridos por la costumbre del puerto para el amarre serán por cuenta de los fletadores. El buque deberá estar equipado con guineches, grúas, roldanas y aparatos ordinarios capaces de levantar hasta 2 toneladas de peso.

Combustible 5. — Los fletadores en el puerto de entrega, y los armadores en el puerto de devolución recibirán y pagarán todo el carbón o combustible que quede en los depósitos del buque, al precio corriente en los puertos respectivos. El buque deberá ser devuelto con no menos de toneladas y no más de toneladas de carbón o combustible en sus depósitos.

Flete 6. — Los fletadores pagarán en concepto de flete por 30 días, que comenzarán conforme a la cláusula 1 hasta la devolución del buque a los armadores. El pago del flete se efectuará en efectivo, en sin descuento, cada 30 días, por adelantado.

En defecto de pago los armadores tendrán derecho de retirar el buque del servicio de los fletadores, sin formalizar protesta alguna y sin intervención de ningún tribunal u otra formalidad cualquiera, y sin perjuicio de cualquier reclamación que los armadores pudieran tener por otro concepto contra los fletadores según el contrato.

Devolución 7. — El buque deberá ser devuelto a la expiración del contrato en el mismo estado en que se entrega a los fletadores (excepto el desgaste y deterioro razonables) en un puerto libre de hielos a opción de los fletadores en entre las 9 a.m. y las 6 p.m. y entre las 9 a.m. y las 2 p.m. en sábado, pero el día de la devolución no deberá ser domingo o feriado de ley.

Notificación Los fletadores deberán notificar a los armadores con no menos de 10 días de anticipación, en qué puerto y más o menos qué día será devuelto el buque. Si se ordenase al buque emprender un viaje que exceda del período del fletamento, los fletadores tendrán el uso del buque que les permita terminar el viaje, a condición de que pueda calcularse razonablemente que el viaje permitirá la devolución alrededor de la fecha fijada para la terminación del fletamento, pero por todo tiempo que exceda de la fecha de terminación del fletamento, los fletadores deberán pagar el tipo de flete del mercado, si fuera más alto que el tipo estipulado aquí.

Espacio para carga 8. — Todo el espacio y peso de porte del buque, inclusive la capacidad lícita de cubierta, deberán estar a disposición de los fletadores, reservándose espacio apropiado y suficiente para el capitán, oficiales, tripulación, aparejos, enseres, moblaje, provisiones y suministros del buque.

Capitán 9. — El capitán deberá efectuar todos los viajes con la mayor prontitud y prestar la ayuda acostumbrada con la

tripulación del buque. El capitán estará a las órdenes de los fletadores respecto a utilización, representación del buque u otros arreglos. Los fletadores indemnizarán a los armadores por todas las consecuencias y responsabilidades originadas por el hecho de que el capitán, oficiales o agentes firmen conocimientos u otros documentos o en otra forma cumplan con tales órdenes, así como por cualquier irregularidad en los papeles del buque o por trasportar mercaderías más allá de su destino. Los armadores no serán responsables por falta, mezcla, marcas, ni por número de piezas o bultos, ni por avería o reclamos sobre la carga, causadas por mal estibaje o por otra razón.

Si los fletadores tuvieran razones para no estar satisfechos con la conducta del capitán, oficiales o maquinistas, los armadores, al recibir el detalle de la queja, investigarán inmediatamente el asunto, y si fuera necesario y posible harán un cambio en los nombramientos.

Instrucciones
y diarios de
navegación.

10. — Los fletadores suministrarán al capitán todas las instrucciones o indicaciones para los viajes, y el capitán y el jefe de máquinas llevarán diarios de navegación detallados y correctos que tendrán a disposición de los fletadores o sus agentes.

Suspensión
del
Detramento,
etc.

11. — A) En caso de entrada a dique seco o de otras medidas necesarias para mantener la eficiencia del buque, de deficiencia de la tripulación o de los suministros de los armadores, descompostura de la maquinaria, avería al casco u otra accidente que dificulte o impida el trabajo del buque, que continúen por más de veinticuatro horas consecutivas, no se pagará flete por el tiempo que se pierda por tal causa, durante el periodo en que el buque esté imposibilitado de cumplir el servicio inmediatamente requerido. Todo flete pagado por adelantado será consecuentemente reajustado.

B) En caso de que el buque fuera obligado a entrar a puerto o a fondear por mal tiempo, que sea llevado a puertos poco profundos o a ríos o puertos con barras o que su cargamento sufra un accidente, toda detención del buque o los gastos resultantes de dicha detención serán por cuenta de los fletadores aun cuando esa detención o gastos, o la causa que los produjo, se deban o ella se haya producido por negligencia de los dependientes de los armadores.

Limpieza de
calderas

12. — La Limpieza de calderas se practicará, siempre que fuera posible, durante el servicio, pero si fuera imposible los fletadores darán a los armadores el tiempo necesario

para la limpieza. Si el buque fuera detenido más de 48 horas, el flete cesará hasta que se halle nuevamente listo.

Responsabilidad y
enumeración

13. — Los armadores sólo serán responsables por demora en la entrega del buque o por demora durante la vigencia del contrato y por toda pérdida o avería a las mercaderías que se hallen a bordo, si esa demora o pérdida ha sido causada por falta de la debida diligencia de parte de los armadores o su gerente en poner al buque en condiciones de navegabilidad y habilitarlo para el viaje, o por cualquier otro acto personal u omisión o falta personal de los armadores, o su gerente. Los armadores no serán responsables en ningún otro caso, ni por avería o demora cualesquiera sean y comoquiera que se hubieran causado, aun si hubieran sido causadas por negligencia o falta de sus dependientes. Los armadores no serán responsables por pérdida o avería producida o resultante de huelgas, cierres patronales o paros o restricciones laborales (inclusivo del capitán, oficiales o tripulantes), ya sean parciales o totales.

Los fletadores serán responsables por toda pérdida o avería causada al buque o a los armadores por haberse cargado mercaderías contrariamente a las estipulaciones de este contrato o por tomar combustible, cargar, estibar o descargar mercaderías en forma impropia o negligente o por cualquier otro acto impropio o negligente de su parte o de parte de sus dependientes.

Adelantos

14. — Los fletadores o sus representantes adelantarán al capitán, si se les requiriere, los fondos necesarios para los gastos ordinarios por cuenta del buque, en cualquier puerto, con un interés del 6 por ciento por año solamente, deduciéndose esos adelantos del flete.

Puertos
excluidos

15. — No se ordenará al buque ni estará obligado a entrar: a) a lugar alguno donde haya fiebre o epidemia o al cual el capitán, oficiales y tripulantes no estén obligados legalmente a seguir al buque; b) a lugar alguna cerrado por los hielos o a lugar alguno en que se retire o sea probable el retiro de balizas, buques-faros, marcas y boyas por causa de los hielos, a la llegada del buque, o donde existiere el riesgo de que ordinariamente no le sea posible ni buque, a causa de los hielos, alcanzar el lugar, o salir de él después de haber terminado la carga o la descarga. El buque no estará obligado a abrirse paso entre los hielos. Si a causa de los hielos el capitán considerara peligroso permanecer en el lugar de carga o descarga por temor de que el buque quede encerrado por

Hielo

los hielos o averiado, estará en libertad de zarpar para un lugar abierto conveniente y esperará nuevas instrucciones de los fletadores. La detención imprevista debida a cualquiera de las causas arriba mencionadas será por cuenta de los fletadores.

Pérdida del buque 16. — Si el buque se perdiera o no se tuviera noticias de él, el flete cesará desde la fecha en que se perdió. Si no pudiese establecerse la fecha de la pérdida, se pagará medio flete desde la última fecha en que dio su posición hasta la fecha estimada de llegada a destino. Todo flete pagado por adelantado será consecuentemente reajustado.

Trabajo suplementario 17. — El buque trabajará día y noche si ello fuera requerido. Los fletadores reintegrarán a los armadores sus desembolsos por todo trabajo suplementario pagado a oficiales y tripulantes según las horas y remuneraciones fijadas en el contrato de ajuste.

Derecho de retención 18. — Los armadores tendrán un derecho de retención sobre todas las cargas y sus fletes pertenecientes a los fletadores y sobre el flete por transporte, por todas las reclamaciones conforme a este contrato, y los fletadores tendrán un derecho de retención sobre el buque por todas las sumas de dinero pagadas por adelantado y no ganadas.

Salvamento 19. — Todo salvamento y asistencia a otros buques será a beneficio igual de los armadores y de los fletadores, previa deducción de la proporción correspondiente al capitán y tripulantes y de todas las costas y otros gastos, inclusive el flete pagado según el contrato por el tiempo perdido en el salvamento, así como las reparaciones de averías y carbón o combustible consumidos. Los fletadores quedarán obligados por todas las medidas tomadas por los armadores a fin de asegurar el pago del salario y fijar su monto.

Subfletamento 20. — Los fletadores tendrán la opción de subfletar el buque, notificando en debida forma a los armadores, pero los fletadores originarios serán siempre responsables hacia los armadores por el debido cumplimiento de este contrato.

