



13
24

UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

**FLETAMENTO POR TIEMPO
Y A CASCO DESNUDO EN
DERECHO MARITIMO**
Estudio Comparativo

T E S I S
Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN DERECHO
P r e s e n t a
ARTURO ALCAZAR NIETO

México, D. F.

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.

AGRADECIMIENTO

**Un testimonio de gratitud
para mis padres: Emilio y Natalia**

DEDICATORIA

**A mi esposa e hijos;
A mis maestros de la UNAM, La Salle y TMM;
Especialmente a:
Lic. Francisco Navarro Ortiz,
Dr. Pedro Astudillo Ursua,
Lic. Virgilia Núñez Tovar,
B. Roderick Davies**

INDICE

FLETAMENTO POR TIEMPO Y A CASCO DESNUDO EN DERECHO MARITIMO.

Estudio comparativo

	PAG.
INTRODUCCION	7
CAPITULO I. LOS CONTRATOS QUE REGULAN LA UTILIZACION DE LOS BUQUES.	
1. LA EXPLOTACION DE LAS EMBARCACIONES DESTINADAS AL TRAFICO COMERCIAL	13
2. EVOLUCION HISTORICA DEL TRANSPORTE MARITIMO Y DE SUS FORMAS JURIDICAS	19
2.1 De los orígenes de la navegación a la caída del primer Imperio Romano.	19
2.2 La Edad Media	22
2.3 Edad Moderna	23
2.4 La Revolución Industrial y su influencia en los transportes.	26
2.5 Derecho Mexicano	28
2.6 Derecho Inglés	34
3. LOS CONTRATOS PARA LA UTILIZACION DE BUQUES	
3.1 Diferenciación de los diversos contratos en los sistemas jurídicos del siglo XX.	36
3.2 Derecho Mexicano	42

3.3	Concepto y clasificación de los contratos para la utilización de buques.	47
-----	--------------------------------------------------------------------------	----

CAPITULO II. FLETAMENTO A CASCO DESNUDO O "BARE BOAT CHARTER"

1.	FUNCION ECONOMICA	58
2.	NATURALEZA JURIDICA	60
3.	OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN EL CONTRATO	
3.1	Obligaciones del fletante.	69
3.1.1	Entrega del buque y estado de navegabilidad	69
3.1.2	Saneamiento por vicios ocultos.	73
3.1.3	Dotación del buque.	74
3.2	Obligaciones del fletador	74
3.2.1	Pago del precio.	74
3.2.2	Empleo del buque	76
3.2.3	Mantenimiento y operación	77
3.2.4	Pago de sueldos y cargas sociales inherentes a la a la tripulación	79
3.2.5	Asegurar la embarcación	80
3.2.6	Devolución del buque	81

CAPITULO III. FLETAMENTO POR TIEMPO O "TIME CHARTER"

1.	FUNCION ECONOMICA	85
1.1	Gestión náutica y gestión comercial	86

2. NATURALEZA JURIDICA	88
2.1 Distinción entre fletamento por tiempo y arrendamiento	89
2.2 Distinción entre fletamento por tiempo y contrato de transporte	90
2.3 Distinción entre fletamento por tiempo y fletamento por viaje	90
2.4 Conclusión	92
3. POLIZAS ESTANDAR DE FLETAMENTO POR TIEMPO	92
4. OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN EL CONTRATO	96
4.1 Obligaciones del fletante	97
4.1.1 Poner a la disposición del fletador el buque.	97
4.1.2 Estado de navegabilidad	102
4.1.3 Equipamiento o armamento	111
4.2 Obligaciones del fletador	113
4.2.1 Empleo del buque	113
4.2.2 Pago del flete	116
4.2.3 Pago de los gastos relacionados con la gestión comercial	120
4.2.4 Restitución del buque al término del fletamento	122
CONCLUSIONES	126
BIBLIOGRAFIA	

INTRODUCCION

INTRODUCCION

La inquietud de efectuar un análisis jurídico de los contratos de fletamento de embarcaciones, así como de plantear algunas propuestas respecto al tratamiento que en el Derecho Mexicano reciben estos instrumentos, surge de la primera experiencia profesional de quien esto escribe, como Asistente Jurídico de la Gerencia de Fletamentos de la empresa Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V.

Durante el desarrollo de nuestro trabajo, enfrentamos la carencia de textos nacionales que nos describieran y explicaran con suficiente amplitud los diversos instrumentos de uso cotidiano en dicha Gerencia. Los textos existentes en idioma español, incluyendo los de autores argentinos y españoles, se apartaban enormemente de la práctica, totalmente apegada a esquemas contractuales del derecho anglosajón

Por lo que respecta a nuestra legislación, el concepto de fletamento contenido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ya estaba muy superado, además de omitir al contrato de fletamento por tiempo, que es, después del fletamento por viaje, el de mayor utilización en el tráfico marítimo. Asimismo, al igual que su modelo, el Código de la Navegación Italiana de 1947, incorporaba al contrato de arrendamiento de embarcaciones en forma muy similar al arrendamiento del Derecho Civil, haciendo a un lado al fletamento a casco desnudo (*bare boat charter*), figura esta última que ha terminado por imponerse en la práctica marítima internacional.

La nueva Ley de Navegación, de enero de 1994, contiene una clasificación más completa de los contratos de fletamento de embarcaciones, incluyendo ya al fletamento por tiempo y a casco desnudo, además de separar de dicho género al de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque.

Al permitir nuestra legislación que embarcaciones extranjeras tomadas en arrendamiento o fletamento por empresas navieras mexicanas tengan acceso a beneficios reservados a embarcaciones nacionales, a través de su inscripción en un Programa de Abanderamiento Mexicano, los contratos objeto de esta tesis han adquirido mayor relevancia.

A pesar de su uso más frecuente y su importancia económica, aún subsiste en el Derecho Mexicano la carencia de un estudio integral de estos instrumentos, por lo que nos hemos permitido efectuar en esta disertación un análisis de los contratos citados, diferenciándolos de otras figuras similares e intentando explicar la distinta función de cada uno de ellos. Sin pretender que una tesis de licenciatura pueda suplir la falta de un estudio como el mencionado, nos limitamos a precisar en ésta los distintos casos en que se emplea el fletamento a casco desnudo y por tiempo, a describir su origen y evolución y a mostrar, desde una perspectiva general, su distinta naturaleza y elementos esenciales.

Como corolario a esta comparación, hemos intentado hacer algunas aportaciones que estimamos podrían ser importantes para mejorar el tratamiento de estos contratos en nuestro Derecho. Producto del estudio de algunos sistemas jurídicos extranjeros, del diálogo con compañeros de trabajo, y de manera sobresaliente, de los comentarios de quienes tan generosamente han cedido mucho de su valioso tiempo en la dirección de esta tesis, también damos algunas

sugerencias que consideramos de utilidad para el uso y la negociación de estos contratos.

Hemos dividido nuestro trabajo en tres partes. En la primera de ellas, procuramos situar el objeto de este estudio dentro del contexto general de los contratos que regulan la utilización de las embarcaciones en el tráfico marítimo; hacemos una breve semblanza histórica sobre su desarrollo y examinamos sus diferencias, entre sí y con otros contratos del mismo género.

El segundo capítulo está dedicado al estudio del contrato de fletamento a casco desnudo, el cual la nueva Ley de Navegación asimila al de arrendamiento o locación, siendo que, desde nuestro particular punto de vista, tiene características propias que lo distinguen claramente del arrendamiento. Al análisis y comparación de los dos contratos citados hemos destinado un mayor esfuerzo, por ser aquí donde existe mayor confusión, no sólo en nuestro sistema jurídico sino también en los de otros países que sobresalen en la actividad marítima mundial.

Si bien la grave omisión que existía en nuestra legislación respecto al fletamento por tiempo ya ha sido subsanada por la Ley de Navegación, en el tercer capítulo hacemos algunas propuestas en relación con el tratamiento que la misma da a esta importantísima figura del Derecho Marítimo, después de examinar su función económica y naturaleza jurídica, además de describir sus elementos esenciales y las obligaciones y derechos que surgen entre las partes que intervienen en la misma.

Es conveniente mencionar el sentido práctico que hemos tratado de imprimir a este estudio, con el propósito de que pueda ser de utilidad para quienes deseen

adentrarse por primera vez al intrincado campo del fletamento de embarcaciones. Para tal efecto, al abordar los contratos que se analizan hacemos remisiones constantes a las pólizas de fletamento de uso más frecuente en cada caso, la mayoría de ellas en inglés, transcribiendo las cláusulas respectivas con nuestra propia traducción al español.

Plenamente conscientes de las limitaciones de este trabajo, al someterlo a la consideración del sínodo y de la comunidad universitaria lo hacemos con el sincero deseo de que el ejercicio de reflexión y análisis que implica su elaboración sea útil para quienes lo consulten, y que las conclusiones derivadas del mismo merezcan ser llevadas a la práctica.

CAPITULO I

LOS CONTRATOS QUE REGULAN LA UTILIZACION DE LOS BUQUES

CAPITULO I

LOS CONTRATOS QUE REGULAN LA UTILIZACION DE LOS BUQUES

1. LA EXPLOTACION DE LAS EMBARCACIONES DESTINADAS AL TRAFICO COMERCIAL.

Por no ser objeto de este trabajo, haremos a un lado la discusión de si el término "buque" se debe aplicar solamente a las embarcaciones dedicadas al tráfico comercial marítimo (1), si engloba a "toda nave o embarcación, o a toda estructura apta para la navegación" (2) o a "todo vehículo marino, con excepción de los botes deportivos y las instalaciones fijas o flotantes colocadas en el agua"(3).

Nos limitaremos a señalar, de acuerdo con el Dr. Cervantes Ahumada (4) que el

(1) En este sentido lo considera el Código de Comercio de Japón, creado por Deio Batista D y Luis A. García G. "Economía Marítima Internacional". La Habana, Cuba, Ed. Científico Técnica, c1983, p.43. De manera similar, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en 1986, considera como buque a cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto ONU, TD/RS/CONF/23, Ginebra, Suiza, abril de 1986, p.2.

(2) Así lo define el Artículo 1 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de la Organización Marítima Internacional aprobado el 26 de abril de 1989 OMI, LEG/CONF 7/27, 2 de mayo de 1989.

(3) Código de Navegación de la República Democrática Alemana, promulgado en 1978. Creado por Deio Batista y Luis A. García op. cit., pág. 44.

Todavía es más amplia la definición incorporada por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de OMI, pues considera como tal a "Todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los ascifcos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes" MARPOL 73/78, Consolidated Edition, p.8.

(4) Raúl Cervantes Ahumada, "Derecho Marítimo", México, D.F., Ed. Herrero, 1970, pág. 213.

concepto "buque" conlleva el calificativo de "mercante", por lo que esta investigación comprende únicamente a los contratos relativos a la utilización de embarcaciones de este tipo; es decir, al hablar de buques consideramos como tales a todas las naves empleadas en el transporte comercial de mercancías y/o de pasajeros, excluyendo por tanto a las embarcaciones deportivas, de placer, o dedicadas a la pesca; a las instalaciones fijas o flotantes, tales como boyas, pontones, dragas y grúas, ajenas al transporte aunque sean sus medios auxiliares; a las estructuras flotantes, autopropulsadas o no, utilizadas en la extracción de minerales, ejecución de trabajos hidrotécnicos, recuperación de bienes hundidos, o con fines científicos, educativos, asistenciales o militares.

Conviene hacer notar que la nueva Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación de 4 de enero de 1994, define al buque basándose en sus dimensiones y aptitud para navegar, señalando en su Artículo 9o., Fracción II, que " buque o embarcación mayor (es) toda embarcación de 500 unidades de arqueo bruto o mayor que reúna las condiciones necesarias para navegar", independientemente de su uso (5).

Hecha esta aclaración, conviene examinar ahora las diversas formas bajo las cuales se puede dar la explotación de un buque en la actualidad, para situar posteriormente a estos fenómenos económicos en el ámbito jurídico:

(5) Quedó superada la omisión en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de una definición de buque lo que provocaba entre otros problemas, polémicas respecto a la aplicabilidad de muchas de sus normas a los diversos tipos de embarcaciones y artefactos navales. Véase al respecto el artículo titulado "Observaciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos" de Octavio Rivera F., publicado en la Revista de la Facultad de Derecho de la UNAM, Tomo V, No. 57 enero-marzo de 1995

a) El propietario de un buque puede servirse de él como instrumento de trabajo para el logro de los fines de su empresa, transportando bienes de su propiedad, o personas y/o bienes relacionados con la misma. Se hablaría entonces, siguiendo a Rodière (6), de un "transporte privado" o particular.

b) Una persona puede hacerse cargo de la operación comercial y la gestión náutica del buque, contratando a la tripulación, la cual actúa bajo su dependencia, proveyéndolo de lo necesario para proporcionar servicios de transporte al público. Bajo este supuesto el naviero es dueño de su propia embarcación.

c) Podría también el propietario de la embarcación entregarla a algún naviero para que se hiciera cargo de operarla comercialmente, de contratar a toda la tripulación y a toda o parte de la oficialidad, así como de asumir los riesgos inherentes a la navegación.

d) Por último, por circunstancias excepcionales relacionadas en su mayoría con el excedente de tonelaje en el mercado, obsolescencia, o simplemente por interés comercial, el propietario podría entregar su embarcación en arrendamiento para algún empleo que nada tiene que ver con la finalidad para la que fue construida. Este sería el caso de los buques-tanque utilizados como almacenes y de los buques adaptados como hoteles flotantes, clubes, casinos y hasta escuelas. (7)

(6) René Rodière, "Traité Général de Droit Maritime", Tomo I, Paris, Francia, Dalloz, 1967, pág. 7

(7) La ciudad de Nueva York habría utilizado al "Queen Mary" como escuela pública en Brooklyn, de no haber sido comprado por la de Long Beach, quien lo rentó como hotel, museo y centro de diversión Terry Coleman, "The Liners", New York, U.S.A. G.P. Putnam's Sons, 1977, pág. 190

A estas diversas formas de explotación corresponden instrumentos jurídicos que regulan las relaciones que surgen entre las partes que intervienen en cada situación específica.

En la utilización de buques por sus propietarios, para el transporte de mercancías que también son de su propiedad, no hay explotación comercial. Las relaciones que se dan en el transporte privado escapan al ámbito mercantil del Derecho Marítimo, para situarse en otras ramas del mismo, como la laboral o la administrativa, por lo que no serán objeto de este estudio, como no sea el referirnos a ellas al hablar de los orígenes del transporte de mercaderías por mar (infra 2.1.).

Muy distinto es el caso del propietario a que se refiere el inciso b) del esquema expuesto, quien es también armador de su buque, al igual que en la hipótesis primera, pero que lo dedica al transporte de mercaderías que no le pertenecen: situación bajo la cual se enfrenta a una gran variedad de posibilidades de empleo reguladas por diversos instrumentos jurídicos.

Puede este armador-propietario aceptar transportar mercancías de múltiples cargadores a cambio de fletes generalmente sujetos a una tarifa general, no negociable, extendiendo un documento en el que constan los términos del contrato celebrado, que es también el título representativo de las mercancías y el comprobante de que éstas han sido recibidas a bordo, denominado conocimiento de embarque. Este contrato había sido considerado durante mucho tiempo, tanto por la doctrina como por la legislación, como una forma de fletamento; no obstante los ordenamientos más modernos (6) y la mayoría de los autores contemporáneos hacen una clara distinción entre el contrato de

transporte marítimo en que se presta el servicio del transporte y que se realiza bajo un conocimientos de embarque en los servicios de línea, y el contrato de fletamento.

Puede también el propietario, sobre todo tratándose de buques "tramp" o sin ruta fija, obtener ocupación para su buque en el mercado de fletamentos, normalmente a través de un corredor que opere en alguno de los centros internacionales donde existen bolsas de fletes, celebrando para tal efecto contratos de fletamento por viaje o por tiempo.

Si el contrato de fletamento es por viaje ("*voyage charter*"), el propietario conservará la gestión íntegra de su nave, limitándose a poner a disposición del fletador la totalidad o una parte de la capacidad de carga de la misma y a llevar de un punto a otro las mercancías convenidas, pactándose a cambio un flete por tonelada transportada, en la gran mayoría de las ocasiones, o bien por tonelada de capacidad puesta a disposición del fletador.

Si el contrato de fletamento es por tiempo ("*time charter*"), el armador pondrá a disposición del fletador su embarcación durante algún periodo, realizando los viajes que éste le indique y haciéndose cargo exclusivamente de la gestión náutica, es decir, de la que concierne a la conducción, manejo técnico del buque y administración de la tripulación. La gestión comercial, o sea la que se refiere al aprovechamiento económico del mismo, la cederá al fletador, quien habrá de asumir los riesgos de la operación comercial. La contraprestación que en este recibe el fletante por el empleo

(B) Por ejemplo la Ley No 88-420 sobre contratos de fletamento y de transporte marítimo del 16 de junio de 1998 (Francia) la Ley de la Navegación de 1973, No 20 064 (Argentina) y más recientemente la Ley de Navegación mexicana de 1994

de su buque se fija en una cierta cantidad por día utilizado denominada flete, aunque en la práctica se le llama también "renta", en base a que las pólizas uniformes de fletamento, redactadas en inglés, la llaman "hire".

Todavía podría este propietario entregar toda la gestión de la embarcación, tanto comercial como náutica, a un tercero, supuesto bajo el cual se colocaría en la tercera hipótesis del esquema expuesto y que corresponde al contrato de fletamento a casco desnudo o fletamento con cesión ⁽⁹⁾. En éste, el propietario pone a disposición del fletador su embarcación sin tripulación alguna, o provista de una tripulación incompleta (que puede reducirse únicamente al capitán del buque), durante un período definido y contra el pago de una renta.

Si bien al fletamento con cesión se le ha tratado, tanto en la legislación como en la doctrina, como una locación o arrendamiento, por las razones expuestas más adelante compartimos el criterio que considera a esta figura como un fletamento, en tanto tenga por objeto una embarcación dedicada al tráfico comercial. Sólo en el caso de que aún siendo apta para el tráfico mencionado se le diera una ocupación distinta, como podría ser la de almacén flotante, hotel o alguna instalación en un lugar fijo, estaríamos en realidad frente a un arrendamiento o locación, tal como se da en el derecho civil.

Finalmente, para no dejar incompleta nuestra exposición sobre las alternativas de explotación de embarcaciones destinadas al tráfico comercial, debemos

⁽⁹⁾ En derecho anglosajón se conoce a este contrato de fletamento como "demise charter", lo que puede traducirse como fletamento con cesión. Esta denominación la adopta el documento de la ONU "Pólizas de Fletamento Reporte de la Secretaría de la UNCTAD" New York, 1974. Td/B/C 4/1s/13

hacer referencia, aunque sea someramente, a dos tipos de contrato que conciernen exclusivamente a buques de pasaje y a remolcadores o empujadores.

Los propietarios de las embarcaciones mencionadas se enfrentan a una variedad de ocupaciones muy similar a la descrita, pudiendo celebrar contratos de fletamento a casco desnudo o por tiempo con algún fletador, o bien prestar directamente servicios de transporte por medio de contratos de pasaje o contrato de transporte de pasajeros y contratos de remolque o contrato de transporte de embarcaciones.

2. EVOLUCION HISTORICA DEL TRANSPORTE MARITIMO Y DE SUS FORMAS JURIDICAS.

El amplio panorama relativo a la explotación de los buques y a los instrumentos jurídicos que regulan su utilización, descrito a grandes rasgos en el inciso anterior -producto de la división del trabajo y de la creciente especialización en la actividad naviera- tiene antecedentes históricos tan remotos como la navegación misma.

2.1. De los orígenes de la navegación a la caída del Primer Imperio Romano.

El transporte marítimo con fines comerciales comenzó muy probablemente con los egipcios, entre el tercero y cuarto milenios antes de Cristo, quienes no

llegaron a crear un gran emporio comercial, pero si fueron los primeros que se aventuraron más allá del delta del Nilo a comerciar en el Mediterráneo (10). Desde esa época y hasta el florecimiento de Roma, pasando por Creta y Fenicia - primeras grandes naciones comerciales marítimas-, encontramos concentradas en una misma persona las figuras de armador, propietario, cargador o embarcador y capitán de la embarcación: el comerciante transporta sus mercancías en un buque propio, bajo sus órdenes o las de su hijo o un esclavo.

En este primer período, extraordinariamente simple, el transporte por agua se manifiesta casi exclusivamente como un transporte privado, tipo de explotación que parecía destinada a desaparecer, pero que ha vuelto a existir, particularmente dentro de las grandes empresas petroleras.

De entre los diversos documentos que recogieron las costumbres marítimas de esta época destaca, por ser el más antiguo texto legislativo conocido, el Código de Hammurabi (2200 a. C.) que contenía diversas disposiciones relativas al arrendamiento y fletamento de buques en sus Artículos 236 al 238 (11).

La Ley de Rodas, compilación de usos marítimos que se remonta al año 475 a. C., debió regular sin duda las figuras jurídicas relativas al transporte recogidas posteriormente en el Derecho Romano. Dado que el contenido de éstas se ha llegado a conocer de manera indirecta a través de historiadores y jurisconsultos,

(10) H. E. Barnes, "Historia de la economía del mundo occidental". Ed. Uteha, México, 1970. Pág. 23

(11) Citado por Antonio Scialoja, "Sistema del Derecho de la Navegación". Bosch y Cia. Editores. Buenos Aires, 1950. Pág. 66

no ha sido posible confirmar su influencia en el tratamiento jurídico romano del transporte acuático (12).

Los textos fundamentales para el estudio de estos contratos se encuentran en el *Digesto* o *Pandectas*, compilación de extractos de las obras de jurisconsultos que tuvieron *ius publice respondendi*, realizada por el emperador Justiniano. De su análisis se infiere que, a excepción del fletamento por tiempo, ya se practicaban las diversas formas de explotación comercial, aunque no bien diferenciadas jurídicamente, como eran el transporte en servicios regulares de línea, el fletamento con cesión y el fletamento por viaje, tanto por compartimiento como por buque completo (13).

Diversos fragmentos de Ulpiano, Paulo y Papiniano contenidos en esta obra cumbre del *Corpus Iuris Civilis*, respecto a las acciones concedidas a las partes que intervenían en el transporte, nos proporcionan un panorama claro sobre la manera en que se encontraban enmarcadas las relaciones jurídicas del tráfico marítimo en la época romana.

En primer lugar encontramos a la *locatio navis* que era un contrato de arrendamiento de cosa ("*locatio rei*") por el que el propietario entregaba una embarcación a un arrendatario para que éste se convirtiera en armador y realizara el transporte de mercancías por su propia cuenta, o bien para que él subarrendara compartimientos a terceros.

(12) Argumentos en pro y en contra de la Ley de Rodas como fuente del derecho marítimo en el Derecho Romano pueden encontrarse en la tesis de Benito Polo Hernández, "El Contrato de Fletamento, sus tendencias modernas y sus relaciones con el desarrollo de México", UNAM, Fac. de Derecho, México, 1987, Pág. 25

(13) René Rodière, "Traité Général de Droit Maritime", Tomo I, Dalloz, Paris, 1967, pág. 9

Existía también una segunda figura, semejante al contrato de transporte actual, en la cual el precio se daba en referencia al resultado obtenido, en este caso, la consignación de la mercancía en su destino, que se encontraba ubicada dentro del régimen jurídico correspondiente a toda *locatio operis*, arrendamiento de servicios en el que una de las partes se obligaba a la realización de una obra determinada ("*opus*") a cambio de un precio denominado "*merces*".

2. 2. La Edad Media

Coincidentemente con la disminución del comercio y la navegación que se da en la Edad Media, se desarrollan formas jurídicas asociativas a una economía de este carácter. En las diversas empresas navieras de tipo corporativo existe una diferenciación de funciones entre los interesados, quienes, sin embargo, participan personalmente en la expedición y corren sus riesgos. Aunque sea someramente nos referiremos a las más destacadas.

La Encomienda o *Comennda* funcionaba a través de un *senyor de la nau*, que podía ser o no el propietario del buque, al que se confiaban los capitales de la empresa y quien organizaba y dirigía la expedición; enrolaba también a la tripulación y si no era competente en cosas del mar, tomaba un contramaestre ("*noxter*") y un piloto. En esta figura dominaba el concepto del depósito o consignación de cosas, que podían ser mercancías, dinero e incluso la embarcación. Bajo múltiples formas la Encomienda se utilizó en Europa hasta fines del siglo XVII, para luego estructurarse como un tipo de sociedad.

En la Columna o *Colonna* el jefe de la empresa era el *patronus*, que podía ser el dueño del buque o el representante de los propietarios. Los cargadores eran

socios de la Columna y viajaban con sus mercancías; el capitán ("*nauclerus*") y la tripulación participaban también de los beneficios. Esta institución, que fue recogida posteriormente en el Consulado del Mar, se llegó a practicar hasta fines del siglo XVI.

En estas formas de organización en la explotación del buque desaparece el concepto de fletamento y de transporte, ya que la asunción del riesgo por parte del naviero no existe, pues se reparte entre todos los participantes en la empresa marítima.

Por otro lado, el término *Charter-Party* ("*Carta Partida*" en español y "*Charte Partie*" en francés) utilizado universalmente para designar a la pólizas de fletamento, proviene de esta época, en la que la palabra *carta partita* se empleaba para nombrar a los contratos redactados por duplicado en una sola hoja, posteriormente partida a la mitad, de modo que los bordes dentados de las dos partes se unieran perfectamente (14).

2.3. Edad Moderna

La caída del Imperio Romano de Oriente en 1453 marca el fin de la Edad Media y, simultáneamente, el de la vigencia del *Corpus Iuris Civilis*, el cual vendrá a ser sustituido casi totalmente por el derecho consuetudinario de los mercaderes. Las más importantes compilaciones de usos marítimos y de sentencias de los tribunales

(14) Thomas E. Scrutton, "Scrutton on Charterparties and Bills of Lading" Sweet & Maxwell, Londres 1984 pág 3

La reapertura del tráfico hacia el Oriente, que se había iniciado con las Cruzadas, hace resurgir la navegación, convirtiéndose ésta en fuente de grandeza de muchas ciudades italianas. El régimen asociativo del comercio y la organización naviera, propio de la Edad Media, se va disolviendo a medida que se incrementan los intercambios comerciales.

En el *Consulado del Mar*, principal documento marítimo del bajo medievo y de comienzos de la era moderna, que llegó a ser ley común en la cuenca del Mediterráneo, se advierte ya la vuelta al concepto de transporte, pues el *senyor de la nau* responde ilimitadamente por las aportaciones de los participantes y los objetos cargados que son confiados a su custodia (15).

A partir del momento en que los interesados en la carga dejan de viajar con ella y el escribano o notario representa a los mercaderes, el fletamento adquiere el carácter de un contrato de consignación a distancia, distinguiéndose la persona del cargador o embarcador y la del destinatario o consignatario.

En general, asistimos a un enorme aumento en el volumen de los negocios, propios del paso de una economía asociativa a una de cambio, lo que necesariamente va a producir de nuevo la separación de las funciones mercantiles, navieras y técnicas, normalmente indiferenciadas en las organizaciones de transporte marítimo de la Edad Media. Elemento determinante en esta transición fue el perfeccionamiento del seguro marítimo, pues si bien es cierto que los seguros mutuos existieron desde la formación de los gremios y

(15) Jesús Rubio, "El Fletamento en el Derecho Español", Madrid, España, Ed. Revista de Derecho Privado, 1953, Pág. 22

gildas del principio del medievo, el seguro a prima -muy probablemente inventado en Italia entre los siglos XII y XIV- alcanza un desarrollo sin precedente, transformando la situación de los comerciantes, cuya limitada capacidad económica no podía enfrentarse a los grandes riesgos de la aventura marítima.