Guerra 21. — A) Salvo que se obtenga previamente el consentimiento de los armadores, no se ordenará al buque que se dirija, ni que continúe hacia algún lugar, o en algún viaje, ni en algún servicio que lo lleve dentro de una zona que sea peligrosa como resultado de un acto de guerra real o amenazante, guerra, hostilidades, operaciones

E) En caso de que la nación bajo cuya bandera navegue el buque entrara en guerra, hostilidades, operaciones bélicas, revolución o conmoción civil, tanto los armadores como los fletadores podrán rescindir este contrato y, salvo que se conviniera lo contrario, el buque será devuelto a los armadores en el puerto de destino, o si se viera impedido, a causa de las estipulaciones del inciso A, de alcanzar o entrar a él, entonces en un puerto abierto y seguro cercano a opción de los armadores, después de descargar cualquier carga que tuviere a bordo.

F) Si en cumplimiento de las estipulaciones de esta cláusula se hiciera o dejara de hacer algo, ella no se considerará como un desvío de ruta.

Rescisión 22. — Si el buque no se entregara el día los fletadores tendrán la opción de rescindir el contrato. Si el buque no pudiera entregarse hacia la fecha de rescisión, los fletadores, si se les requiriera, deberán declarar dentro de las 48 horas de recibir la notificación de tal circunstancia si rescindirán el contrato o si recibirán el buque.

Arbitraje 23. — Toda diferencia que se suscitare relacionada con este contrato se someterá a arbitraje en Londres (o en cualquier otra parte que se conviniera), debiendo un árbitro ser nombrado por los armadores y otro por los fletadores, y en caso de que los árbitros no se pusieran de acuerdo, quedará a la decisión de un tercero nombrado por ellos, y el laudo de los árbitros o del tercero será definitivo y obligatorio para ambas partes.

Avería gruesa 24. — La avería gruesa se liquidará conforme a las Reglas York-Amheres, 1950. El flete no contribuirá en avería gruesa.

Comisión 25. — Los armadores pagarán una comisión de sobre todo flete que se pague según este contrato, pero en ningún caso menos de lo que sea necesario para cubrir los gastos reales de los corredores y un honorario razonable por su trabajo. Si no se pagara la totalidad del flete debido a incumplimiento del contrato por alguna de las partes, la parte que fuere responsable indemnizará a los corredores por la pérdida de su comisión. Si las partes convinieran en rescindir el contrato, los armadores indemnizarán a los corredores por cualquier pérdida de comisión, pero en tal caso la comisión no excederá del corretaje sobre el flete de un año.

ANEXO III

Annex XVI

CONFIRMED, PUBLISHED BY THE BALTIK
AND INTERNATIONAL MARITIME
CONFERENCE, COPENHAGEN

revised September 10, 1974

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
DEEP SEA TIME CHARTER

Code Name:
"LINERTIME"

19

	IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between	1
Description of Vessel,	Owner of the Vessel called	2
	of Register,	3
	class of indicated horse power, carrying	4
	about tons draught on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions	5
	and fresh water not exceeding tons having cubic feet bales	6
	capacity available for cargo, exclusive of permanent bunkers, which contain about tons, and fully	7
loaded capable of stowing about tons in good weather and smooth water on a consumption of	8	
about tons per 24 hours now	9	
	.....	10
	.....	11
Charterers	and	12
	of Charterers, as follows:	13
Period	1. The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of	14
	.....	15
	.....	16
	.....	17
	.....	18
	.....	19
	.....	20
	.....	21
	.....	22
	.....	23
Port of Delivery.	at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m. or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at	24
	.....	25
	in such ready berth where the ship safely lie	26
	always afloat	27
Water depths sufficient for approach.	always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground	28
	and the Charterers may direct, the being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo lashed well away,	29
	desired and ready to receive cargo before delivery under this Charter.	30
	.....	31
Time for Delivery.	The Vessel to be delivered not before	32
	The Owners to give the Charterers not less than days' notice of the date on which the	33
	Vessel is expected to be ready for delivery.	34
Cancelling.	The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.	35
	2. Should the Vessel not be delivered by the day of	36
	the Charterers to have the option of cancellation.	37
	If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to charter within 48 hours (Sundays and holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cannot or will take delivery of the Vessel.	38
Trade.	3. The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe	39
	ports or places where she can safely lie	40
	always afloat	41
	always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground	42
within the following limits:	43	

	43
	41
	43
	46
	47
	49
No live stock, sulphur and pitch to be shipped, liquid air, inflammable or dangerous gases (such as acetylene, ethylene, calcium carbide, kerosene, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to 51	
and must to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities 51	
and Board of Trade 51	
and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of cradles and dis- 51	
charging machinery, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time. 51	
Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that sulphuric acids or sulphuric products 53	
or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion 53	
does not apply to substances used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical, or scientific purposes provided the Charter's prior approval has been obtained in loading aboard. 53	
4. The Owners to provide and pay for all provisions and wages for the crew of the Vessel, for all deck and engine 55	
room stoves and machinery for a thoroughly efficient crew in full and ordinary working service. 60	
The Owners in private hire to employ a watchman in lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask 61	
for two watchmen, if suitable winchmen or watchmen are required, or if the Winchman refuse or are not permitted to 61	
work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchmen to be provided in the 61	
Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from shore, the expenses to be for the Charterers' account. 61	
5. The Charterers to pay all dock, harbour, light and passage dues at the ports of delivery and redelivery (unless in- 65	
cluded through cargo owned before delivery or after redelivery). 66	
While on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotage (whether 67	
compulsory or not), canal dues, tonnage, lights, registration, consular charges except those payable to the Consuls 67	
of the country of the Vessel's flag and dock and other dues and charges, including any foreign general port 67	
charges, or other dues, taxes, contributions, dues or charges and pay for the loading, unloading, stowing (including damage 67	
and shifting of cargo), unloading, excepting any directly on board, unloading, weighing, tallying and delivery of cargo, surveys 67	
of cargo, any other survey on cargo, marks stamped on manifests and bills of lading at the rate per unit 67	
per ton indicated in Clause 20 and all other charges and expenses whatsoever. 67	
AN open, strong and special riggers actually used for loading and discharging and any special gear, including special 67	
ropes, blocks and chains required by the custom of the port, for mooring to be for the Charterers' account unless 67	
already on board. The Vessel to fitted with the following cargo lashing gear 67	
67	
71	
This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of 71	
their intention to use the heavy lift gear. 71	
The Owners guarantee the Vessel's cargo gear register and certificates in compliance with requirements of 71	
International Labour Organization Convention No. 33. 71	
72	
73	
74	
75	
76	
The Vessel's normal fuel consumption whilst at port working all cargo gear is about 76	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	
91	
92	
93	
94	
95	
96	
97	
98	
99	
100	
101	
102	
103	
104	
105	
106	
107	
108	
109	
110	

Redelivery.

8. The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at a safe and free port in the Charterers' option in

between 7 a.m. and 10 p.m. and 7 a.m. and noon on Saturday, but the day of redelivery shall not be a Sunday or legal Holiday.

Repayments for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with unloading or removal repairs, respectively. If any further repayments are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the rate agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.

Notice

The Charterers to give the Owners not less than days' preliminary and final notice of the port of redelivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for redelivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position.

Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel in enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably estimated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

Cargo Space

9. The whole deck and holden of the Vessel, including lawful deck-cargo to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's stores, Officers, Crew, stores, apparel, furniture, provisions and stores.

Master

10. The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to procure all voyages with the strict dispatch and under customary discipline with the Vessel's Crew.

The Master and Engineer to keep full and correct logs including cargo logs accessible to the Charterers or their Agents.

If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officer, or Engineer, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the arrangements.

Bill of Lading

11. The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Payment Clause incorporating Harter Tates legislation, the Ashcroft Jones Clause and the Botha-Maine Collision Clause.

Responsibility

12. The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transhipment, and deliver the cargo as destination.

The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipt. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading.

The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:

a) Failure on their part properly and carefully to stow, keep and care for the cargo while on board.

b) Unreasonable deviation from the voyage described in the Bills of Lading unless such deviation is ordered or approved by the Charterers.

c) Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo not affecting the trim or stability of the Vessel on sailing shall be the Charterers' liability.

Except as aforesaid the Charterers shall be liable for all cargo claims.

If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this clause had the cargo been the property of a third party and covered under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules.

The Charterers shall be liable for Claims on other lines or policies, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons covered with Charterers' approval or for the acts or omissions of the owners of the cargo.

Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter.

If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, damages or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.

Responsibility

13. As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exoneration:

Act of God, act of war, acts of terrorism, strikes, lock-outs, restraint of princes and riots, quarantine restrictions, fire, and

Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:

Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Master, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any form of defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.

The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.

Responsibility of Pilot, etc.

14. (A) In the event of stoppage or other necessary stoppage in practice, the efficiency of the Vessel, deficiency of work or Overtime done, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than consecutive days, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required.

Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until the time again in the same or equivalent position from the destination and the voyage resumed thereafter.

Wreck Incidents.	In the event of a breakdown of a wreck or wreckage, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated on the basis of the number of such machinery in relation to the number of vessels required for work. If the said 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205
Direction for Charterers' Accounts.	(3) In the event of the Vessel being driven into port or on shore through stress of weather, owing to gullies, rocks, shoals or to stress or strain with life or withering in accident or fire, any loading, unloading or any other work, including the unloading of cargo, to be done in the most expeditious manner, and if such unloading and/or other work, or any part thereof, is not done in the most expeditious manner, the Charterers shall be liable for the expenses of unloading and/or other work, and for the expenses of any other work, including the unloading of cargo, to be done in the most expeditious manner, and for the expenses of any other work, including the unloading of cargo, to be done in the most expeditious manner. 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225
Dredging.	Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dredging the ship for bottom painting and other maintenance work and actual time and place for such dredging to be mutually agreed. 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000
Closing Stores, etc.	15. Closing of holds or opening of pipes, whenever possible to be done during service, but if impossible the said 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000
Adwards.	16. The Charterers or their Agents at advance in the States, if required, necessary funds for ordinary expenses, to be paid for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advance to be deducted from the 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965

(B) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the Peoples Republic of China

27. In the event of the vessel under whose flag the vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not)

28. If the Owners or the Charterers may agree this Charter, subject upon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 8, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if she has no cargo on board, at the port at which she is to be discharged as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she is to be discharged as directed by the Owners, in all cases here shall entitle to be paid in accordance with Clause 7 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until effectively.