La separación entre armadores y mercaderes se marca aún más en los siglos XVII y XVIII, la cual se manifiesta en la conformación de las sociedades de armamento. La integración de estas sociedades nos muestra cómo un buen número de los accionistas que se reunían para equipar una nave, a principios originarios de los puertos, se fueron reclutando cada vez más en lugares del interior como resultado del afán de los industriales por colocar sus capitales, lo que los convertiría en los más importantes accionistas. Estas formas de asociación han sido consideradas como un estado de transición entre el transporte marítimo privado y el transporte marítimo público de nuestros días.

Con la aparición de los primeros navieros de profesión, es decir, quienes estaban en posibilidad de ofrecer permanentemente espacio en sus buques, surge la contraposición de intereses entre éstos y los embarcadores. Nuevamente, como en Derecho Romano, vuelven a existir diversas formas jurídicas en torno al fenómeno del transporte marítimo.

En 1681 fue promulgada en Francia la célebre *Ordenanza de la Marina u Ordenanza de Colbert*, constituyéndose en el primer código de derecho marítimo, y cuya influencia apresuró la formación de leyes nacionales en sustitución de usos y costumbres. Esta ordenanza, basada principalmente en el

Guidon de La Mer (Gallardete del Mar) y en el *Consulado del Mar* (16), fue reproducida en el Código de Comercio Napoleónico de 1808, en su libro II.

No obstante lo anterior, la Ordenanza de la Marina representa un retroceso en la delimitación conceptual de los contratos relativos a la utilización de buques, al englobar a todos ellos bajo una misma definición: "*Toute convention pour le louage d'un vaisseau*" (todo convenio para el arrendamiento de un buque), lo cual tuvo el defecto de pretender asimilar bajo una misma hipótesis situaciones tan distintas como el fletamento completo de una embarcación y el contrato para el transporte de mercancías, siendo que las nuevas circunstancias del comercio ya habían producido una diferenciación más precisa de todos estos instrumentos.

2.4. La Revolución Industrial y su influencia en los transportes.

Esta era la situación al iniciarse, a fines del siglo XVIII y principios del XIX, la Revolución Industrial, época en la que aparece el *Código de Comercio francés de 1808*, que habría de tener vastas repercusiones en la vida jurídica de los países occidentales y servir de modelo a muchos de los códigos promulgados posteriormente. Esta poderosa influencia dió como resultado que la noción de arrendamiento de cosa pasara a los otros sistemas jurídicos, entre los que destaca por su importancia para nuestra materia el de Italia (*Códigos de Comercio de 1865 y de 1882*).

Durante más de dos siglos prevaleció la posición de la Ordenanza de

(16) A. Scialoja, Op cit. pág 83

Colbert, recogida por el código francés, que califica como arrendamiento a todo convenio para la utilización de una embarcación .

Resulta evidente que al entrar en vigor el Código Napoleónico, el concepto de fletamento contenido en el mismo no respondía ya a las necesidades del tráfico marítimo de la época. Autores como Rodière aseveran que el contrato de fletamento a que se refería el Código era solamente el fletamento por viaje, lo cual correspondía al estado del comercio marítimo en los siglos XVII y XVIII, cuando las embarcaciones eran pequeñas y transportaban en cada expedición los cargamentos que les confiaban dos o tres mercaderes, o una sociedad de mercaderes, siendo cada viaje distinto del que le precedía y del posterior.

Al iniciarse el siglo XIX esta situación había sufrido ya un importante cambio; al lado de los buques *tramp* o sin itinerario fijo, habían aparecido los buques de línea para cubrir trayectos conocidos a intervalos regulares. Las líneas hicieron crecer las corrientes de tráfico que las alimentaban, de la misma manera que en su origen las necesidades del tráfico las hicieron nacer, lo que llevó implícito un extraordinario desarrollo del comercio y de las manufacturas. Para que cada semana o quincena el buque de determinada compañía pudiera llenar sus bodegas de miles de toneladas de mercancías diversas, destinadas a los puertos que habría de tocar en su viaje, fue necesario que existiera una multiplicidad de intercambios inexistentes en otras épocas.

Siguiendo el concepto de fletamento contenido en el código francés, durante muchas décadas las mismas normas jurídicas se aplicaron a contratos disímiles, tales como los relativos al empleo de buques con cargamentos

completos de graneles y los efectuados con particulares que deseaban enviar, por ejemplo, un pequeño paquete de un puerto a otro en un servicio de línea.

2.5. Derecho Mexicano

Para insertar a México en el desarrollo del transporte marítimo y de sus formas jurídicas que hemos venido analizando, nos remontaremos a los inicios del intercambio comercial que se produjo a raíz de la conquista y colonización de la Nueva España.

Con el descubrimiento de la ruta de retorno de las Filipinas por Miguel de Legazpi y Fray Andrés de Urdaneta, en 1565, la Nueva España se convirtió en el más importante centro de intercambio de mercancías entre Oriente y Europa (17). Acapulco, Veracruz, México, Puebla fueron las ciudades que más se beneficiaron de este comercio, además de haber sido puntos de concentración de los productos que las diversas provincias del Virreinato producían para su exportación.

(17) A la importancia de este descubrimiento para la historia de la navegación y del comercio dedica un brillante capítulo II titulado: "La unión de los dos océanos", Carlos Bosch G., en su libro "México frente al mar" UNAM, México, 1981. Sobre el carácter mexicano de esta expedición, Alfonso Trueba dice: "La conquista de las Filipinas fue empresa de la vieja y de la Nueva España. De un puerto mexicano se desprendieron las naves de la aventura y la cruzada. De cada joyante de Oajaca eran los pendones; en las herrerías de la calle de Itscópan forjaron las espadas que reflejarían la luz de países remotos; flota de Zacatecas y Guanajuato rodará en monedas por el mundo oriental; caballos de México, criollos, caballos domados por jinetes mexicanos, irán a extender la conquista; por siglos, el dinero de la Nueva España mantendrá flotando más allá del Pacífico las banderas del imperio español, y la N se propagará bajo el amparo de una dulce virgen mestiza: la virgen de Guadalupe. Las crónicas de los navegantes acusan el mestizaje de la empresa, el Viejo Idioma castellano reverdece en vocablos de origen indio. Alonso Arellano emplea en la narración de su viaje voces tan mexicanas como *petate, jacal, chiquihuite, tamal, negotes, mecate*. Es idioma que expresa mestizaje cultural y denuncia el carácter novohispánico de la hazaña". A. Trueba, "La Conquista de Filipinas", Ed. Jus, México, 1969, citado por Carlos Prieto, "El Océano Pacífico", Ed. de la Revista de Occidente, Madrid, 1972, Pág. 97.

Además del rico e intenso tráfico internacional, en nuestro país ya existía hacia el año de 1580 un servicio regular de cabotaje en el Golfo de México, con embarcaciones construidas en Campeche (18).

Por haber estado en vigor durante esta etapa de nuestra historia, son importantes fuentes históricas del derecho marítimo mexicano el **Código de las Siete Partidas**, del Rey Alfonso X "El Sabio", publicado durante la segunda mitad del siglo XIII; el **Consulado del Mar**, cuyo texto más antiguo conocido está redactado en catalán y del que ya hemos hablado con anterioridad (*supra* 2.3.); las **Ordenanzas de Sevilla**, que datan del siglo XIV; las **Ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla**, de 1566; la célebre **Recopilación de Leyes de las Indias**, promulgada en 1680 por Carlos II, que dentro de su libro IX contenía abundantes normas sobre buques, armamentos, carga y descarga; las **Ordenanzas de Bilbao**, de especial relevancia por haber estado casi totalmente en vigor hasta la fecha de promulgación del primer Código de Comercio mexicano, el llamado **Código Lara**, de 16 de mayo de 1854, aún cuando hay quien afirma que su vigencia se prolongó hasta 1868 y para algunos, como Rodríguez Rodríguez, hasta 1884.

La bipartición clásica romana entre "*locatio navis*" y "*locatio operis*" a la que ya nos hemos referido (*supra* 2.1.) fue recogida en el antiguo derecho español. Sin embargo hay quien encuentra en algunas de estas fuentes una mayor inclinación hacia el concepto de fletamento como asunción del transporte, lo cual puede

(18) R. García Arroyo, "Biografía de la Marina Mexicana", Secretaría de Marina, México 1960 págs. 153 y 155

apreciarse en el Código de las Siete Partidas, en el que se contiene el siguiente modelo de contrato de fletamento:

"Afletan les omes sus navios e la carta de afletamento debe ser fecha de esta manera. Sepan quantos esta carta vieron como D. Jordán, Maestre de la Naue que ha nome Buenaventura *affeto esta miama naue a Aleman el mercadero para llevar a el con todas sus cosas*, e con tantos quintales de cera e con prexes de cueros, desde Sevilla hasta La Rochela. E prometió e otorgó el Maestre, sobredicho al mercader, de llevar esta nave bien aguisada de velas, de antenas, e de masteles, e de xarcias, e de ancoras, e de restas: e con dos naucheles, e cuarenta marineros... e con todos los otros govieno, e guarniciones que pertenecen e son menester a naue que va en tal viaje. E otrosí prometió el Maestre de salir del puerto con la naue a su voluntad e a su mandar e de guiar e guardar al mercader e a sus cosas bien e lealmente en todo el viaje " (P. 3a., Tit. 18, ley 77). (19)

Instituciones de la metrópoli como las agrupaciones de mercaderes denominadas **Universidades** fueron imitadas en la Nueva España. En el año de 1581, los mercaderes de la ciudad de México constituyeron su propia Universidad, la cual fue autorizada por Real Cédula de Felipe II en 1592, así como su respectivo Consulado.

El Consulado de México no tuvo facultades legislativas hasta el año de 1604, fecha en la que Felipe III aprobó sus Ordenanzas; hasta ese momento basó sus

(19) J. Rubio, Op. cit. pág. 26

decisiones en las Ordenanzas de Burgos y de Sevilla, que en derecho tenían el carácter de supletorias, aunque en la práctica se utilizaron mucho más las de Bilbao.

Las "Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy noble y muy leal Villa de Bilbao", de 1737, contaban con veintinueve capítulos, de los cuales un gran número estaba total o parcialmente dedicado a la navegación, de entre los cuales cabe citar al capítulo XV, que reguló la tarea de los corredores de seguros y fletamentos, y el capítulo XVIII, en el cual se daban normas sobre contratos de fletamento y conocimientos de embarque. En éstas destaca la noción del transporte cuando define al fletamento como "el contrato que se hace entre el dueño, capitán o *maestre* de un navio y la persona o personas que intentan cargar mercaderías y otras cosas en él para su conducción de una parte a otra, pagando por el alquiler la cantidad o cantidades que se convinieren" (20).

Consumada la independencia, el 22 de febrero de 1822 se expidió un decreto por la soberana Junta Provisional gubernativa, en el que se nombraron varias comisiones para la redacción de los códigos civil, criminal, de comercio y marítimo, entre otros, pero un sinúmero de vicisitudes de la naciente organización política dejaron sin efecto este decreto.

En el año de 1854 apareció el primer Código de Comercio mexicano, llamado **Código Lares** en honor a su principal creador, el entonces Ministro de Justicia

(20) J. Rubio, Op. cit. pág. 31

Teodosio Lares. En su Título III, " De los Contratos Especiales de Comercio Marítimo", este Código incluía una Sección I, intitulada "Del fletamento y sus efectos", destinando cuarenta artículos, del 568 al 608, a la regulación del fletamento de embarcaciones.

De la lectura de los artículos mencionados se deduce que dentro de la noción de fletamento se comprendía únicamente al contrato de fletamento por viaje, ya fuera parcial o total, así como al transporte de mercaderías " a carga general".

En el segundo Código de Comercio que tuvo nuestro país, con una vida muy efímera -del 15 de abril de 1884 al 1 de enero de 1890- a pesar de sus indudables aciertos, se destinaba el Libro Tercero al comercio marítimo, dentro del cual existió un Título Tercero bajo el rubro "De los contratos especiales del comercio marítimo", dividido en dos secciones "Del fletamento y sus efectos" la primera, y "Del conocimiento" la segunda.

Como en todos los ordenamientos de esta época, el Código de 1884 incluía en la noción del fletamento a todo tipo de contratos para el empleo de embarcaciones mercantes, como puede constatarse en la lectura de su artículo 1156:

"En todo contrato de fletamento se hará expresa mención de cada una de las circunstancias siguientes: ... El flete que se haya de pagar, arreglado bien por una cantidad alzada por el viaje o por un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o la medida de los efectos que consta el cargamento".

El 1 de enero de 1890 entró en vigor nuestro Código de Comercio vigente, expedido el 15 de septiembre de 1889, que dedicó todo su Libro Tercero al comercio marítimo y normas relativas a la navegación, libro derogado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación 21 de noviembre de 1963.

Nuestro Código de Comercio está inspirado principalmente en el español de 1885, aún cuando también recurre frecuentemente al Código Italiano de 1882. Al igual que el Código de 1884, el código vigente contenía en su Libro Tercero un título similar, "De los contratos especiales del comercio marítimo", que dividió de la siguiente manera:

Capítulo I	Del contrato de fletamento
Capítulo II	De los derechos y obligaciones del fletante
Capítulo III	De las obligaciones del fletador
Capítulo IV	De la rescisión total o parcial del contrato de fletamento
Capítulo V	De los pasajeros en los viajes por mar
Capítulo VI	Del conocimiento

Tampoco distinguió este Código al fletamento del transporte, refiriéndose en forma genérica al fletamento sin dar ninguna definición del mismo. Sin embargo, a la lectura de los artículos correspondientes se infiere que nuestro código también comprendía dentro del concepto de fletamento al fletamento por viaje, total o parcial y al fletamento por viaje cuyo flete era pagadero en base al tiempo de duración del mismo. Así, al referirse a las condiciones que debía contener una póliza de fletamento, el artículo 727, fracción VIII, señalaba que debía mencionarse:

"El flete que haya de pagarse, expresando si ha de ser de cantidad alzada por el viaje, o un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o la medidad de los efectos en que consista el cargamento, o de cualquier otro modo que se hubiere convenido."