(C) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such act to be deemed a deviation.

General Average to be adjusted in accordance with York/Antwerp Rules, 1924. (Here not to contribute to General Average.

29. Expenses in connection with investigations involving expenditure related to cargo carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other investigations and/or expenses to be for the Owners' account.

30. The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be redelivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and time to count. The Charterers also to have the option of flying their home flag during the currency of this Charter.

31. The Charterers to have the option of placing a Supercargo on board, they paying per day for lodging and subsistence at the Master's table.

32. The Owners to victual pilots and Customs officers and also, when authorised by Charterers or their Agents, in victual tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' agents, etc, the Charterers paying per man per week, for all such victualling.

33. The Owners to supply light on deck and in holds, as on board at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical fixtures from shore are compulsory, in which case same to be for the Charterers' account.

34. The Owners to instruct the Master to report in writing to the Supercargo, if on board, and to the Charterers and/or their Agents at the port involved, about any fire/damage sustained to the Vessel. Such reports to be made immediately. If the damage is done unless the damage could not be detected at once in spite of strict supervision of the stevedoring.

35. If any ballast is required, all expenses for same, including time used in loading and discharging, to be for the Owners' account.

36. Any dispute arising under this Charter to be referred to arbitration in London, and Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrator shall not agree then to the decision of an Empire to be appointed by them, the award of the Arbitrator or the Empire to be final and binding upon both parties.

If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place.

If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent.

37. The Owners to pay a commission of _____ %

any time paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Broker and a reasonable fee for their work, if this said time is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the other against their loss of commission.

Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the brokers against any loss of commission, but in such case the commission not to be entered the brokerage on one year's hire.

Commission.

General Average.

Investigation.

Travel Work.

Supercargo.

Wash.

Light.

Investigation.

Clashes.

Ballast.

Arbitration.

Commission.

ANEXO IV

Annex XVII

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange November 6th, 1913—
Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

This Charter Party made and concluded in the City of New York, the _____ day of _____ 19____. Between _____ Owners of the good _____ (Stainship—Mastership) _____ of _____ tons gross register, and _____ tons net register, having engines of _____ indicated horse power and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed of about _____ cubic feet bale capacity, and about _____ tons of 2240 lbs. deadweight capacity (gross and bunker), including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity, allowing a minimum of fifty tons at a draft of _____ feet _____ inches on _____ Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about _____ tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about _____ knots on a consumption of about _____ tons of best White coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil, now _____ Chartered of the City of _____

Witnesseth, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for about _____ within below mentioned trading limits. Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for the fulfillment of this Charter Party.

Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at _____ in _____ dock or at such wharf or place where she may safely lie, moor alongside, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 5. Vessel on her delivery to be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, stowage and dunnage bales with sufficient steam power, or if not equipped with dunnage bales, then other power sufficient to run all the winches at one end the same time and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage) to be employed, in carrying lawful merchandise, (including petroleum or its products, in proper quantities, excluding _____

Vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk, all necessary stowage and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe ports and the ports in the West India America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or Mexico, and/or South America _____ of Europe, and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalen's River, River St. Lawrence between October 31st and May 15th, Hudson Bay and all whale parties; and including, when out of season, White Sea, Black Sea and the B. W.

_____ as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:

1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and sundry shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep the vessel in a thoroughly efficient state (beyond, outchery and equipment for and during the service.

2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilots, Agents, Commissions, Consular Charges (except those pertaining to the Crew), and all other equal expenses except those before stated, but when the vessel puts into a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. If no migration referred because of illness of the crew to be for Charterers account. If migration ordered because of cargo carried as per above while vessel is employed under this charter to be for Charterers account. All other obligations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

Charterers are to provide necessary dunnage and stowing boards, also any extra burlaps required for a special trade or unusual cargo, but Owners to allow them the use of any dunnage and stowing boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using stowing boards for dunnage, they making good any damage thereto.

3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on board the vessel at the current prices in the respective ports, the Vessel to be delivered with not less than _____ tons and not more than _____ tons and to be re-delivered with not less than _____ tons and not more than _____ tons.

4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of _____ United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on _____ summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, or thereafter, and at and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the close of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless fast) at _____ unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than _____ days notice of vessel's expected date of re-delivery, and probable port.

5. Payment of said hire to be made by New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the first half month or part of same the appropriate amount of hire, and should same not cover the rental due, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 2 a.m. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers by their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they to have the privilege of using vessel at once, such time to count as hire.

Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, but the Charterers are their

Agents, subject to 2 1/2% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

6. That the cargo be stowed, lashed and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may direct, provided the vessel can safely lie alongside at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely lie alongside.

7. That the vessels crews of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than the rate reasonably slow and careful) also accommodations for Supercargo, if optional, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for ship's officers, crew, meals, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers at the accommodations above, Charterers paying Owners' per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any illness or extra expenses are incurred in the consequence of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.

8. That the Captain shall prosecute his voyage with the utmost dispatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain although appointed by the Owners, shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.

9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted with the utmost dispatch. He is to be furnished with free accommodations, and same fare as provided for Captain's Table, Charterers paying at the rate of \$1.00 per day. Owners to visit Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to visit Tally Clerks, Stevedores' Foremen, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such visiting.

11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the Captain shall keep a full and correct log of the voyage or voyages, which are to be shown to the Charterers or their Agents, and furnish the Charterers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of ship Logs, showing the course of the vessel and distance run and the consumption of fuel.

12. That the Captain shall exercise diligence in caring for the ventilation of the cargo.

13. That the Charterers shall have the option of cancelling this charter for a further period of on giving written notice thereof to the Owners or their Agents days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.

14. That if required by Charterers, time not to countenance before and should vessel not have given written notice of readiness on or before but not later than a port, Charterers or their Agents in have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

15. That in the event of the loss of time from defence of men or stores, fire, breakdown or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, unloading for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the vessel be delayed by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of repairs first sustained in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.

16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (including from the date of loss or being lost) shall be returned to the Charterers at once. The cost of God, wages and, in, account of Prizes, Bunkers and Pilots, and all dangers and

accidents of the Seas, Rivers, Machinery, Unforts and Sails Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always distinctly excepted.

The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to turn and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.

17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be nominated by each of the parties herein, and the third by the two so choosing their decision or that of any two of them, shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.

18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Average contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all amounts paid in advance and not earned, and any unpaid hire or excess deposit to be retained at once. Charterers will not suffer, nor permit to be established, any lien or encumbrance in respect of their or their goods, which might have priority over the title and interest of the Owners in the vessel.

19. That all duties and charges shall be for Owners and Charterers' total benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, Article 17 to 22, inclusive, and Rule F of York-Antwerp Rules 1924, at each port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment adjustments in foreign currencies shall be exchanged into United States money at the rate prevailing at the date made and no allowance for damage to cargo claimed in foreign currency shall be allowed at the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Advance payment or bond and such excellent security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the carrier, be payable in United States money and be retained to the adjuster. When so required the deposit shall be held in a special account of the place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in United States money.

In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by strike, contract, or otherwise, the goods, the shippers and the consignees, jointly and severally, shall contribute with the carrier in the general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a sailing ship is wrecked or wrecked by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such sailing ship or ships belonged to the carrier.

Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.

20. Fuel used by the vessel while off hire, also for bunking, condensing water, or for grates and stoves to be paid for as to quantity, and the cost of separating same, to be allowed by Owners.

21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be stocked at a convenient place, between cleared and ported wherever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from time of last porting, and payment of the hire to be suspended until the leakage is proper state for the service.

22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear for all decked and parts of loading in up to three tons, also providing jacks, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with

ricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The Charterers to have the use of any gear on board of the vessel.

23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging; likewise to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen, deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the crew at the port, as labor unions, prevent crew from driving winches, show Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned thereby.

24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and of the exemptions from liability contained in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1925, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels, etc." in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:

U.S.A. Coast Paragraph

This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1924, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act in any instance, such term shall be void to that extent, but no further.

Both-to-Blame Collision Clause

If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship & carrier.

25. The vessel shall not be required to enter any lee-bound port, or any port where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the port or to get out after having completed loading or discharging.

26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners remain responsible for the navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when sailing for their own account.

27. A commission of 1½% is payable by the Vessel and Owners in on freight earned and paid under this Charter, and also upon any commission or extension of this Charter.

28. An address commission of 2½% payable to on the hire earned and paid under this Charter.

By cable authority from

The original Charter Party in our possession.