El conocimiento de embarque lo entendía primordialmente en sus funciones de recibo de mercancías a bordo y de título representativo: no obstante, a falta de póliza, el conocimiento tenía un carácter supletorio. El artículo 728 decía:

"Si se recibiere el cargamento sin haber firmado la póliza, el contrato se entenderá celebrado con arreglo a lo que resulte del conocimiento, único título, en orden a la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador."

2.6. Derecho Inglés

Esta breve reseña histórica del transporte marítimo y de sus formas jurídicas no estaría completa sin algunos apuntamientos sobre el sistema jurídico inglés, donde el derecho de estos contratos evolucionó como parte de los sistemas locales del "*Common Law*", basados en decisiones de las cortes. Como resultado, su derecho marítimo se ha venido construyendo como un derecho de casos, referido a la interpretación de cláusulas contractuales particulares, y las líneas fundamentales de sus instituciones son siempre las del derecho común medieval.

En relación con la evolución del concepto y clasificación de los contratos para el empleo de embarcaciones, es interesante la siguiente clasificación que hace Abbott, autor de la primera mitad del siglo XIX:

- a) La "*locatio navis*", una cesión del buque con su equipo y aparejos;
- b) La "*locatio navis*", cesión del buque acondicionado para el tráfico mercantil;

- c) La "*locatio operis vehendarum mercium*", un contrato para el transporte de mercaderías (21)

De lo anterior puede apreciarse la recepción de la bipartición romana clásica entre "*locatio rerum*" y "*locatio operis*"; esto es, la locación de bienes y la locación de obra, agregando además este autor la ya discutida figura (supra 2.1.) de la "*locatio navis et operarum magistr*" antecedente del moderno "*time charter*".

Las codificaciones históricas más relevantes en esta materia fueron las promulgadas por el Parlamento en relación con los contratos evidenciados en conocimientos de embarque; a saber: "*Bills of Lading Act*" de 1855 y "*Merchant Shipping Act*" de 1894, que dividen al derecho en dos ramas, una relativa a *charter-parties* y la otra a conocimientos de embarque.

3. LOS CONTRATOS PARA LA UTILIZACION DE BUQUES

3.1. Diferenciación de los diversos contratos en los sistemas jurídicos del siglo XX.

En el inciso anterior hemos intentado describir las etapas más destacadas de la evolución del transporte marítimo y de sus formas jurídicas. Partiendo del transporte privado que realizaban los mercaderes egipcios, fenicios y cretenses, hemos pasado revista a la época del florecimiento comercial de Roma, al corporativismo de la Edad Media con sus distintos regímenes asociativos, al auge mercantil que comenzó con las Cruzadas y continuó en el Renacimiento, hasta llegar a las postrimerías del siglo XIX, cuando ya el tráfico marítimo se había enriquecido en forma extraordinaria por los efectos de la Revolución Industrial, lo que dio como resultado un amplio desarrollo del transporte marítimo de mercancías, sobre todo de los servicios regulares de línea.

Hasta entonces el fletamento era el único contrato reconocido en las legislaciones para el transporte de mercaderías por mar y para el empleo de embarcaciones mercantes. Esta situación de pretender englobar bajo un mismo concepto contratos de muy diversa naturaleza no podía continuar durante mucho tiempo.

El primer ordenamiento que hace una distinción entre fletamento por tiempo y contrato de transporte de mercancías, fue el código marítimo soviético de 1919. Posteriormente, en 1921, la Asociación de Derecho Internacional, reunida en La Haya, reconoció la necesidad de establecer una reglamentación de los transportes bajo conocimiento de embarque, distinta de la que regulaba a los

fletamentos, lo cual dio lugar a la **Convención de Bruselas de 25 de agosto de 1924**, adoptada como derecho interno en varios países, entre ellos Inglaterra (*Carriage of Goods by Sea Act*, 1924) y Francia (Ley de 2 de abril de 1936).

Pero la elaboración de la moderna teoría de las formas jurídicas relativas a la utilización de buques, es producto de los estudios efectuados en Italia por los juristas que participaron en la redacción del llamado **Proyecto Perla, de 1931**, entre los que destacaron Berlingieri, Brunetti y Scialoja, así como de las aportaciones de quienes colaboraron en el "**Código de la Navigazione**" de 1924.

Este Código reglamentó en capítulos separados la locación o arrendamiento, el fletamento y el transporte, dividiendo este último en transporte de cargamentos completos, parciales y de cosas determinadas. A pesar de sus avances, omitió mencionar y regular al contrato de fletamento por tiempo o "*time charter*", que de ninguna manera puede equiparse al arrendamiento de buques.

La **Ley Federal sobre la Navegación Marítima** de Suiza, de 23 de septiembre de 1953, distinguió también al fletamento del contrato de transporte, definiendo además al arrendamiento de buque como "el contrato por el cual el propietario se obliga a conferir al arrendatario, contra el pago de una renta, el uso y el control de una embarcación sin tripulación ni armamento" (22).

Conviene también mencionar, entre los ordenamientos que hacen la distinción entre fletamento y transporte, al **Código Libanés de 1947**, al **Código Griego de**

(22) Raúl Cervantes A. "Derecho Marítimo", México, D.F. Ed. Herrero S.A. 1970, pág. 602

1958, a la Ley Yugoslava de 1959 y al Código Polonés de 1961.

Mención especial merece el llamado **Proyecto Malvagni**, obra encomendada al Doctor Atilio Malvagni por el gobierno argentino (Decreto 5496/59), que en cuatro distintos capítulos de su Libro 2o. trató del arrendamiento, del fletamento por tiempo, del fletamento total o parcial y del transporte en líneas regulares. En el mismo libro quedaron también incluidos los contratos de remolque y de transporte de personas, presentando así el esquema más completo y moderno de su tiempo en materia de instrumentos jurídicos para el empleo de embarcaciones.

Al promulgarse la **Ley de Navegación de Argentina**, del 15 de enero de 1973, el proyecto Malvagni recibió la sanción legislativa, con exclusión de sus libros tercero y quinto. Esta ley incorporó el esquema de Malvagni relativo a los contratos mencionados en el Título Tres, "Del ejercicio de la navegación y del comercio por agua", clasificándolos de la manera siguiente:

Locación de buques (Sección 1a.).

Fletamento a tiempo (Sección 2a.).

Fletamento total o parcial (Sección 3a.).

Transporte de carga general (Sección 4a.).

Transporte de personas (Sección 6a.).

Contrato de remolque (También en la Sección 6a.).

La legislación francesa llegó con bastante retardo a la reglamentación de los nuevos fenómenos de transporte marítimo. Ya hemos visto que bajo el nombre de contrato de fletamento el Código Napoleónico de 1808 incluyó a todo instrumento jurídico para la explotación comercial de las embarcaciones.

Desde 1808 estas disposiciones continuaron casi sin ninguna variación, salvo por algunas modificaciones de poca monta. Sin embargo, el ámbito material de vigencia de éstas sufrió menoscabo al aparecer la Ley del 2 de abril de 1936, posterior a la Convención de Bruselas de 1924, que sustrajo a la reglamentación del Código de Comercio la parte más importante del derecho de los conocimientos de embarque y todo lo que concierne a la responsabilidad de los transportistas bajo conocimiento.

No fue sino hasta la ley de 18 de junio de 1966 (No. 66-420), intitulada "Ley sobre los contratos de fletamento y de transporte marítimo", que en Francia se legisló en títulos separados sobre los contratos de fletamento y de transporte marítimo. Esta ley reconoce tres variedades de fletamento: fletamento por viaje, fletamento por tiempo o "*time charter*" y fletamento a casco desnudo ("*coque nue*"). Contiene también un capítulo relativo a subfletamento, y la laguna existente en el Código de Comercio respecto al transporte de personas, también fue colmada (23).

Por lo que respecta al desarrollo del derecho inglés, en el presente siglo asistimos a una cada vez mayor intervención del Parlamento en el derecho relativo al transporte por mar, hasta entonces regulado casi exclusivamente por el "*Common Law*", en un fuerte movimiento legislativo en favor de los usuarios del transporte marítimo bajo conocimiento de embarque.

(23) Para un estudio general de esta ley y su correspondiente decreto véase Jean-Claude Soyer "Le Droit nouveau des contrats d'affrètement et de transport maritimes", (en) *Revue Trimestrielle de Droit Commercial* tomo XX- Año 1967, Librairie Sirey Paris

La adopción de las Reglas de La Haya mediante la promulgación de la "*Carriage of Goods by Sea Act*", en 1924, reafirma este movimiento, ya que introduce términos estandar aplicables al transporte de mercancías desde puertos británicos, con la prohibición de contratar fuera de lo permitido por esa norma, salvo en algunas excepciones. La "*Carriage of Goods by Sea Act*" de 1971, vino a sustituir a la de 1924.

En Derecho Inglés la denominación "*contract of affreightment*" comprende a cualquier acuerdo para transportar mercaderías por agua, a cambio de una suma de dinero denominada flete ⁽²⁴⁾. Dependiendo de la manera en que el buque sea empleado, este tipo de convenio puede estar formalizado por medio de un "*charter party*" o de un conocimiento de embarque, aunque también puede estar contenido en documentos diversos como "*freight contract*", "*berth-notes*", "*mate's receipts*", o documento similar al que se refiere el artículo 1 del "*Schedule*" al "*Carriage of Goods by Sea Act*" de 1971.

Un "*contract of affreightment*" está casi siempre contenido en un "*charter party*" cuando se refiere al empleo de la totalidad del barco, de una parte del mismo, en un viaje o viajes determinados, o por un cierto período.

Scrutton clasifica a los "*charter parties*", de la manera siguiente:

1) *Charterparties by demise*; que equivalen a un arrendamiento, contrato al que pueden agregarse o no los servicios del capitán y la tripulación. El fletador se

(24) Thomas E. Scrutton, Op. cit. pág. 1

equipara, durante la duración del contrato, al propietario del buque; el capitán y la tripulación se convierten para todos los propósitos en sus dependientes, y a través de ellos la posesión del buque la ejerce el fletador.

Estos contratos están regidos por los principios generales del "*Common Law*" relacionados con los contratos de alquiler ("*contracts of hire*"). se denominan indistintamente "*bare boat charters*" (a casco desnudo) o "*demise charters*", no obstante que, propiamente hablando, en el fletamento a casco desnudo ni el capitán ni ningún otro miembro de la tripulación es designado por el propietario.

2) *Charterparties not by demise*; en los cuales un armador conviene con el fletador en proporcionarle los servicios de su buque, capitán y tripulación, para el transporte de bienes puestos a bordo de su embarcación por el fletador o sus representantes. En este caso la propiedad y también la posesión del barco continúan siendo del armador a través del capitán y la tripulación, que siguen siendo su subordinados. Aunque el capitán, por convenio entre el armador y el fletador, puede adquirir autoridad para firmar conocimientos de embarque en representación de este último, en todos los demás aspectos sigue siendo dependiente del armador. Estos charterparties se dividen en dos principales categorías:

a) *Time charters*: en los que el armador conviene con el fletador en proporcionarle los servicios de su buque, capitán y tripulación durante periodo determinado, para el transporte de las mercaderías que éste le indique, a cambio de una remuneración comúnmente denominada "*hire*", la cual es generalmente calculada en forma mensual en razón al tonelaje del barco. Estrictamente el

término renta ("*hire*") es solamente apropiado en el fletamento con cesión. La palabra flete ("*freight*") incluye también los pagos mensuales en un *time charter*.

b) *Voyage charters*; contratos para el transporte de cosas determinadas en uno o varios viajes, en los que la remuneración del armador se denomina flete y se calcula de acuerdo a la cantidad cargada transportada o descargada por el buque, pudiendo ser también una cantidad fija por el viaje, independientemente de las cantidades transportadas.

Finalmente, existen ciertos contratos en la práctica comercial actual donde la distinción entre "*Time charter*" y "*Voyage charter*" parece diluirse. Sucede, por ejemplo, que se estipule la obligación de realizar un número específico de viajes consecutivos o tantos viajes como los que el buque pueda realizar dentro de un cierto periodo. Aunque estos contratos presentan una problemática especial, constituyen una especie del fletamento por viaje, en base a la manera de calcular la contraprestación a favor del fletante (25)

3.2. Derecho Mexicano

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 (LNCM) derogó íntegramente el Libro Tercero del Código de Comercio, donde se contenían anteriormente las disposiciones relativas a los contratos para utilización de buques. Estamos de acuerdo con Mantilla Molina en que el artículo segundo

(25) Thomas E. Scruton, Op. cit. pág 52

transitorio de dicha ley, que decía: "Se derogan los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio y las demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento", debía entenderse en el sentido de que el Libro Tercero quedaba derogado totalmente y que la frase "en lo que se opongan a este ordenamiento" se refería exclusivamente a "las demás disposiciones legales". (26)

El antecedente directo de la LNCM fue el Proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante, del Dr. Raúl Cervantes Ahumada. En materia de arrendamiento de buques, a decir del mismo autor, tuvo como antecedentes al Código de la Navegación Italiano de 1942, a la Ley Federal sobre Navegación Marítima bajo Pabellón Suizo de 1953 y al Proyecto para Código Marítimo Centroamericano.