As For Owners
BROKERS

ANEXO V



TANKER TIME CHARTER PARTY

DESCRIPTION
OF VESSEL
AND
PERFORMANCE

	IT IS THIS DAY AGREED between	1
	of	2
	thereinafter referred to as "Owner", being	3
	Owner of the good	4
	Tank Vessel called	5
	thereinafter referred to as "the Vessel" as per Clause 1 hereof and	6
	of	7
	thereinafter referred to as "Charterer".	8
	1. Owner guarantees that at the date of delivery of the Vessel under this Charter	9
	it shall be classed	10
	to the said class	11
	tons net 2,242 tons total deadweight of cargo,	12
	bunkers, water and stores on assigned summer mode draft of	13
	that the loading is unladen and that the Vessel was, a total capacity for bulk cargo, after	14
	deduction of 2% for expansion of	15
	of permanent bunkers, which have a capacity after deduction of 2% for expansion of	16
	tons net 40 cubic feet of fuel.	17
	It shall be in every way fitted for burning marine diesel oil of fuel oil with a minimum	18
	viscosity of 3500 seconds Redwood 1 at 100 degrees F., in main motor and any auxiliary	19
	grade of fuel oil under boiler,	20
	It shall be fully loaded and capable at all times of heaving, maintaining and discharging	21
	cargo at a temperature of at least 120° F. at a sea temperature of 40° throughout the	22
	entire voyage,	23
	It shall be equipped with	24
	main cargo pumps and	25
	stopping	26
	power capable of maintaining an aggregate discharge throughout of	27
	U. S. Barrels and	28
	U. S. Barrels water, respectively per hour with a pressure	29
	at the Vessel's hundred (100) cubic feet not exceeding	30
	for sea service inch, and	31
	10) Owner guarantees that the Vessel shall be capable on delivery of maintaining and shall	32
	maintain throughout the period of this Charter Party on all sea passages from Seaboard to	33
	Strabury a guaranteed average speed loaded and light including those particular stops at	34
	sea which are not counted as periods of stoppage under the terms of this Charter Party under	35
	all weather conditions, of	36
	hours on a guaranteed daily consumption of	37
	tons of 12,740 that fuel oil and	38
	day for all purposes including cargo heating and tank cleaning	39
	Should the Owner during any twelve consecutive months of the period of service under	40
	this Charter fail to comply in any respect with its obligations under this Clause, Charterer	41
	shall be entitled to receive his paid during such twelve consecutive months by deduction	42
	from next due payment or otherwise in proportion to the extent of such failure, without	43
	prejudice to any claim Charterer may otherwise have on Owner under this Charter. See	44
	Clause 10.	45
	Owner to have similar privileges under this Clause for receiving compensation as	46
	Charterer should Vessel performance as contemned speed be in excess, or consumption	47
	for propulsion be below the descriptions, outlined herein.	48
	In the event of Charterer having a claim in respect of Vessel's performance during the	49
	first year of term of the Charter period and any extension thereof as specified in Clause 3	50
	hereof the amount of such claim shall be withheld from due Payment in accordance with	51
	Charterer's estimate made about two months before the end of the Charter period and any	52
	necessary adjustment after the end of the Charter shall be made by payment by the Owner	53
	to the Charterer to the Charterer to the Owner as the Court may require.	54
	Should any conflict arise between the particulars set out in the attached form 2 and	55
	any provision hereof this clause of this Charter, the provision of this Charter shall prevail.	56
	2. Owner shall, before, at the date of delivery and throughout the period of service under this	57
	Charter, exercise the diligence to make and maintain the Vessel	58
	fit in every way fit to carry crude petroleum and/or its products, and	59
	fit to light, stow, dunnage, secure, in good stow and condition, in every way fit for the service, with the	60
	machinery, boilers, fittings, pumps, heating coils and hull in such a state as to obtain the	61
	most economic working and with a trial and efficient complement of Master, Officers and	62
	crew for a Vessel of her tonnage.	63
	Owner warrants that throughout the period of service under this Charter it will, wherever the	64
	purpose of time, vessel and tonnage are not excluded, exercise diligence to maintain the Vessel	65
	steps to be taken to maintain the Vessel as stipulated in Clause 2 hereof and in this Clause as to restore	66
	the Vessel to such condition, requiring due diligence to maintain or restore the Vessel as afloat and	67
	that at its expense will comply with the regulations in force as afloat and unloaded from time to	68
	time so as to enable the Vessel to pass through the Suez and Panama Canals by day and night without	69
	delay, trouble or unloading, where the size of the Vessel so permits.	70

CONDITION
OF VESSEL

PERIOD AND TRADING LIMITS	3. Charter hereby lets, and Charterer hereby hires, the Vessel as herein described for the term of _____, Charterer having the option of continuing the Charter for a further period of _____ by giving Notice _____ months notice thereof previous to expiration of the first named term, due to contingencies which may arise hereon from the Master has been given to Charterer in his Agent's demurrage billight unless Charterer shall be at its disposal in such ready access to dock, wharf or place where the cargo can always safely be stowed, as Charterer or its Agents may direct, the Vessel being bound in all respects ready to receive cargo with holds and cargo tanks, pipes and pumps clean and tight to Charterer's inspection's satisfaction and in every way fitted for the service and the carriage of _____ at Charterer's option, after having been dispricked and pumped _____ at Charterer's expense. To be employed in any part of the world, trading between safe ports as such lawful trade as Charterer or its Agents may direct, subject to both the Warranties and Charter as per every attached hereto. Charterer shall be allowed to breach the clause of this Charter, Charterer shall not be deemed to warrant the safety of any port, place, berth, dock, anchorage or submarine line and shall be liable on loading in respect thereof except for loss or damage caused by its failure to exercise due diligence as provided above. Subject as above, the Vessel shall be loaded and discharged in any dock or at any wharf or place or anchorage or submarine line at Charterer's option, Charterer shall be at its disposal where the Vessel can always safely be used as at any safe port, place, berth where the Vessel may have to be engaged as usual and customary for vessels of like tonnage and draft.	63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85
SAFE BERTH	4. The vessel shall be despatched by Charterer at Charterer's option and redelivered to Owner at Charterer's option. Bills of Lading and redelivery are to be adjusted to Crewech Meridian Time and payment of hire is to be based on the same date.	86 87 88 89 90
DELIVERY AND REDELIVERY	5. The Vessel shall not be delivered to Charterer, and not shall any commence before _____ unless with Charterer's consent, and Charterer shall have liberty to cancel this Charter should Vessel not be ready and at its disposal on or before _____ with said liberty to cancel to continue day by day and through the actual time of the Vessel's tender at notice of readiness. In the Vessel as a New Building it will be delivered to the Charterer within the laydays, immediately upon completion as the Vessel by the Builder and delivery to and regular by the Owner, with Charterer having the option to take delivery of the Vessel under this Charter if completed before the commencement of laydays.	91 92 93 94 95 96 97 98
RATE OF HIRE	6. Subject as herein provided Charterer shall pay for the use and hire of the Vessel while on hire at the rate of _____ per annum in _____ months, commencing on _____ and from the time and date of her delivery to Charterer, and pro rata for any part of a month, and continuing until the time and date of her redelivery to Owner.	99 100 101 102
PAVMENT OF HIRE	7. Payment of the said hire shall be made by check monthly in advance in _____ currency of _____ less any amounts disbursed as per Charterer's bill and less any hire paid or expenses incurred by Charterer as may reasonably be estimated by Charterer to arise to it on hire periods, and less any amount due or estimated to become due to Charterer under the terms of Clause 1 hereof, and any amount disbursed by Charterer such as any disbursements by Charterer or affiliates of Charterer, advances, monies owing by Charterer to Charterer or affiliates of Charterer, but not limited to the Vessel under this Charter and to include but not limited to freight brokers, agency fees, etc. any adjustment to be made at the date due for hire and promptly payment after the date due has been ascertained. In addition of monthly and regular payment as herein specified, the Owner will allow the Charterer when necessary the Charterer shall make payment of the amount due without interest within ten (10) days of receipt of notification from the Owner, failing which the Owner will have the right to withdraw the vessel from the service of the Charterer, without prejudice to any claim the Charterer may otherwise have on the Charterer under this Charter.	103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115
INCREMENT	8. It is agreed that while the Vessel is on hire Charterer shall pay a fixed sum increment of _____ \$ _____ per month to cover in full the cost of the following: a) Expenses and cost of cable actually incurred by the Master on Charterer's account. b) Cost of all telephone calls, wireless telegraphy messages and telegrams sent for Charterer's account. c) Cost of all expenses incurred on behalf of Charterer or its Agents in any connection the Master shall execute his voyage with the utmost dispatch and shall render all reasonable assistance with the Vessel's crew and equipment, overboard of Officers and crew to be made at request of Charterer or its Agents. d) Less Owner's payment for galley and crew fuel for heating quarters.	116 117 118 119 120 121 122 123
OFF-HIRE	9. In addition to any recovery or hire allowed pursuant to Clause 1, in the event of loss of time, or consuming for more than 24 hours, due to ill-effects of performed or stores, repairs, broken down machinery or otherwise of machinery or equipment, or interference of substances, oil spill or stranding or fire or accident or damage to the Vessel or any other cause preventing the efficient working of the Vessel, or a) whether or not continuing for 24 hours, or due to strikes, refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of Master, Officers or crew, or b) for the purpose of obtaining medical advice or treatment for or loading any sick or injured persons on the Vessel, a possible ransom under Clause 21 (a) or for the purpose of saving the body of any person within the vessel a passenger or while towing or attempting to save life or property or going to the aid of a vessel in distress, voluntarily or otherwise,	124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137