Los contratos para la utilización de buques se encontraban comprendidos en la LNCM en el Título Tercero "De los contratos", dentro del cual se ubicaban los capítulos I y II, intitulados, respectivamente, "Del arrendamiento de la naves" y "Del fletamento". En este último capítulo, la Ley de 1963 pretendió sistematizar bajo cuatro rubros a los contratos empleados en el tráfico marítimo, a saber: "Fletamento por entero o por compartimiento"; "Transporte de cosas en general"; "Transporte de cosas determinadas" y "Transporte de personas".

A reserva de que al referirnos más adelante a cada uno de los contratos

(26) En relación con la derogación del Libro Tercero de nuestro Código de Comercio, titulado "De los contratos espaciales del comercio marítimo", existe una polémica entre quienes sostienen que la derogación incluyó a todos los artículos de este Libro y entre quienes afirman que únicamente se derogaron aquellos artículos que se oponían a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. En forma de un amistoso debate, los argumentos de quienes defendían ambas posiciones pueden examinarse en el artículo "Sobre la derogación del Libro Tercero del Código de Comercio" por los profesores Roberto Mantilla M. y Arturo Díaz B., publicado en la Revista "Jurídica", de la Universidad Iberoamericana No. 14, 1982, pág. 431.

señalemos con más detalle los errores de dicha norma marítima, a continuación enumeramos sus principales deficiencias y omisiones:

a) El concepto de fletamento que contenía estaba definitivamente superado, pues incluía al contrato de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque, sujetándolo a las mismas reglas generales de los contratos de fletamento.

b) Al igual que su predecesor italiano, omitió regular al fletamento por tiempo, que es actualmente el más importante después del fletamento por viaje.

c) Al referirse a que el transporte de cosas en general podía "abarcarse total o parcialmente la capacidad de carga del buque", el legislador sufrió una confusión, pues estos supuestos ya estaban previstos en el rubro "Del fletamento por entero o por compartimiento", que en la práctica del comercio marítimo se traducen en la celebración de contratos de fletamento por viaje, independientemente de que se expida o no un conocimiento de embarque.

d) Del mismo modo que la mayoría de los códigos de su época, omitió dentro de la clasificación de los contratos de fletamento al fletamento con cesión y a casco desnudo, seguramente conceptuándolos como arrendamiento de buques, contratos a los que dedicaba un capítulo independiente al de fletamento.

e) El contrato de remolque era desconocido para este ordenamiento, por lo que su tratamiento jurídico tenía la dificultad de tener que solventar esta omisión por medio de la analogía con alguna otra figura, o bien utilizar las normas

jurídicas supletorias, labor que, dicho sea de paso, vino a dificultarse con la errónea modificación al Artículo 6o. de la LNCM, de 22 de diciembre de 1975 (27).

Como ya lo hemos mencionado, la nueva Ley de Navegación hace una clara diferenciación entre los contratos de fletamento y los de transporte bajo conocimiento de embarque, dedicando a ambos distintos capítulos dentro de su Título Quinto "De los Contratos de Explotación de Embarcaciones". Adicionalmente, en el mismo Título contempla al contrato de remolque-transporte.

El Capítulo I de dicho Título, intitulado "Contratos de Fletamento", incluye en su Artículo 95 la siguiente clasificación de los mismos:

1) Fletamento o arrendamiento a casco desnudo. Por el que "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".

(27) Originalmente el Art. 6o. de la LNCM establecía: "supletoriamente a las disposiciones de esta ley serán aplicables a los usos marítimos, el Código de Comercio, la Ley sobre el Contrato de Seguro, la Ley General de Instituciones de Seguros el Código CMI para el Distrito y Territorios Federales y la Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus respectivas materias. La reforma aparecida en el Diario Oficial del 22 de diciembre de 1975 dejó al Art. 6o. de la siguiente manera: "Las cuestiones que se susciten sobre la interpretación y el cumplimiento de las concesiones y permisos así como lo relativo a las vías generales de comunicación por agua, sus medios de transporte y a los servicios marítimos portuarios conexos y auxiliares, se decidirán conforme a lo dispuesto en: a) Esta ley y las demás leyes en materia de comunicaciones por agua y sus reglamentos así como los tratados internacionales debidamente ratificados por México, b) La Ley de Vías Generales de Comunicación, c) El Código de Comercio, la Ley sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones de Seguros, d) El Código CMI para el Distrito Federal; e) Los términos mismos de las concesiones, permisos y contratos aprobados conforme a la ley f) Los usos marítimos internacionales; g) El Código Federal de Procedimientos Civiles". Las críticas que se hacen a esta reforma, no todos años justas pueden examinarse en el trabajo de Ramón Esquivel A. "Reforma a la Legislación Mercantil Derecho Marítimo", aparecido en la obra colectiva "La Reforma de la Legislación Mercantil" de Raúl Cervantes A. Jorge Wáter V. Jorge Barrera G. y otros. Ed. Porrúa, S.A., México 1985, pág. 174.

II) Fletamento por tiempo. Contrato por el que " 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"; y

III) Fletamento por viaje. En el cual "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".

En el Capítulo II, "Contrato de transporte de mercancías por agua", el Artículo 98 define a este contrato en los términos siguientes:

"Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquel 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 entregarlas a su destinatario o consignatario". (sic)

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

Al Contrato de Transporte de Pasajeros y al de Remolque destina sus Capítulos III y IV, definiéndolos de la manera siguiente:

"Art. 106. Por el Contrato de Transporte de Personas por Agua la empresa naviera o el 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."

"Art. 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 " (sic).

3.3. Concepto y clasificación de los contratos para la utilización de buques.

Examinada la evolución de estas formas jurídicas en el presente siglo, conviene ahora intentar su conceptualización y clasificación tomando en consideración los cambios habidos y la doctrina más reciente.

En primer lugar está la noción misma de los contratos para la utilización de buques. La gran mayoría de autores considera que el fletamento con cesión y a casco desnudo es un arrendamiento y que no debe de incluirse dentro de éstos. Incluso hay quienes distinguen dos distintas especie de arrendamiento: el arrendamiento o locación de un buque desarmado o a "casco limpio", regido exclusivamente por la voluntad de las partes y subsidiariamente por el derecho civil, y el arrendamiento de una construcción flotante ya apta para la navegación, contrato previsto en la legislación marítima y por tanto sujeto a la jerarquía de normas, usos y costumbres que la misma establece para su interpretación y cumplimiento. En este sentido se manifiesta González Lebrero y se había

manifestado Rodière cuando publicó su obra *"Affretements & Transports"* en 1967.

Por nuestra parte, siguiendo a la doctrina y a la legislación francesa, estamos de acuerdo en que el fletamento con cesión debe estar comprendido dentro de los contratos relativos a la utilización de buques, ya que se trata de un verdadero contrato de fletamento que, como veremos más adelante, no puede confundirse con un arrendamiento de buque.

Tomando en cuenta lo anterior, los contratos para la utilización de buques se pueden clasificar de la siguiente manera:

	Con cesión	- A casco desnudo
	Por tiempo	
Contratos de fletamento		- Total
	Por viaje	- Parcial
	De mercancías	
Contratos de transporte	De personas	
Contrato de remolque		

Para la elaboración de la clasificación propuesta, se han tomado en cuenta los criterios que a continuación enumeramos:

1) El arrendamiento puro y simple de buques para propósitos distintos al transporte de cosas o de pasajeros ha sido excluido de la clasificación. Cualquier contrato que sustrajera a una embarcación mercante del propósito para el que fue construida la despojaría del elemento esencial al concepto "buque", que como ya señalábamos (supra I.1.) lleva implícito el estar destinada al transporte de mercancías y/o pasajeros.

2) Como ya hemos indicado, compartimos el criterio más reciente que considera al fletamento con cesión dentro del género de los contratos de fletamento, por lo que debe estar sujeto a las reglas generales que regulan a estos contratos. Por consecuencia, nuestra posición es diferente a la doctrina y a la jurisprudencia que consideran supletoria la aplicabilidad del régimen del arrendamiento civil para estos contratos, razón de que el contrato de fletamento con cesión es realmente un acto de comercio, tanto para el fletante, que es un comerciante, como para el fletador, que va a utilizar el buque para la navegación comercial.

3) Hemos considerado al fletamento a casco desnudo, también denominado "*net charter*", como una especie de contrato con cesión o "*demise charter*", ya que en este género pueden incluirse tanto contratos en los que el fletante designa al capitán y/o al primer oficial del buque, como aquellos en que la designación de todo el personal de a bordo corre a cargo del fletador.

4) La clasificación toma en cuenta la separación existente en la gran mayoría de las legislaciones modernas, que no había recogido la nuestra, entre contratos de fletamento y contratos de transporte marítimo. Hoy día es insostenible que el contrato de transporte en los servicios regulares de línea, normalmente plasmado en un conocimiento de embarque, pueda formar parte del género fletamento. El fletamento concierne a una embarcación mientras que el contrato de transporte concierne a un cargamento, el primero obliga al fletante a poner una embarcación a disposición de su contraparte en estado de navegabilidad, mientras que el segundo obliga al transportista a efectuar el desplazamiento de una mercancía determinada. El fletamento responde a una operación masiva en la que un usuario con suficiente poder de negociación va a utilizar toda la capacidad de carga de un buque o una parte importante de ella; el contrato de transporte responde a una operación de débil importancia celebrada entre un embarcador que va a confiar su mercancía, como otros miles de usuarios, a una empresa que explota el servicio regular de línea.

Teniendo en mente la clasificación propuesta, a continuación examinamos el concepto de cada una de estas formas jurídicas.

En primer lugar debemos referirnos al contrato de fletamento, figura central no sólo entre los contratos que regulan el empleo de embarcaciones, sino también entre todas aquellas instituciones relativas a las relaciones jurídicas "cuyo teatro es el mar".

Para entender con mayor claridad los diversos tipos de fletamento, es necesario referirse a las operaciones que implican la explotación de un buque, así como a los gastos que estas operaciones conllevan: aquellos que se refieren a la gestión

náutica son, entre otros, el pago de salarios a la tripulación, gastos consulares y de traslado de la misma, mantenimiento de la embarcación, avituallamiento y provisiones, seguros, etc.; los que conciernen a la gestión comercial son, principalmente, pago de combustibles para la máquina propulsora y motogeneradores, aceites y grasas, gastos y derechos portuarios, pilotaje y remolques, limpieza de bodegas, comisiones y corretaje sobre las cargas, etc.

Hecha esta consideración, nos encontramos que en las distintas especies de fletamento se reparten entre el fletante y el fletador los distintos poderes de gestión sobre la nave. Partiendo del fletamento por viaje, donde el fletante conserva la gestión náutica y comercial, éste va perdiendo facultades sobre su buque en el fletamento por tiempo al entregar la gestión comercial al fletador; hasta que, finalmente, en el fletamento con cesión cede ambas funciones al fletador.

Los tres tipos de fletamento mencionados tienen como característica común que en ellos el fletante se obliga a poner una embarcación a disposición del fletador en estado de navegabilidad y, en ocasiones, a mantenerla en este estado durante la duración del contrato, mediante el pago de una suma de dinero. La definición contenida en el Artículo 1o. de la Ley francesa sobre Contratos de Fletamento y Transporte Marítimo, de 18 de junio de 1966, ha recogido este concepto genérico de fletamento, al establecer: "por el contrato de fletamento, el fletante se obliga, mediante una remuneración, a poner una embarcación a la disposición de un fletador".

En el fletamento con cesión, el fletante se obliga a poner a disposición del fletador una embarcación determinada sin armamento o provista de un

armamento incompleto, durante un tiempo determinado, contra el pago de una suma que en este caso se denomina renta ("*hire*" en derecho inglés y "*loyer*" en derecho francés).

El nombre que recibe la suma que debe cubrir el fletador es consecuencia de la proximidad del fletamento con cesión al arrendamiento, lo que ha producido en la práctica una arraigada costumbre de llamar así a esta contraprestación, que de ningún modo puede sustentar la posición de quienes pretenden, por este solo hecho, ubicar a este tipo de fletamento dentro del género del arrendamiento.

El elemento de definición de este fletamento lo constituye el contenido de la obligación del fletante, que consiste en poner a disposición del fletador un buque sin armamento o con un armamento incompleto. En el fletamento con cesión se pueden comprender muy diversas situaciones, que van desde la entrega de una construcción flotante totalmente desprovista de tripulación y de los instrumentos necesarios para navegar ("*bare boat charter*"), lo cual se acerca más a un arrendamiento, hasta la entrega de un buque cuyo capitán y jefe de máquinas hayan sido designados por el fletante, pero bajo la dependencia directa del fletador, situación más próxima al fletamento por tiempo.

Sea cual fuere el grado de armamento con el que el fletante entregue la embarcación al fletador, siempre que éste sea incompleto, en el fletamento con cesión toda la gestión, tanto náutica como comercial, estará a cargo del fletador.

El contrato de fletamento por tiempo o "*time charter*" es una figura relativamente reciente dentro de las que conciernen a la utilización de buques. La mayoría de las legislaciones marítimas modernas no la habían incorporado antes

de la década de los sesentas. El conocimiento del mismo proviene fundamentalmente de la doctrina inglesa sobre el "*time charter*", en el cual el naviero pone a disposición del fletador, por un tiempo determinado y por un precio proporcional a este tiempo, un buque completamente armado y equipado. La finalidad contractual es la de explotar comercialmente el buque durante un cierto periodo de tiempo, a cambio el fletador paga un precio o remuneración, llamado flete, renta, o "*hire*", y ese pago se hace en plazos regulares, normalmente por adelantado, mensual o quincenalmente.

La postura de muchos autores que consideraron al fletamento por tiempo como un arrendamiento ha sido definitivamente superada. Ni el fletador entra en posesión del buque; ni asume nunca el papel de armador que conserva el fletante; ni se hace cargo de la tripulación, ni de la conducción de la navegación.

El fletamento por viaje fue durante largo tiempo la forma más comúnmente utilizada para contratar el transporte marítimo. De ahí que sea el más conocido y estudiado de entre los distintos contratos de fletamento.