ADVANCES	15. Owner, upon commencement of this Charter, shall establish a revolving fund with Charterer, representing 100% of as required, on the amount of _____ . Such revolving fund shall be used by Charterer to reimburse A or its Agents for any monies advanced to the Master or Owner's Agents or in payment of disbursements made for Owner's account Upon termination of this Charter, the amount standing in said fund, after any disbursements by Charterer and amounts due by it to Master or Owner's Agents, and a reduction of any other sums owing by Owner to Charterer, shall be returned to Owner.	220 221 222 223 224 225
SPACE AVAILABLE TO CHARTERER	16. The whole reach, hatches and decks of the Vessel and its passenger accommodation (which shall be deemed to include Owner's suites, if any, shall be at Charterer's disposal, receiving only pilots and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, crew, luggage, apparel, furniture, provisions and stores, provided that the weight of stores on board shall not, unless specifically agreed, exceed 200 tons at any one time during the period of the Charter. The Vessel shall load and discharge Cargo as rapidly as possible by night as well as by day when required by Charterer or its Agents to do so. Charterer may consult with the safety of the Vessel remove any stowaways and stowages, which shall, if required, be regulated by Charterer to be loaded to deck at his own expense and to the satisfaction of Owner's surveyor.	226 227 228 229 230 231 232
STORAGE	17. Charterer shall have the option of stowing lawful merchandise in coamings and/or coys and/or other packages in the Vessel's hold, tween decks and/or other suitable space available.	235 236
OWNER TO PROVIDE	18. Owner shall provide and pay for all provisions, deck and engine room stores, games and cabin stock, insurance on the Vessel, wages of the Master, Officers and crew, consular and agency fees pertaining to the Vessel, Master, Officers and crew; all fumigation expenses and disinfection (except incineration); and fresh water used by the Vessel.	237 238 239 240
CHARTERER TO PROVIDE	19. Charterer (except during the period when the Vessel is off-hire) shall provide and pay for no fuel except for Luffey and crew, as provided in Clause 8, and all other items of the Vessel at a stevedore. Charterer shall also pay for all port charges, light dues, dock dues, Panama and other canal dues, wharfe, consular and agency fees, canal dues pertaining to the Vessel, Master, Officers and crew, plus necessary for assisting the Vessel at, about and out of port for the purpose of carrying out this charter, agencies pertaining to its cargo, commissions, expenses of loading and unloading cargo, and all other charges whatsoever except those herein stated as payable by Owner. Owner shall reimburse Charterer for any fuel used or any expenses incurred in making a general average sacrifice or expenditure.	241 242 243 244 245 246 247 248
DUTIES OF MASTER	20. The Master shall prosecute his voyages with the utmost dispatch and shall render all reasonable assistance with the Vessel's Officers and crew and equipment.	249 250
INSTRUCTIONS AND LOGS	21. The Master shall be furnished by Charterer, from time to time, with all requisite instructions and sailing directions, and both he and the Engineer shall keep full and correct logs of the voyages, which are to be sent to Charterer and its agents, and abstracts of which are to be sent to Charterer from each port of call.	251 252 253 254
CONDUCT OF VESSEL'S PERSONNEL	22. If Charterer shall complain of the conduct of the Master or any of the Officers, Officers and Charterer jointly shall immediately investigate the complaint, and if the complaint proves to be well founded, Owner shall, without delay, make a change in the appointments.	255 256 257
BILLS OF LADING	23. The Master (through an appointed by Owner) shall be under the orders and directions of Charterer as regards employment of the Vessel, cargo or other arrangements. Bills of Lading are to be signed at any rate of freight Charterer or its Agents may direct, without prejudice to this Charter, the Master signing at a stevedore at the offices of Charterer or its Agents to do so. Charterer hereby indemnifies Charterer against all consequences or liabilities that may arise from the Master, Charterer or its Agents signing Bills of Lading or other documents, or from the Master otherwise complying with Charterer or its Agents' orders, as well as from any irregularities in papers supplied by Charterer or its Agents. The said indemnity shall not extend to any consequences or liabilities or apply to any loss or damage arising from orders to proceed to, enter, remain in or at, depart from or shall result in or at any port, place, berth, dock, anchorage or submarine line, other than consequences or liabilities or loss of damage resulting from or caused by failure to maintain the diligence as required by Clause 3 hereof.	258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268
DUNKERS AT DELIVERY AND RECEIVERS	24. Charterer shall accept and pay for all bunker oil, and ballast water of Vessel (a stevedore) on board at the time of delivery, and Owner shall, on the expiry of this Charter, pay for all bunker oil, and ballast water of Vessel (a stevedore) then remaining on board at current market prices at the respective ports. Owner shall give Charterer the use and benefit of any fuel contracts if any have in force, at Manila and/or abroad if so required by Charterer, provided suppliers agree. Maximum bunker fuel on delivery and delivery to be sufficient for Vessel's needs to reach next loading port plus spares as required by Charterer and Owner, respectively.	269 270 271 272 273 274 275
GRADE OF DUNKERS	25. Charterer has the option of supplying fuel oil in the main motor main diesel oil as fuel oil with a maximum viscosity of 3500 seconds Redwood at 100 degrees F. and for use under the boilers any commercial grade of fuel oil. If Owner requires the Vessel to be supplied with more expensive bunkers, Charterer shall be liable for the extra cost thereof.	276 277 278 279
DRYDOCKING	26. Owner agrees to drydock and paint the Vessel's bottom about every year but not more than twice within, and, when due, Charterer agrees to send the Vessel to a port designated by Owner where she can be cleared of oil and gas and be drydocked and painted. In such event Owner shall always be solely responsible for clearing the Vessel of oil and gas and the expense and time thereof. Incidental towages, pilages, fuel, water and all other expenses of drydocking and painting, including additional expense of lashing bunkers shall be for Owner's account. In case of drydocking pursuant to this clause at a port where the Vessel is laid, discharges of bunkers under Charterer's orders, here shall be suspended from the time Vessel receives from private or arrival, at a harbor, or an arrangement of drydock at a berth, if she arrives loaded, when Vessel is again ready for service. Owner agrees that he will not schedule Vessel for annual drydocking between October 1 and April 30. In case of drydocking, whether for painting the Vessel's bottom and/or repairs, at a port designated	280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290

	by Damer other than where the Vessel loads, discharges or bunkers under Charterer's orders, he shall be indemnified from the time the Vessel departs from the said port until the time taken to Charterer's next loading port until the time when the Vessel returns to the said or destination port, and all port charges incurred and dues and wages incurred between these times, and to be for Owner's account, including agency fee, taxes having the character of a port charge, and all other charges of such port, it is understood that the destination of the discharging port, whether for bottom painting and/or repairs is Damer's responsibility.	273 274 275 276 277
	All discharging shall be at Damer's expense. Time saved by the Vessel in not waiting for port to enter disdock shall, irrespective of duration, count in on-hire.	278 279
NEGLIGENCE OF PILOTS, ETC.	27. Neither Charterer, nor any of its associated or affiliated companies, nor any of the employees, servants, representatives and agents of any of the foregoing, shall be responsible for any losses, damages, delays or liabilities arising from any negligence, incompetence or incapacity of any pilot, stevedore, longshoreman or the personnel of any tug or barge or arising from the terms of the contract of employment thereof and of any tug or barge, stevedore or other craft, which terms Damer hereby agrees to accept and be bound by, or arising from any carelessness or any incompetence of any stevedore, pilot, tugs, launches or any other craft, the liability for which are assumed by Charterer, and Damer agrees to indemnify and hold Charterer harmless against any and all such losses, damages, delays or liabilities but such amount shall not exceed the amount in which Damer would have been entitled to find its liability if Damer had itself chartered the said pilots, stevedores, longshoremen, tug personnel, tug or barge, launches or other craft. When any licensed pilot, captain or other officer (hereinafter "said person") is an employee, servant or representative of Charterer or its agents or of any of its associated or affiliated companies or of their agents or a tug furnished to or engaged in the service of any other tug power or assistance by a vessel making use of or having available for own propelling power goes on board said vessel, or on other licensed pilot goes on board said vessel, it is understood and agreed that such person or persons are to be considered independent subcontractors and before the below set vessel of the Owner and the vessel for all purposes and in every respect and shall be subject to the exclusive supervision and control of the vessel and her personnel, and neither Charterer nor Damer nor the tug or tug personnel, agents or Charterer shall be under any liability for excess of navigation, mismanagement of the vessel or other losses, damages, delays and liabilities resulting therefrom. This shall include, but not be limited to, the giving of orders to any tug or barge engaged on existing vessel and in respect to the handling of the vessel, and to the duty of the master and his crew and to the loading or unloading of the vessel, in respect to the foregoing, Damer hereby agrees to indemnify and hold harmless Charterer for any of its associated or affiliated companies or its agents or the employees, servants or representatives of the foregoing in the event that said licensed pilot, captain or other officer is employed by such company or firm and all losses, damages, delays and liabilities whatsoever whether by third parties or otherwise, arising from the acts or omissions of such person or persons.	280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297
TUGBOATS	28. Charterer shall have the option of using its own tugs or those owned by third, subsidiary or affiliate companies in the docking, undocking, or anchoring in other ways of the vessel covered by this charter, in this event the terms and conditions for such services prevailing in the port where such services are rendered, and used by independent tugboat owners, as well as postage provisions under Clause 27 above, shall be applicable and Charterer and all subsidiaries or affiliates shall be entitled to all the exemptions, liens and limitation of liability applicable to said independent tugboat owners in the above mentioned terms and conditions and to the above mentioned privilege provisions under Clause 27 above.	298 299 300 301 302 303
EQUIPMENT	29. Charterer, subject to Damer's approval, shall be at liberty to fit any additional pumps and/or gear for loading or discharging cargo or stow equipment on board, and on board at the commencement of the Charter, and to make the necessary connections with steam or water pipes, such work to be done at its expense, and such pumps and/or gear so fitted to be demitted in its entirety, and Charterer shall be at liberty to remove it at its expense and time during or at the expiry of this Charter, the vessel to be left in her original condition to Damer's satisfaction.	304 305 306 307 308 309
PREVIOUS CHARTERS	30. The last two previous charters entered, or to be entered, by the Vessel immediately preceding her entering upon this Charter consisted, or will consist of:	310 311
CONDITIONS OF TANKS	31. Charterer will redeliver Vessel to Owner at the expiry of this Charter with tanks in condition suitable for the carriage of the cargo defined in Clause 3 of this Charter, if under Clause 3 Charterer has the option for clean and/or dark oil loading then cargo tanks, no oilfleece may be clean or dirty at Charterer's option, in no event shall Charterer be obligated to redeliver Vessel gasfree.	312 313 314 315
TANKS, ETC.	32. Owner guarantees that the tanks, valves and pipelines are oil tight at the commencement of this Charter, and Owner binds itself to take every possible precaution to maintain the tanks, valves and pipelines in this condition during the charter period.	316 317 318
PASSENGERS	33. Charterer may send passengers in the Vessel's available accommodation upon any voyage made under this Charter, Damer limiting provisions and all amenities as stipulated in Annex, Charterer paying at the rate of _____ per day for each passenger while on board the Vessel.	319 320 321
SUBLET	34. Charterer shall have the option of subletting or assigning this Charter to any individual or company but Charterer shall always remain responsible for the due fulfillment of this Charter in all of its terms and conditions.	322 323 324
LAYUP	35. Charterer shall have the option of laying up the Vessel for all or any portion (not exceeding 30 days) of the charter period, in which case lay charges shall continue to be paid, but there shall be credited against such base the whole amount which Damer shall give the responsibility should save during such period of lay-up through deduction in expenses, less any extra expenses to which the Owner is put as a result of such lay-up.	325 326 327 328 329 330 331 332
	Should Charterer, having exercised the option granted hereunder, desire the Vessel again to be put into service, Owner will, upon receipt of notice from Charterer in such effect, immediately take steps to restore the Vessel to service as promptly as possible. The option granted to Charterer hereunder may be exercised one or more times during the currency of this Charter or any extensions thereof.	333 334 335

	for war risk insurance premiums while Vessel is within war risk insurance to be arranged by Owner.	415
	43. In the event of the breakdown of war risk coverages and the continuance of this Charter, the Charterer shall assume the payment of all war risk and insurance projects entered in connection with the Master, Officers and Crew as a consequence of such war risk actual happenings.	418 417 418
REQUISITION	44. Should the Vessel be requisitioned by any government or governmental authority during the period of this Charter, the Charterer shall assume the payment of all war risk coverages during the period of such requisition, and payment of other requisitioning cost in respect of such requisition shall be the Owner's account, the cost the Vessel is on any requisition shall be paid as part of the period provided in Clause 3 of this Charter.	419 420 421 422
CHANGE OF OWNERSHIP	45. Charter shall not change ownership and/or flag of the Vessel without prior written approval of Charterer.	423 424
DAMAGES	46. Damages for breach of this Charter shall include all possible damages, and all reasonable costs and attorney fees incurred in any action or proceeding hereunder.	425 426
DEMISE	47. Nothing herein contained shall be construed as creating a demise of the Vessel to Charterer.	427
WAR RISKS	48. (a) If any part of loading or of discharge occurs at this Charter Party or to which the Vessel may possibly be ordered pursuant to the terms of this Charter to be blocked or (b) if coming in any way, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law or any such part of loading or of discharge, or the loading or discharging of cargo at any such port be considered by the Master or Charterer to be in its discretion dangerous or prohibited or (2) if it is considered by the Master or Charterer to be in its discretion dangerous or responsible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge - Charterer shall have the right to order the cargo or any part of it if it may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the voyage or sailing or discharging ports respectively established under the provisions of this Charter Party provided such other port is not blocked or that entry there to is loading or discharge of cargo thereof is not in the Master's or Charterer's discretion dangerous or prohibited, or in respect of a port of discharge or wharves be refused upon Charterer's written demand after it or its agents have received from Owner a receipt for the reimbursement of a substantive net, Owner shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which it or the Master may in its or his discretion decide or otherwise within the range of discharging ports established under the provisions of this Charter Party and such discharge shall be deemed to be the fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of this Charter Party, this Charter Party shall be read in respect of arrival and of other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally envisaged in the charter, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of this Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo therein shall be paid by Charterer or cargo owner. In the latter event Owner shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.	428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504
	(b) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations - as to departure, arrival, routes, ports of call, stopovers, destinations, times, rates, delays or to any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other governmental or legal authority including any local government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any commander or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such direction or recommendation. If by reason of non-compliance with any such direction or recommendation anything is done or is not done such shall not be deemed a breach of this Charter or an compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not portend to be paid in ports of discharge or other destinations or in which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bill of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Charterer in his or his discretion may decide and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be the fulfillment of the contract or contracts of affreightment and Owner shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports originally designated or to which the Vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such port of discharge shall be paid by Charterer and/or cargo owner and Owner shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.	505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520
BOTH TO DEMISE	49. If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo loaded aboard her shall indemnify the Owner against all loss of liability in the office of non-carriage ship in the limits insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claims whatsoever on the behalf of said cargo, paid or payable by the other or agreed by the charter or non-carriage ship or the Owner as part of their contract against the paying ship or Owner, but the amount payable shall also apply where the owners, servants or crew in charge of any ship or object collide with, or in collision with, the colliding ship or object are at fault in respect of a collision or contact.	505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520
NEW HANSON CLAUSE	50. In the event of accident, damage, discharge or leakage or pilferage before or after the commencement of any voyage, resulting from any cause whatsoever, admitted to be the negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the goods, shipping, consignee or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average in the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay a share and interest thereon in respect of the proceeds of a selling them is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said sailing ship or ships belonged	518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530

to strangers such amount to the contrary or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods, and any salvage and special charges thereon shall, if covered, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to cover before delivery in lieu of such deposit. Charterer has the option to give and Owner will accept without prejudice any contribution of the goods and any salvage and special charges thereon as may be required to be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods.

**CLAUSE
FURNISHMENT**

50. Bills of Lading issued hereunder shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1924, except that if any Bill of Lading is issued at a place other than any office, jurisdiction or legislation over a statutory effect of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then the Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of such act, ordinance or legislation. The applicable act, ordinance or legislation hereinafter called the "Act" shall be deemed to be incorporated in the Bills of Lading issued hereunder and nothing herein contained shall be deemed a contravention by the Owner in charge of any of the rights or liabilities of an owner or of any of the responsibilities of a charterer under the act. If any terms of the Bills of Lading issued hereunder be incorporated in the act to any extent, such terms shall be void to that extent but no further.

LAW

51. This charter party, in far as possible, be governed by the applicable laws of the United States/England except in cases of general average, which shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1924 and, as to matters not provided for by these rules, according to the laws and usages at the port of New York. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States/England as selected by Charter, unless otherwise mutually agreed. An Adjuster appointed by Owner and approved by Charterer, who shall attend to the settlement and collection of the General Average, subject to customary charges. General Average agreements and/or Security shall be furnished by Charterer and/or Charter, and if Charter and/or Consignee of cargo, if required. Any cash deposit being made as security to pay General Average and/or charges shall be returned to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared. Should the Vessel put into a port of distress or be under average, she is to be consigned to the Owner's agents, paying them the usual charges and commissions.

**LIMITATION
OF LIABILITY**

52. Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the Owner or Chartered Owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

COMMISSION

53. per cent commission shall be due by the Vessel and her Owner on all bills of lading under this Charter to

ARBITRATION

54. Any and all differences and disputes of whatsoever nature arising out of this Charter shall be put to arbitration in the City of LONDON, ENGLAND, pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a Board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by Owner, one by Charterer and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final, either orally or by a written order specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator in writing or otherwise specified then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be a disinterested person, with precisely the same force and effect as if said second arbitrator had been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a judge of any court of maritime jurisdiction in the city above mentioned for the appointment of a third arbitrator, and the appointment of such arbitrator by such judge on such application shall have precisely the same force and effect as if such arbitrator had been appointed by the two arbitrators, and such time as the arbitrators finally close the hearings either party shall have the right by written notice served on the arbitrators and an officer of the other party in writing further disputes or differences under this Charter to be heard and determination. Awards made in pursuance of this clause may require costs, including a reasonable attorney fee, and judgment may be entered upon any award made hereunder in any court having jurisdiction in the premises.

IN WITNESS WHEREOF, THE PARTIES HAVE CAUSED THIS CHARTER TO BE EXECUTED IN DUPLICATES
THIS DAY AND YEAR HEREIN FIRST ABOVE MENTIONED.

WITNESS TO SIGNATURE OF

WITNESS TO SIGNATURE OF

DESCRIPTION OF VESSEL

This form is to be completed and returned as soon as possible after charter negotiations are commenced. When completed and agreed the form will be incorporated into the Charter Party and the particulars contained therein will be taken as representations by Owners, except as otherwise specifically provided, and binding upon them.