Por medio de él, un fletante se obliga a presentar en una fecha determinada, o aproximadamente en cierta fecha, una embarcación específica, en condiciones normales de navegabilidad para el transporte de un cargamento completo o parcial, a cambio de un precio denominado flete.

Es importante destacar que por este contrato el fletante no se obliga a transportar ciertas mercancías de un lugar a otro. Su obligación tiene por objeto una embarcación y su prestación consiste en presentar el buque en el puerto de carga, en ponerlo a disposición del fletador para que este lo cargue en las

condiciones convenidas y a dirigir la navegación hasta el puerto de destino. El estado de pasividad del fletante respecto a la carga es similar al del "time charter", ya que normalmente no se ocupa de la carga ni de la descarga, ni tampoco de cuidar el cargamento a bordo del buque (aunque esto puede variar de contrato a contrato).

Por el contrario, bajo el rubro de contratos de transporte están comprendidas dos figuras jurídicas que tienen como denominador común la obligación fundamental del transportista de desplazar en el espacio a cosas o a personas.

Aunque todavía persiste la discusión en la doctrina de si el contrato de pasaje debe incluirse en esta clasificación, hemos optado por incluir al contrato de pasaje dentro de los contratos de transporte, pues aunque el transportista se obliga también a alimentar al pasajero y a proporcionarle en muchos casos las comodidades que tendría en un hotel, la prestación fundamental consiste en transportar una persona de un puerto a otro, sobre un *vehículo* que se desplaza sobre el mar, con todos los riesgos inherentes a la navegación marítima.

Por el contrato de transporte de mercancías el armador, aquí denominado transportista, se obliga a trasladar y entregar una mercancía en un lugar determinado, mediante una remuneración denominada flete.

Generalmente este contrato se encuentra contenido en un conocimiento de embarque, lo que no impide que se encuentre plasmado en algún otro tipo de documento; sino fuera así la protección jurídica a los cargadores, que inspiró la evolución de este instrumento, podría ser fácilmente evadida. Es por esta razón

que desde el punto de vista práctico a estos contratos se les denomina contratos bajo conocimiento o contratos de transporte en líneas regulares.

Desde el punto de vista jurídico, fletamento y contrato de transporte son actualmente dos figuras completamente distintas. Mientras que el fletamento concierne a una embarcación debidamente individualizada, el contrato de transporte concierne a un cargamento. Mientras que la libertad de las partes para establecer las condiciones y modalidades que regulan sus relaciones es el ambiente que reina en el contrato de fletamento, donde las disposiciones legales tienen un carácter supletorio, en el contrato de transporte marítimo de mercancías la libertad de las partes se encuentra muy restringida y está sujeta a un régimen de normas imperativas de orden público.

El contrato de transporte de personas o contrato de pasaje es aquél por el cual un transportista se obliga frente a un pasajero, mediante el pago de un precio, a trasladarlo de un punto a otro, en una embarcación designada.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos consideraba a este contrato como un fletamento. Sin embargo, hoy día la noción del fletamento-pasaje ha sido superada. Tanto la doctrina como las legislaciones más avanzadas lo sitúan dentro de la clasificación de los contratos de transporte.

Por último, nos referiremos someramente al contrato de remolque, sin abordar -por no ser materia de esta tesis- el controvertido tema de su naturaleza jurídica, limitándonos a señalar que por razones sistemáticas consideramos que debe incluirse dentro de la clasificación de los contratos para la utilización de buques.

Baste indicar al respecto que actualmente la industria del remolque abarca una gran diversidad de operaciones, que van desde el atraque y desatraque de embarcaciones en los puertos, hasta el transporte de cargas unitarizadas en servicios regulares de línea (28), pasando por el remolque de barcasas o chalanes en ríos y canales navegables, rescate y salvamento de embarcaciones, transporte de plataformas de perforación y equipo petrolero, etc. (29)

Tomando en cuenta esta amplia variedad de empleos, la discusión sobre su naturaleza jurídica se ha complicado, sobrepasando la clásica polémica, entre quienes consideraban al remolque como un contrato de arrendamiento de servicios y los que sostenían que se trata de un transporte. La primera tesis la sustentaron autores como Lyon-Caen y Renault, la segunda era la posición de Ripert.

(28) La empresa Trailer Marine Transport Corp., la más importante operadora "roll-on-roll-off" en el Caribe utiliza para sus servicios de carga regular entre puertos norteamericanos del Golfo de México y San Juan Puerto Rico barcasas de doble y triple cubierta, con capacidad de hasta 180 y 374 trailers, respectivamente

(29) Un amplio panorama sobre las distintas posibilidades de empleo de remolcadores y empujadores puede verse en el libro de Edward M. Brady "Tugs, Towboats and Towing", Centreville, Maryland, E U A., Cornell Maritime Press, Inc., 1979

CAPITULO II

FLETAMENTO A CASCO DESNUDO O "BARE BOAT CHARTER"

CAPITULO II

FLETAMENTO A CASCO DESNUDO O "BARE BOAT CHARTER"

1. FUNCION ECONOMICA

El fletamento con cesión ha sido empleado por diversos estados para resolver situaciones de emergencia, especialmente las provocadas por conflictos bélicos. En el medio naviero es un contrato utilizado con poca frecuencia, ya que implica para los propietarios de las embarcaciones la pérdida del control y el abandono de la administración de las mismas. Sin embargo, es un instrumento útil para los armadores que desean explotar buques o completar su flota sin contraer los compromisos financieros de la propiedad efectiva, pero que al mismo tiempo desean tener el pleno control del buque fletado. Este esquema ha permitido el crecimiento de las flotas mercantes de países que han aceptado el abanderamiento de unidades tomadas en fletamento con cesión por sus compañías navieras (30).

Los Estados Unidos y Francia, entre otros países, hicieron uso de este contrato para resolver problemas de falta de capacidad de transporte en la última guerra mundial. En tiempos de paz, en épocas de excesiva demanda de espacio o si las empresas se ven imposibilitadas de construir buques nuevos, las flotas de reserva que mantienen en amarre países como Estados Unidos, pueden ser puestas a disposición de armadores privados mediante contratos de fletamento con cesión.

(30) El convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado por la Conferencia de las N. U. sobre Comercio y Desarrollo en febrero de 1986, ha admitido la posibilidad de que un Estado conceda la inscripción y el derecho de armar su pabellón a buques tomados en fletamento con cesión. Véase O. N. U. TD/RSC/CONF/23 13 de marzo de 1986, pág. 9.

Por lo que respecta a las empresas, existen diversas razones para hacerlas tomar la decisión de fletar buques en *demise charter*. Tales razones podrían ser:

a) En economías en donde el capital es escaso, permite a los armadores hacerse de embarcaciones sin hacer grandes desembolsos.

b) En caso de accidentes importantes o pérdidas totales, las compañías navieras, especialmente las que tienen servicios de líneas, pueden contratar esta manera las embarcaciones necesarias para cumplir con los compromisos de su operación regular.

c) Para los armadores con poca experiencia o de países en vías de desarrollo, este tipo de contratos les ofrece la oportunidad de incorporar a sus flotas unidades modernas y ponerse al día en nuevas tecnologías, lo que además ejerce una influencia benéfica por lo que se refiere a la transferencia de conocimientos, tanto en tripulaciones como en astilleros y talleres de reparación (31).

d) En los casos de buques propiedad de instituciones bancarias o de astilleros, estos instrumentos jurídicos les permiten poner en explotación sus embarcaciones dentro de las flotas de compañías navieras (32).

(31) En Filipinas, los records de la Autoridad de la Industria Marítima (Maritime Industry Authority) muestran que en 1984 la flota de altura de 256 buques, estaba compuesta por 215 tomados en fletamento con cesión (84%) *Seaside Week*, Volumen IV, número 1, Nueva York, Enero 4-10, 1985, pág. 10

(32) Al agudizarse la crítica situación que había prevalecido el transporte marítimo en la década pasada, producto del enguo incremento en el intercambio internacional de mercancías, frente a un desmedido crecimiento de la flota mercante mundial, el proceso de unión del capital naviero con el capital bancario tuvo un amplio desarrollo. Véase, por ejemplo, el artículo citado a continuación, una de cuyas citas transcribimos (Actualmente) "los más grandes propietarios de buques en el mundo son los bancos; cada banco involucrado en el financiamiento de buques tiene una pequeña flota" *Forbes*, "The World Shipping Disaster", julio 29, 1985, pág. 120

e) El fletamento con cesión, combinado con algún tipo de convenio, se utiliza para el financiamiento en la compra de buques a través del esquema arrendamiento-venta o arrendamiento financiero ("financing bare boat"). La póliza o Proforma "Barecon A", aprobada por BIMCO (Conferencia Marítima Internacional y del Báltico) para este tipo de instrumentos, a la cual nos referiremos más adelante, incluye una parte III intitulada "Hire Purchase Agreement", de manera que con los pagos mensuales o quincenales pactados, se vaya cubriendo el precio del buque, que al término del fletamento deviene en propiedad del fletador.

f) Dentro de las estrategias comerciales de importantes compañías navieras, el fletar buques con cesión o a casco desnudo a operadores confiables y solventes les ha permitido obtener financiamiento para una mayor expansión sobre las bases del valor del buque, más el valor del fletamento. Esto sucede cuando las rentas que debe percibir el armador, que ha fletado su buque a largo plazo pueden ser cubiertas por una carta de crédito expedida por el banquero del fletador, lo cual implica un flujo inmediato de efectivo a través del descuento o de la negociación de dicho instrumento bancario.

2. NATURALEZA JURIDICA

Ya se ha señalado anteriormente que la gran mayoría de los sistemas jurídicos modernos, a partir del Código de la Navegación Italiana de 1942, habían venido considerando al fletamento con cesión y a su variante, el fletamento a casco

desnudo, como un arrendamiento. No obstante, tanto en el derecho positivo como en la doctrina existe una cada vez más pronunciada tendencia a incluir al fletamento con cesión dentro de los contratos de fletamento, tal como lo hemos hecho en el esquema expuesto en el inciso 3.3. del Capítulo precedente (33).

La ley francesa número 66-420 sobre contratos de fletamento y de transporte marítimo, de 18 de junio de 1966, así como el Decreto de 31 de diciembre del mismo año, incluyeron al fletamento con cesión dentro de los tres grandes tipos de fletamento, dedicando de manera exclusiva un capítulo a esta figura bajo el rubro "*L'affretement coque nue*".

En España, el Decreto 3327 de 9 de diciembre de 1977, relativo al abanderamiento provisional de buques nacionales y extranjeros, siguió esta directriz al denominar contrato de fletamento a todo aquel que se realice "a favor de fletadores españoles e implique que la gestión comercial y náutica del buque, así como la totalidad o parte de su dotación queda en manos de personal español" (34). En el mismo sentido, la Orden del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de 25 de enero de 1979, reconoce en el contrato de fletamento al instrumento jurídico apropiado para consignar las obligaciones entre las partes cuando la gestión comercial y náutica del buque se transfiera (35).

Considerando que es conveniente efectuar un análisis más detallado para dar

(33) Sin embargo, es conveniente señalar que en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, de febrero de 1986, Op. CR., se incurre en el error de llamar a este contrato "arrendamiento a casco desnudo".

(34) Real Decreto 3327/1977, España, Boletín Oficial del Estado Número 312 del 30 de diciembre. Artículo 7o. Derogado por el Real Decreto 1027/1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo (B. O. E. No. 194).

(35) Orden de 25 de enero de 1979, sobre uso provisional del pabellón nacional por buques extranjeros y de pabellón extranjero por buques nacionales. Ministerio de Transporte y Comunicaciones de España. Artículo 1o.

una opinión en torno a esta controversia, a continuación se examinan las principales características del contrato de arrendamiento y los elementos que distinguen al fletamento con cesión y a casco desnudo de aquel contrato.

Atendiendo a lo dispuesto por el artículo 2398 de nuestro Código Civil, se puede definir al arrendamiento como el contrato por el cual el arrendador se obliga a conceder el uso o goce temporal de una cosa al arrendatario, a cambio de un precio cierto.

En base a esta definición, en el contrato de arrendamiento se produce el otorgamiento temporal del uso de alguna cosa, o bien el otorgamiento del uso y disfrute de la misma, durante cierto tiempo.

El uso de la cosa significa su aprovechamiento sin alterar su forma ni substancia; no implica, por tanto, el acto de disposición material mediante el consumo, ni el acto de disposición jurídica a través de su venta. Además, el uso se extiende a todo lo accesorio.

Si en el contrato de arrendamiento se prevé, conjuntamente con el uso, el otorgamiento del disfrute de la cosa, el arrendatario adquiere también la facultad de adueñarse de todo aquello que la cosa produce en forma natural o artificial, es decir, sin que intervenga el hombre o con su intervención.

En el fletamento con cesión pueden presentarse los supuestos anteriores, ya que además del uso del buque puede pactarse el disfrute a través de una cláusula de sub-fletamento o sub-cesión, la cual se encuentra prevista en los

formatos más conocidos, como son el "Barecon A" y el "Barecon B" de BIMCO, en sus respectivas cláusulas 19, intituladas "*Assignment and Sub-Demise*".

Hasta aquí todo pareciera indicar que quienes sustentan la tesis de considerar al fletamento con cesión como un arrendamiento, estarían en lo correcto. Esto podría ser si el buque no fuera, además de una cosa productiva, un bien itinerante y sometido a los riesgos inherentes a la navegación.

No obstante, estimamos que sólo si el buque, despojado de sus elementos esenciales de movilidad-mercantilidad, fuera objeto de algún contrato para ser destinado a servir, por ejemplo, de depósito flotante, de casino o de hotel, se podría hablar válidamente de que las partes interesadas hubiesen celebrado un contrato de arrendamiento.

Además, el concepto de fletamento con cesión no se agota con el mero otorgamiento del uso, o del uso y disfrute de la embarcación, ya que en la mayoría de casos comprende también una cierta dotación, por lo que, bajo este supuesto, se acerca más al fletamento por tiempo al tener el fletante alguna ingerencia en la gestión náutica. Esta circunstancia ha sido considerada por la ley francesa de 18 de junio de 1966, al definir al fletamento a casco desnudo en su artículo 10, de la manera siguiente:

" Por el fletamento a casco desnudo, el fletante se obliga, contra el pago de una renta, a poner a la disposición de un fletador, por el tiempo definido, un navío determinado, sin armamento ni equipamiento, o con equipamiento y

un armamento incompletos.”⁽³⁶⁾

Como ya hemos indicado (*supra* 3.3.; Capítulo I), el hecho de que la contraprestación que recibe el fletador se denomine renta (“*hire*” en derecho inglés y “*loyer*” en Derecho Francés), subraya la cercanía que tiene este contrato con el de arrendamiento, pero no es aceptable que sólo por este hecho se basen algunos autores para pretender equiparar al fletamento con cesión o a casco desnudo con el arrendamiento.

Como consecuencia de la naturaleza itinerante de la embarcación mercante, existe otra importante diferencia en el fletamento con cesión, que viene a ampliar la separación de entre esta figura y el contrato de arrendamiento.

En el contrato de arrendamiento existe la obligación general a cargo del arrendador no sólo de entregar el bien arrendado en estado de servir para el uso convenido o para aquél inherente a su naturaleza, sino que además debe mantenerlo en el mismo estado haciendo para ello las reparaciones necesarias, tal como lo previene nuestro Código Civil en el Artículo 2412, fracc. II⁽³⁷⁾. De la misma manera, la fracción II del artículo 2423 del mismo ordenamiento, señala que corresponderá al arrendador pagar las mejoras útiles hechas por el arrendatario, si por culpa del arrendador se rescindiere el contrato.

(36) Jean-Claude Soyer, “Le droit nouveau des contrats d'affrètement et de transport maritimes” (En) *Revue Trimestrielle de Droit Commercial*; Tomo XX, 1967 Librairie Sirey, París. Pág. 20

(37) Solamente las reparaciones “de poca importancia” (Art. 2444), que regularmente son causadas por el uso mismo de la cosa están a cargo del arrendatario.

A reserva de analizar el concepto de navegabilidad cuando examinemos el contenido general de la relación obligacional, en el fletamento con cesión el fletante se obliga únicamente a ejercitar la debida diligencia para tener al buque en estado de navegabilidad en los momentos anteriores a la entrega y en el momento mismo de la entrega, pero no durante la vigencia del contrato. El formato "Barecon A" en su numeral 1, parte II, consigna esta obligación de la manera siguiente:

"The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service hereunder."

Lo que en una traducción libre significa: "Los propietarios, tanto antes como en el momento de la entrega, ejercerán la debida diligencia para hacer que el buque esté en condiciones de navegabilidad y en todos aspectos listo de casco, maquinaria y equipo para el servicio estipulado".

Hay que subrayar que la obligación del fletante está concebida aquí como un deber de diligencia, que se circunscribe a los momentos previos y al de la entrega, y no como una obligación absoluta y permanente durante todo el tiempo de vigencia del contrato.

En el derecho francés el tratamiento es similar, con la diferencia de que el fletante sí tiene una obligación absoluta de garantizar el estado de navegabilidad del buque en el momento de la entrega, salvo si las partes lo han convenido de

otra manera. Los artículos 25 y 28 de Decreto de 31 de diciembre, establecen (38):

"El fletante se obliga a presentar, en la fecha y en el lugar convenidos, a la embarcación designada, en buen estado de navegabilidad y apta para el servicio al cual está destinada."

"Están a cargo del fletador el mantenimiento de la embarcación y las reparaciones y reposiciones distintas a las mencionadas en el artículo 26" (debidas a vicios propios de la embarcación).

Lo anterior tiene su explicación en el hecho de que el propietario va a dar la posesión y la gestión completa de su buque al fletador por un largo plazo, posiblemente por varios años, e inclusive, como sucede en ocasiones en el denominado "arrendamiento-venta" o "arrendamiento financiero", durante la mayor parte o toda la vida útil de la unidad, excepto si el fletante ha designado al capitán y/o a otros miembros de la tripulación, o cuando existan vicios ocultos propios de la nave.

Pretender asimilar al fletamento con cesión a un arrendamiento nos conduciría, en Derecho Marítimo, a que bajo un principio general de derecho, en ausencia de estipulación entre las partes, en un contrato de fletamento con cesión se tuviese que recurrir a normas del Código Civil, las cuales resultan poco adecuadas para regular esta relación contractual, sobre todo en cuestiones tan importantes como el mantenimiento y las reparaciones a la embarcación, o las relacionadas con vicios ocultos, que en seguida estudiaremos.

(38) Jean-Claude Soyer, Op. Cit. Págs. 27 y 28

En todo arrendamiento, aunque no haya pacto expreso, el arrendador está obligado a responder de los daños y perjuicios que sufra el arrendatario por defectos o vicios ocultos de la cosa. Nuestro Código Civil contiene esta obligación en sus artículos 2412 fracción V y 2421.

Para que proceda la responsabilidad del arrendador por vicios ocultos, éstos deben ser anteriores al arrendamiento, o deben haber sobrevenido en el curso del arrendamiento sin culpa del arrendatario, quien tiene derecho de pedir la disminución de la renta o la rescisión del contrato, salvo que se pruebe que tuvo conocimiento de dichos vicios o defectos antes de celebrar el contrato.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el capítulo relativo al arrendamiento de naves, no existía norma específica respecto a vicios ocultos, por lo que, en principio, procedería la aplicación supletoria de las normas del Código Civil. Una solución en tal sentido podría estar en contra de los usos y costumbres marítimas internacionales, ya que, como se especifica en la proforma de contrato de fletamento con cesión "Barecon A" a que nos hemos referido, el tratamiento aceptado en estos casos es que el fletador no tenga derecho a la rescisión o disminución de la renta, estando el fletante obligado a las reparaciones o reposiciones ocasionadas por defectos latentes en el buque, su maquinaria o pertenencias, existentes en el momento de la entrega, siempre que tales defectos se hayan manifestado dentro de los 18 meses posteriores a esta fecha, salvo que las partes convengan otro plazo. En el "Barecon B" no se habla de defectos latentes, sino únicamente de defectos, y el plazo está reducido a 12 meses, a partir de la entrega.

Además, en la cláusula 11 del "Barecon A" se estipula que todo el tiempo utilizado para la reparación de defectos latentes, incluyendo cualquier desviación, será contabilizado como tiempo en alquiler y formará parte del periodo del fletamento.

La nueva Ley de Navegación contiene ya una disposición al respecto, señalando que en el fletamento o arrendamiento a casco desnudo el fletador 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. Sin embargo, el tratamiento continúa siendo incompleto y tendrían por tanto, que aplicarse supletoriamente las normas del Código Civil en materia de arrendamiento, como sucedería en algún problema relativo a vicios ocultos, en cuyo caso de acuerdo a lo examinado con anterioridad, el fletador podría ejercer el derecho a la rescisión o a la disminución de la renta.

Tal acerto lo deducimos de los señalado genéricamente por la doctrina y expresamente por los artículos 1859 y 1859 del Código Civil, ya que los contratos que no estén especialmente reglamentados en dicho Código, se regirán por las reglas generales de los contratos, por las estipulaciones de las partes y, en lo que fueren omisas, por las disposiciones del contrato con el que tengan más analogía de los reglamentados en el propio Código. El citado artículo 1859 agrega que las disposiciones legales sobre contratos serán aplicables a todos los convenios y a otros actos jurídicos en lo que no se opongan a la naturaleza de este o a disposiciones especiales de la ley sobre los mismos.

3. OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN EL CONTRATO

El siguiente análisis del contenido general de la relación obligacional en el fletamento con cesión, lo efectuaremos desde dos puntos de vista:

a) El primero, en base a la práctica internacional del fletamento, para lo cual utilizaremos las cláusulas contenidas en la proforma "Barecon A" de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO). Este criterio toma en consideración la libertad de que gozan las partes para establecer las condiciones que juzguen convenientes en el contrato, dado el carácter supletorio que los ordenamientos jurídicos tienen en esta materia.

B) El segundo lo abordaremos desde la perspectiva que examina las disposiciones de diversos ordenamientos, en torno a las obligaciones de las partes en el contrato. Bajo este criterio consideraremos lo previsto en la Ley de Navegación de 1994 sobre el particular y las soluciones que en derecho patrio podrían darse ante el silencio de la misma.

3.1. Obligaciones del fletante

3.1.1. Entrega del buque y estado de navegabilidad

En la proforma "Barecon A" se contiene la obligación de que el fletante entregue el buque en el puerto convenido, debiendo éste, antes y en el momento de la entrega, ejercer la debida diligencia para hacer que el buque se encuentre en condiciones de navegabilidad y en todos aspectos listo para prestar sus servicios. Como indicábamos en el inciso anterior, la obligación del fletante está concebida

aquí como un deber de diligencia y no como una obligación absoluta y permanente.

En la legislación francesa sobre contratos de fletamento y transporte marítimo (Decreto de 31 de diciembre de 1976), esta obligación del fletante es más rigurosa, aunque también se circunscribe al momento de la entrega: el Artículo 25 del Decreto citado, transcrito en el inciso anterior, establece que el fletador debe presentar, en la fecha y en el lugar convenidos, al buque designado en buen estado de navegabilidad y apto para el servicio al que esté destinado.

En el derecho argentino, donde se da al fletamento con cesión el tratamiento de una locación, se contempla esta obligación con un carácter permanente durante la vida del contrato. El fletante debe ejercer una diligencia razonable para mantener al buque en el estado de navegabilidad que tenía al momento de su entrega, o en el convenido en su caso, durante todo el tiempo de duración del mismo, "siendo responsable el locador de los daños que sufra el locatario como consecuencia de la innavegabilidad (39)".

Por lo que concierne al derecho español, que, como ya hemos señalado, no contiene normatividad específica aplicable a este tipo de contrato, si las partes no acordaron los términos relativos a la entrega y navegabilidad del buque, se aplicará lo dispuesto en el Código Civil sobre arrendamiento de inmuebles, ya que en dicho ordenamiento no existen normas relativas al arrendamiento de bienes muebles. En consecuencia, y por aplicación analógica del Código Civil, podría de

(39) Ley de Navegación, promulgada el 15 de enero de 1973. Artículo 223

decirse que la garantía de navegabilidad no se limita al momento de la entrega del buque sino a toda la duración del contrato; solución que es la más aceptada doctrinalmente y que, al igual que en el derecho argentino, está en contraposición con la práctica internacional del fletamento.

Como señalábamos, la nueva Ley de Navegación equipara al fletamento a casco desnudo con el arrendamiento, y al referirse a esta obligación lo hace en forma general, estableciendo el mismo tratamiento para los tres tipos de fletamento; a saber "en los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador" (Art. 95).

La solución no es del todo afortunada, pues se presta a polémica el que no se determine con precisión el término durante el cual debe subsistir la garantía de navegabilidad en cada una de las especies de fletamento. Para los efectos del contrato que analizamos, consideramos que el fletador cumple con la obligación del artículo transcrito, poniendo su embarcación en estado de navegabilidad al momento de la entrega, lo que también estaría en consonancia con la práctica internacional.

Es conveniente examinar aquí el concepto de estado de navegabilidad, exigencia común para las embarcaciones en todos los tipos de fletamento, pero que se presenta de manera distinta para el fletante en cada uno de ellos.

De manera general se entiende por estado de navegabilidad, al conjunto de cualidades náuticas y comerciales que permiten a un buque proporcionar el servicio para el cual ha sido fletado, de tal manera que este concepto no

comprende solamente a las propiedades o atributos de carácter náutico que permiten a la embarcación flotar y propulsarse o ser propulsada; debe además de servir a un determinado esquema de explotación comercial explícito o implícito en la póliza.

Desde el punto de vista náutico, en el fletamento con cesión debe entenderse por estado de navegabilidad el que la embarcación cuente con un casco suficientemente estanco y sólido; con los medios de propulsión necesarios, habida cuenta de la navegación a la que esté destinado; con los aparejos y equipos necesarios para el tipo de tráfico, así como un adecuado aprovisionamiento de la nave.

El concepto comercial de navegabilidad es mucho más amplio, pues se refiere a la estructura y al funcionamiento de las bodegas, de los entrepuentes, y al acondicionamiento interior del buque que tenga relación con la cargas a transportar. Por ejemplo, al tratarse de buques cisterna para el transporte de vinos o jugos, o de "reefer ships" para productos perecederos, el estado de navegabilidad habrá de incluir el debido funcionamiento de los equipos de refrigeración de la carga.

En lo que concierne al momento de la entrega, en la cláusula 2 de la proforma que venimos analizando se estipula que las partes fijen una fecha antes de la cual no podrá efectuarse la entrega del buque al fletador, salvo que éste lo acepte. El fletante tiene la obligación de dar aviso al fletador con 30 días de antelación, de la fecha en la cual espera tener listo al buque para la entrega y de mantenerlo informado de posibles cambios en la posición del mismo. Si el buque no fuera

entregado en la fecha de cancelación que se prevé en el contrato (*"cancelling date"*), el fletador podrá rescindirlo.

3.1.2. Saneamiento por vicios ocultos

Dado que esta obligación del fletante ya ha sido examinada con detenimiento en el primer inciso de este capítulo, nos limitaremos a señalar que la proforma "Barecon A", de BIMCO, establece un límite para que el fletante responda por los defectos latentes (*"latent defects"*) del buque, su maquinaria y aparejos, los que deben manifestarse dentro de un período de 18 meses contados a partir de la fecha de entrega del buque, y que la legislación francesa a que nos hemos venido refiriendo, dispone que el fletador tiene a su cargo las reparaciones debidas a vicio propio de la nave, sin establecer ningún término para esta obligación.