Dated _____

Of the _____ Motor/Steam Tank Vessel _____

Particulars to be
Completed

1. Classification _____
2. Deadweight (classified summer freeboard) _____ Tons
 Tropical S.W. _____ Tons
 Winter S.W. _____ Tons
 Suez Canal Net Registered Tonnage _____ Tons
3. Dimensions
 - (a) Length overall _____ Ft. _____ Ins.
 - (b) Length between perpendiculars _____ Ft. _____ Ins.
 - (c) Beam extreme _____ Ft. _____ Ins.
 - (d) Molded depth _____ Ft. _____ Ins.
 - (e) Draft Fully laden in salt water on classified summer freeboard
 _____ Ft. _____ Ins.
 Tropical S.W. _____ Ft. _____ Ins.
 Winter S.W. _____ Ft. _____ Ins.
 Fresh water allowance _____ Ins.
 Light ship _____ Ft. _____ Ins.
 With permanent ballast only _____ Ft. _____ Ins.
 With normal ballast _____ Ft. _____ Ins.
4. Boiler and Steam Capacity
 - (a) Number and type _____
 - (b) Estimated maximum temperature at which can maintain cargo heating _____ Degree F.
 - (c) Net steam available for driving cargo pumps (i.e. total steam available less that required for maintaining float of cargo, driving auxiliaries and ship's services) _____
5. Speed and Consumption (to conform with Clause 1 (f))
 - (a) Average service speed _____ Kts.
 - (b) Fuel consumption per day at sea for all purposes except cargo heating or tank cleaning at average service speed:
 - (1) Main engines or boilers _____ Tons Per Day
 Grade of bunkers _____
 - (2) Auxiliary boilers (if auxiliaries are electrically driven, consumption of diesel generators) _____ Tons Per Day
 Grade of bunkers _____
6. Bunker and Water Capacity

(a) Capacity of bunker tanks _____	Fuel	Diesel	
	Tons	Tons	
(b) Number of grades of bunkers can segregate _____			Grades
(c) Capacity of water tanks _____			Tons
(d) Steaming range afforded by capacity of bunker tanks _____			Miles
(e) Steaming range afforded by capacity of water tanks and/or evaporators _____			Miles
7. Cargo Tanks
 - (a) Number of compartments _____
 - (b) Total capacity in fresh water (90% full) _____ U.S. barrels
 - (c) Number of grades can segregate with two valve separation _____ Grades
 - (d) Quantities each section _____ Tons

LOADING/DISCHARGING ARRANGEMENTS

Particulars to be
Completed

8. Cargo Loading Performance
- (a) Maximum rate at which vessel can load homogeneous cargo _____ Tons per Hr.
- (b) Maximum rate at which vessel can load each grade when loading two grades simultaneously _____ Tons per Hr.
9. Amidships Loading and Discharge Manifolds
- (a) What is the distance of manifolds from bow _____
stern _____
- (b) Distance of manifold flanges from ship's side _____
- (c) Is vessel equipped with removable or temporary rails in way of manifold? Yes/No _____
- (d) If rails in way of manifold are permanent what is height _____
- (e) Construction material manifolds (cast iron, steel, etc.) _____
- (f) Size of connections on each side: _____
- (g) Height of centers of flanges above deck _____
- (h) Distance between centers of manifold flanges _____
- (i) Is vessel equipped with suitably reducing pieces to enable loading and discharging connections on port or starboard sides to be connected to 12", 18" or 24" hoses? _____ Number and sizes of reducers _____
- (j) Number of loading/discharging lines can connect on each side _____
- (k) Number and position of bunkering connections relative to loading/discharging manifolds _____
10. Cargo and Bunkering Lines
- Does arrangement of cargo lines, valves, gas vents, etc., permit:
- (a) Stern as well as normal amidships loading/discharging for
- (1) Cargo _____
- (2) Bunkers _____
- (b) State number of grades can load/dischARGE simultaneously through amidships connection with two valves separation without risk of contamination _____ Grades
- Bunkering connections:
- (a) Size and reducers available _____
- (b) Location of flanges from ship's side: _____
11. Ballasting System
- (a) Is vessel equipped with separate ballasting system? _____
- (b) State percentage of ship's summer deadweight separate system can contain _____ %
- (c) Time required load and discharge quantity of ballast as in (b)
- (1) Load _____ Hrs.
- (2) Discharge _____ Hrs.
- (d) Can ballast and cargo be handled simultaneously? _____ Yes/No
12. Cargo Pumps
- (a) Number _____
- (b) Make _____
- (c) Type _____
- (1) If reciprocating:
State distance from suction valve plates to base line of vessel _____
- (2) If Centrifugal:
State distance from center of impeller to base line of vessel _____
- (d) Size _____
- (e) Designated rated capacity of each pump in water tons per hour at _____ lb. p.s.i. pressure at the pump _____ wt. per hr.

13. Stripping Pumps

- (a) Number and size _____
 (b) Capacity of each pump in water tons per hour against pressure at _____ lb. p.s.i.
 at the pump _____ w.t.p.h.

14. Heating Coils

- (a) Type of coils and material of which manufactured _____
 (b) Volume of tank per sq. ft. of heating surface
 (1) Center tanks _____ cu. ft.
 (2) Side tanks _____ cu. ft.
 (c) Height of coils from tank bottoms _____ inches

15. General

- (a) Cube capacity of forehold _____ cu. ft.
 (b) Is forehold registered for low flash package cargoes? _____
 (c) Safe working load of derricks or limit of jibs/duck _____ tons
 (d) Safe working load of derricks in way of masthead _____ tons
 (e) Safe working load of derrick for handling forehold cargo _____ tons
 (f) Radio Telephone fitted _____ Yes/No
 (g) Automatic Pilot fitted _____ Yes/No
 (h) Echo Sounder fitted _____ Yes/No
 (i) Radar fitted _____ Yes/No
 (j) Depth Navigator fitted _____ Yes/No
 (k) Squelched log fitted? _____ Yes/No
 (l) Are any auxiliaries run on diesel? _____ Yes/No

If so give details of consumption _____

- (m) Type of galley and fuel required _____
 (n) Type of winches, (electric, steam, etc.) _____
 (o) Are tensioning winches and wires fitted? _____
 (p) Is Suez Canal Projector fitted? _____
 (q) If Vessel's dimensions compatible with Panama Canal transit will she comply with Panama Canal Regulations for the carriage of:
 (1) Grade "A" cargoes _____
 (2) Grade "B" cargoes _____
 (3) Grade "C" cargoes _____
 (4) Grade "D" cargoes _____

- (r) Special instrumentation such as Doppler Navigation or Docking Systems:

- (s) With what type and size bow loads is vessel equipped?

- (t) Any special type of mooring equipment for making fast in a Single Point Mooring (such as Sibitt's Towing Bracket) or other quick release devices:

N.B. When submitting this Form the following plans should be attached:

- (1) General Arrangement Plan.
 (2) Pumping Arrangement Plan.
 (3) Plans of Cargo Tank Ventilating Systems.
 (4) Characteristic Curves of pumps if Centrifugal pumps installed.
 (5) Deadweight Scale and TPI's at various light and load drafts.

ASSIGNMENT 1

To Form M-212

Performance Calculations:

(A) Speed

1. The average actual speed (knots and ballast) under all weather conditions divided by the speed stipulated in Clause 119 times actual hours under all weather conditions equals Charter Party hour.
2. Total actual hours under all weather conditions less Charter Party hours times hire per hour equals speed deduction.

Example:

1. Speed $\frac{15.8}{15.5 \text{ C/P Warranty}}$ Knots 300 days
 $\times 0.95774 \times 7200 \text{ hours} = 6568 \text{ C/P hours}$
2. 7200 actual hours 15.8
 $\frac{6568 \text{ C/P hours} = 15.5}{232 \text{ Hours} \times \$ \quad \text{Hire rate per hour} = \$ \quad \text{compensation due Charterer}$

To calculate hire rate per hour:

$$\frac{\text{Hire Rate} \times 1000 \times 12 \text{ months}}{365 \text{ Days} \times 24 \text{ Hours}} = \text{Hire Per Hour}$$

(B) Fuel Consumption - Proportion

1. Total miles under all weather conditions (knots and ballast) divided by the speed stipulated in Clause 119 (knots) x 24 hours equals Charter Party days.
2. Charter Party days times daily consumption for propulsion in Clause 140 equals total fuel allowance for propulsion purposes.
3. Total fuel allowance for propulsion less actual consumption for propulsion equals fuel consumption difference.

Example:

1. Vessel steams at 15.8 K for 300 days (108,000 miles) with actual consumption for period of 3,000 tons.
2. $\frac{108,000 \text{ miles}}{15.5 \text{ knots C/P Warranty} \times 24 \text{ hrs.}} = 298.32 \text{ C/P days}$
3. $298.32 \text{ C/P days} \times 28 \text{ tons per day C/P Warranty} = 2903.2 \text{ tons allowed}$
 $\text{less actual consumption} \quad \underline{3000 \text{ tons}}$
 $\text{total excess consumption} \quad \underline{96.8 \text{ tons}}$
4. 96.8 tons x average price Clause 104a = Amount due Charterer

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

Arce Gargallo, Javier; "Contratos Mercantiles Atípicos"; 2ª. Edición; Trillas; México 1989.

Ascoli, Próspero; "Del Comercio Marítimo y de la Navegación", Tomo 16 del Tratado de Derecho Comercial de Colaffio, Rocco y Vivante. Ediar Editores, Buenos Aires, 1953.

Azcárraga, José Luis de; "Derecho Internacional Marítimo"; Ariel. Barcelona 1970.

Azcárraga, José Luis de; "Legislación Internacional Marítima"; Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid 1955.

Barrera Graf, Jorge; "Instituciones de Derecho Mercantil"; Porrúa; México 1989.

Bonnetcase, Julien; "Elementos de Derecho Civil", (Traducción por José M. Cajica); Cárdenas Editor; Tijuana 1985

Bonnetcase, Julien; "Le Droit Commercial Maritime", Rewil Sirey; Paris 1931.

Brunetti, Antonio; "Derecho Marítimo Privado Italiano"; Bosch; Barcelona 1970.

Casariago, V.E.; "Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas del Mundo Hispánico"; Biblioteca Moderna de Ciencias Históricas; Madrid 1974.

Cervantes Ahumada, Raúl; "Derecho Marítimo"; Herrero; México 1989.

Chávez, Eduardo; "Los Contratos de Fletamento"; Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Comisión Nacional de Fletes Marítimos; México, 1981.

Chorley, Lord; "Derecho Marítimo", Cuarta Edición (Traducción por Fernando Sánchez Colero); Bosch, Barcelona, 1962.

Columbus, Constantine; "Derecho Internacional Marítimo"; Aguilar; Madrid 1961.

Díaz Bravo, Arturo; "Contratos Mercantiles"; 3ª. Edición; Harla; México 1989.

- D'Ors, Alvaro; "Derecho Privado Romano"; Eunsa; Pamplona 1986.
- Fariña, Francisco; "Derecho Comercial Marítimo"; Comisariado Español Marítimo; Madrid 1948.
- Gamechogoicochea, Francisco de; "Tratado de Derecho Marítimo"; Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación; Bilbao 1941.
- Garrigues, Joaquín; "Curso de Derecho Mercantil"; Porrúa; México 1977.
- Gilmore, Grant and Black, Charles L.; "The Law of Admiralty"; Foundation Press; Mineola 1975.
- González Lebrero, Rodolfo A.; "Manual de Derecho de la Navegación"; Depalma; Buenos Aires 1979.
- Gutiérrez y González, Ernesto; "Derecho de las Obligaciones"; 6ª. Edición; Cajica; Puebla 1987.
- Hernández Martí, Juan; "Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías", Cel. Mar.; Valencia 1984.
- Hernández Yzel, Santiago; "Derecho Marítimo"; Tomo II; Cadi; Barcelona 1969.
- Iglesias, Juan; "Derecho Romano. Instituciones de Derecho Privado"; Ariel; Barcelona 1986.
- Mañagarriga, Carlos; "Tratado Elemental de Derecho Comercial"; Tomo II; 3ª. Edición; Buenos Aires 1963.
- Melvagni, Atilio; "Derecho Marítimo"; Ed. Roque Depalma; Buenos Aires 1956.
- Mareist, Frank L.; "Admiralty in a Nutshell"; West Publishing Co.; Saint Paul 1988.
- Negrín, Ignacio De; "Tratado de Derecho Internacional Marítimo"; Viuda e Hijos de Abrenzo; Madrid 1883.
- Olvre de Luna, Dmar; "Manual de Derecho Marítimo"; Porrúa; México 1961.
- Ray, José Domingo; "Derecho de la Navegación"; Depalma; Buenos Aires 1991.
- Ripert, Georges; "Compendio de Derecho Marítimo"; Editorial Argentina. Buenos Aires 1954.

Salgado y Salgado, José Eusebio, "El Fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque", Petróleos Mexicanos; México 1989.

Sánchez Medel, Ramón; "De los Contratos Civiles"; 9ª. Edición; Porrúa; México 1988.

Sierra, Justo; "Lecciones de Derecho Marítimo Internacional"; Imprenta de Ignacio Cumplido. México 1854.

Trabucchi, Alberto; "Instituciones de Derecho Civil"; Tomo II (Traducción Luis Martínez; Revista de Derecho Privado; Madrid 1987.

Vidal Solá, Arturo; "Jurisprudencia Comercial Marítima"; Bosch; Barcelona. 1955.

Werner, Augusta Raynald; "Traité de Droit Maritime Général"; Droz. Ginebra. 1964.

ARTICULOS

Allen, Harvey C. Liens; "Liabilities Arising from Delay or Failure in Performance"; Tulane Law Review. Nueva Orleans, Mayo 1975.

Anderson, Cromwall A.: "Time and Voyage Charters: Proceeding to Loading Port, Loading and Related Problems". Tulane Law Review, Nueva Orleans, Mayo 1975.

Bauer, R. Glenn.: "Responsibilities of Owner and Charterer to Third Parties: Consequences Under Time and Voyage Charters". Tulane Law Review, Nueva Orleans. Mayo 1975.

Burke, Raymond J.: "Voyage Charters-Special Problems". Tulane Law Review, Nueva Orleans. Mayo 1975.

Freahill, Georgia B.: "Mutually Excepted Perils". Tulane Law Review, Nueva Orleans. Mayo 1975.

Gebb, Sheldon A.: "The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis". Tulane Law Review, Mayo 1975.

Gilchrist, David I.: "Proceeding with the Chartered Voyage". Tulane Law Review, Nueva Orleans. Mayo 1975.

- Gram, Per.: "Chartering Problems from and International Point of View". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Harper, Emory W.: "Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Healy, Nicholas J.: "Termination of Charter Parties". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Kalaidjian, Edward C.: "Government Chartering and the Charter in Modern Finance". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- O'Brian, Francis J.: "Freight and Charter Hire". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Salgado y Salgado, José Eusebio: "El Transporte Marítimo. la Participación de México". Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. UNAM-ENEP Acatlán. Naucalpan, México. 1982.
- Smith, J. Bond.: "Time and Voyage Charters: Safe Port/Safe Berth". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Sommer, Richard H.: "Maritime Arbitration, some of the Legal Aspects". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Trowbridge, Charles L.: "The History, Development and Characteristics of the Charter Concept". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Vandevanter, Braden.: "Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Wilson, William A.: "British Aspects of Chartering Problems: Some Recent Developments". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.
- Zubrod, Donald E.: "Arbitration from the Arbitrators Point of View". Tulane Law Review. Nueva Orleans. Mayo 1975.

DICCIONARIOS

- "Diccionario de términos legales"; Editorial Limusa, México, Décima Segunda edición, México, 1982.

"Diccionario de la lengua española", Real Academia Española, Décimonovena edición, Madrid, 1970.

"Diccionario Jurídico Mexicano"

"Enciclopedia Jurídica Omeba"

"Black's Law Dictionary"; West Publishing, Co., Cuarta edición, St. Paul, Minnesota, 1968.

"Simon and Shuster's International Dictionary"; Simon & Shuster, Inc., Estados Unidos, 1973.

LEGISLACION NACIONAL

"Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos"

"Ley de Navegación"

"Ley de Navegación y Comercio Marítimo" (abrogada)

"Código de Comercio"

"Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal"

"Ley de Vías Generales de Comunicación"

LEGISLACION EXTRANJERA

"Carriage of Good by Sea Act"

"Ley de Navegación" (Argentina)

"Código de Comercio" (Chile)

"Codice de Lla Navegazione" (Italia)

"Código de Comercio" (Panamá)

CONVENIOS INTERNACIONALES

Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Las Reglas de la Haya de 1924).

Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. (El Protocolo de Bruselas de 1968).

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978. (Las Reglas de Hamburgo).

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, firmado en Londres el 28 de abril de 1989.

TESIS

Alvaroz Rayón, Héctor; "Contratos Relacionados con la Explotación del Buque"; Tesis UNAM. México, 1963.

Buccio, Gustavo; "El Contrato de Fletamento"; Tesis UNAM. México 1963.

Estrada Sámano, José Antonio; "El Derecho Marítimo, su particularismo, su especificidad (Ensayo jurídico filosófico)"; Tesis UNAM. México 1963.

Fons Molina, María de Lourdes, "Aspectos Jurídicos del Contrato de Seguro Marítimo de Contenedores"; Tesis Universidad Iberoamericana, México 1987.

Leo Vidaña, Arturo Luis, "Transporte Marítimo y Comercio internacional", Tesis Instituto Superior de Estudios Comerciales. México, 1974.

Macías Cortes, Carlos Jesús, "El Fletamento en los Sistemas Jurídicos Angloamericano y Mexicano", Tesis Universidad Iberoamericana. México 1990.

Martín Bucio, Gustavo, "El Contrato de Fletamento". Tesis UNAM. México 1963.

Villegorda Lozeno, Luis Fernando. "El Transporte Marítimo de Carga y su Contabilidad". Tesis UNAM. México 1963.

Zuart Gómez, Eredin. "Contrato de Fletamento-Pasaje". Tesis UNAM. México, 1966.

DOCUMENTOS DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (ONU-UNCTAD)

"Charter Parties", Nueva York 1990. Número de Identificación TD/B/C.4/ISL/55

"Ocean Chartering. Proceeding of the First Unctad-Sida Seminar on Ocean Chartering", Londres, 1977. Número de Identificación LF/ALLF/171 78 044.

"Ocean Chorteing Practical Aspects". Atenas 1980. Número de Identificación LF/ALLF/ 171 82 041.

"Pólizas de Fletamento". Nueva York 1974. Número de Identificación TD/B/C.4/ISL/13.

OTROS DOCUMENTOS

Organización de las Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina. "Los Fletes Marítimos en el Comercio de América Latina". Nueva York, 1969.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos. "Catálogo del Acervo Bibliográfico de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos". México, 1982.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos. "Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo suscritos por México". México, 1981.