Por lo que respecta al derecho mexicano, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1973 no contenía disposiciones sobre vicios ocultos en el Capítulo I "Del Arrendamiento de las Naves", por lo que era necesario remitirse a las normas supletorias aplicables a este contrato en la legislación común.

Si bien la Ley de Navegación de 1994 ya incluye una disposición sobre esta obligación del fletador (Art. 95, I) ésta se refiere solamente a que el fletante tendrá a su cargo las reparaciones de la embarcación que provengan de vicios propios, pero nada dice en torno a la posibilidad del fletador de rescindir el contrato o de solicitar la disminución en el precio estipulado.

3.1.3. Dotación del buque

Esta obligación se circunscribe a aquellos contratos en que las partes han convenido que el fletante sea quien proporcione o designe al capitán del buque, y/o a alguno o a algunos otros miembros de la tripulación, quienes de cualquier manera serán considerados como empleados del fletador. En el fletamento a casco desnudo no existen estipulaciones al respecto, ya que el fletante no tiene ninguna intervención en la dotación del buque.

La cláusula 8 del Formato "Barecon A" establece al respecto:

"The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners."

Lo que puede traducirse así: "El Capitán, los oficiales y tripulación de la embarcación serán dependientes de los fletadores para cualquier propósito, incluso si son designados por cualquier razón por los fletantes".

3.2. Obligaciones del Fletador

3.2.1. Pago del precio

Ya hemos señalado en el capítulo anterior que la contraprestación que el fletador debe entregar al fletante por el uso de la embarcación se ha venido designado con el nombre de "renta", "hire" o "loyer", lo que únicamente subraya la

cercanía que tiene el fletamento con cesión al contrato del arrendamiento (40).

La proforma "Barecon A" se refiere a esta obligación en su cláusula 9, estableciendo que el fletador pagará al fletante por adelantado, el primer día de cada mes, la renta mensual que se estipule en el contrato. El fletante tendrá el derecho de retirar su buque del contrato en caso de que el fletador no efectúe el pago de la renta dentro de los primeros siete días naturales del mes, además del pago de intereses moratorios a razón de un 10% anual.

Lo normal en este tipo de fletamentos es que la contraprestación se convenga en una cantidad ("lumpsum") por mes de calendario, por semana o por día; también es posible que la renta se calcule en base a un cierto precio por tonelada de peso muerto por mes, considerando el peso muerto total del buque (41), o de cualquier otra manera, dada la libertad de las partes en estos contratos.

Conviene hacer notar que tanto la póliza "Barecon A" como la "Barecon B", ésta última utilizada para unidades nuevas financiadas mediante hipoteca, obligan en su clausulado a que el fletador pague la renta estipulada aún en el caso de que el buque se vuelva parcial o totalmente innavigable, incluso en la situación prevista

(40) El derecho positivo francés ha recogido la denominación de "loyer" exclusivamente para el fletamento con cesión. En derecho anglosajón la palabra "hire" se utiliza también para los contratos de fletamento por tiempo, la que al igual que las palabras "to hire" y "to let" que significan "tomar en arrendamiento" y "dar en arrendamiento", ha sido considerada por autores ingleses inadecuada para el "time charter". Thomas E. Scrutton, Op. Cit. Pág. 46

(41) Como ejemplo de esta posibilidad, a continuación transcribimos la cláusula B de un antiguo formato denominado "Bareboat charter (Clause 17 York-Antwerp 1950 revised, 3/20/51)", ya que difícilmente podemos encontrar este tipo de cláusulas en los fletamentos con cesión que se celebran hoy día

B The Charterer shall pay to the Owner for the use of said vessel at the rate of ___ per deadweight ton per month on vessel's total deadweight capacity, summer freeboard as above stated commencing on and from the day of her delivery to the Charterer, and at and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the day and hour when the vessel is redelivered to the Owner.

en el "Barecon A" respecto a defectos latentes que se hubiesen manifestado dentro de los 18 meses posteriores a la entrega, cuyas reparaciones son a cargo del fletante. Por el contrario, el artículo 26 del Decreto francés de 1966 sobre fletamento y transporte marítimos, establece que en caso de que el buque sea inmovilizado por consecuencia de un vicio propio, lo cual incluye vicios ocultos, no procede el pago de la renta durante el periodo de la inmovilización, si ésta excede de 24 horas.

3.2.2. Empleo del buque

Es común que se obligue al fletador a no utilizar el buque en ciertas áreas geográficas o para el transporte de determinados cargamentos. En los dos formatos que hemos venido estudiando se previene que el buque será empleado en tráficos legales para el transporte de mercancías lícitas y adecuadas o apropiadas, dentro de los límites que se especifiquen.

Es posible que la mercancía sea lícita ("*lawful merchandise*"), pero que el tráfico no lo sea. Por ejemplo, los pertrechos militares, municiones y explosivos son mercancías lícitas, pero puede suceder que la carga y/o descarga de ellos en algún puerto, sean declaradas ilegales.

Para que una carga o un tráfico se considere lícito, debe adecuarse no solamente a la legislación del puerto de carga y de descarga, sino también a la del país cuya bandera enarbola el buque y a la del país bajo cuyo derecho se encuentra regulado el contrato (42).

(42) Michael Wilford et. al., Op. Cit. Págs 69 y 71.

En la "Barecon B", el fletador también se obliga a no emplear el buque de manera distinta a lo pactado con los aseguradores, sin obtener primero su consentimiento y de haber cumplido con los requerimientos o extra-primas que éstos determinen.

En ambas proformas se prohíbe al fletador el cargamento de productos o desechos radioactivos y combustibles nucleares.

El artículo 27 del Decreto francés dispone que el fletador puede utilizar la embarcación para todo fin que sea conforme a su destino normal, lo que no le autoriza a hacer arreglos ni agregar equipos de tipo permanente no aprobados por el fletante.

En derecho mexicano, considerando la asimilación de esta figura con el contrato de arrendamiento, la norma supletoria aplicable sería la fracción III del artículo 2425 del Código Civil, que establece que el arrendatario está obligado a servirse de la cosa para el uso que sea conforme a la naturaleza y destino de ella.

3.2.3. Mantenimiento y operación

Al hablar de la naturaleza jurídica en el inciso anterior, ya hemos mencionado la diferencia que existe entre el fletamento con cesión y el arrendamiento, contrato este último en el que existe como obligación general del arrendador la de mantener la cosa arrendada en el mismo estado en que se entregó, para servir al uso convenido o a aquél inherente a su naturaleza, haciendo para ello las reparaciones necesarias. En el fletamento con cesión, tanto la práctica

marítima internacional como la tendencia preponderante en derecho comparado, están en contraposición con las normas sobre arrendamiento del derecho civil.

En la proforma "Barecon A" se establece que el fletante será responsable únicamente por reparaciones ocasionadas por defectos latentes del buque o su maquinaria existentes en el momento de la entrega, siempre que se hayan manifestado dentro de los 18 meses posteriores a la misma, pudiendo las partes ampliar o disminuir este término. Salvo el caso anterior, el fletador deberá tomar medidas inmediatas para que se hagan las reparaciones necesarias, a falta de lo cual el fletante tendrá el derecho de retirar el buque del servicio convenido con el fletador.

En la misma se establece que el fletador mantendrá al buque, a su maquinaria y equipos en buen estado y en condiciones de operación eficiente de acuerdo con las buenas prácticas comerciales de mantenimiento, además de hacer todas las reparaciones que se requieran para mantener sus certificados de clasificación vigentes.

Tanto el "Barecon A" como el "B", se refieren en su cláusula 8a. a las mejoras, cambios estructurales o equipo nuevo necesario para la operación del buque por nuevos requerimientos de su clase o por mandato de la ley, estableciendo que si su costo es superior al 5% del valor del buque para efectos del seguro marítimo ("Barecon A"), o más del 5% del precio del buque consignado en el contrato de construcción ("Barecon B"), los árbitros designados tendrán la facultad de renegociar el contrato de manera razonable. En la renegociación del contrato se deberán tomar en cuenta, entre otras cosas, el período por transcurrir, pudiendo decidir el porcentaje del costo que cada una de las partes habrá de absorber.

En el derecho francés se contemplan las mismas obligaciones sobre este particular a cargo del fletador, con excepción de las reparaciones y sustituciones debidas a vicio propio del buque, que estarán a cargo del fletante (Artículos 28 y 26 del Decreto No. 66-1078).

3.2.4. Pago de sueldos y cargas sociales inherentes a la tripulación

Esta obligación es consecuencia de la relación laboral entre el fletador y la tripulación, aún en el caso de que parte de la misma haya sido designada por el fletante.

Al hablar de la dotación del buque en el inciso anterior, (3.1.), nos referimos al tratamiento de esta obligación en los formatos multicitados. Adicionalmente, ambos formatos establecen que el fletador debe cumplir con las regulaciones relativas a la tripulación que se encuentren en vigor, tanto en el país de matrícula del buque, como en el país o países de los que sean ciudadanos los tripulantes.

El artículo 28 del Decreto francés contiene esta obligación en los términos siguientes:

"El fletador recluta a la tripulación (*"equipage"*), paga sus sueldos, su alimentación y los gastos anexos."

Debemos precisar que aún en el caso de que el fletador no reclute o contrate a la tripulación, es responsable de estos sueldos y gastos.

3.2.5. Asegurar la embarcación

En la proforma "Barecon A" se contempla la posibilidad de que cualquiera de las dos partes tenga a su cargo la obligación de asegurar el buque contra riesgos marítimos y de guerra, aunque normalmente es el fletador quien contrata estos seguros y cubre su costo. Por lo que se refiere a los seguros de responsabilidad civil, contratados mediante pólizas con los llamados Clubes de Protección e Indemnidad (*P&I Clubs*) es el fletador quien tiene la obligación de obtenerlos y cubrir las primas en todo caso.

Si las partes convienen en que sea el fletador quien tenga a su cargo la contratación y el pago de primas de los seguros, (cláusula 11, "Barecon A"), deberá contarse con la aprobación por escrito del fletante. Tanto la póliza de P&I (Protección e Indemnidad) como las de riesgos marítimos y de guerra serán contratadas por el fletador para proteger los intereses de éste, del fletante y del acreedor hipotecario, en caso de existir. Todas las pólizas, establece la proforma, deberán contratarse conjuntamente a nombre del fletador y del fletante, teniendo el fletante el derecho de retirar el buque del servicio en caso de que el fletador no cumpla con esta obligación de la manera prescrita, después de siete días de haber sido requerido por el fletante.

La proforma "Barecon B", empleada para unidades nuevas financiadas mediante hipoteca, prevé que la obligación de asegurar el buque esté a cargo del fletador y que en todo caso queden cubiertos también los intereses del fletante y del acreedor hipotecario. La cláusula 12 dispone sobre el particular que el fletador deberá hacer los arreglos necesarios para que se mantengan a su costo los seguros de casco y maquinaria, de riesgo de guerra P&I, los seguros de la

tripulación y otros seguros, en las cantidades, con los aseguradores y de acuerdo a los términos que los fletantes lo requieran, proporcionando al fletante y al acreedor hipotecario todos los reportes de los corredores de seguros y demás documentos que soliciten.

La legislación francesa que hemos venido analizando determina que en caso de que las partes no lo hayan convenido de otra manera, la obligación de asegurar el buque corresponde al fletador (Artículo 28 del Decreto No. 66-1078).

3.2.6. Devolución del buque

En relación con la devolución del buque ("*Redelivery*"), es conveniente analizar la obligación del fletador respecto al momento y lugar en que dicha devolución debe ocurrir, así como las condiciones en que debe encontrarse la embarcación.

Las pólizas estandar que hemos venido estudiando, permiten que el fletador se exceda del término contratado de manera que pueda terminar el último viaje, siempre que pueda demostrar que calculó razonablemente que éste terminaría para efectuar la reentrega aproximadamente en el tiempo convenido para la terminación del fletamento.

El fletador deberá dar aviso al fletante con no menos de 30 días de antelación de la fecha preliminar de reentrega y un aviso definitivo respecto a la fecha precisa, no después de los 14 días anteriores a la fecha en que se concretó la devolución del buque.

El Artículo 30 del Decreto francés contiene una regla al respecto, precisando que, salvo pacto en contrario, en caso de retardar el fletador la restitución del buque, excepto si el fletante prueba daños más elevados, este último tiene derecho a una indemnización calculada durante los 15 primeros días sobre el precio de la renta, y sobre el doble de este precio por los días posteriores.

La Ley de la Navegación de la República Argentina contiene una disposición similar, estatuyendo que la restitución no puede demorarse más de la décima parte del tiempo de duración del contrato, durante cuya ampliación el fletante tiene derecho a percibir el doble del precio estipulado (Artículo 225).

Las pólizas arriba mencionadas estipulan que el lugar de devolución será el puerto seguro y libre de hielos que se haya acordado. Normalmente las partes convienen que ello suceda no en puerto específico, sino en alguno de varios puertos o dentro de un límite geográfico determinado, estipulándose generalmente que sea en un puerto seguro (43).

Ambas pólizas obligan al fletador a que devuelva el buque en las mismas o en tan buenas condiciones estructurales, estado y clase, como los que tenía al serle entregado, salvo el razonable desgaste por el uso que no afecte a su clase. (*fair wear and tear not affecting class excepted*).

(43) Un puerto se considera seguro desde el punto de vista náutico, si el buque de que se trate puede llegar a él con seguridad. Durante su permanencia el buque debe quedar siempre a flote y sin tocar el fondo en la bajamar. Adicionalmente, un puerto puede ser considerado inseguro por razones de guerra o tensión política.

J. Bes "Fletamento y Términos de Embarque". Traducción al Castellano de S. De Uriarte y Larraondo, Madrid, España 1970.
Pág 45

En derecho francés, el decreto de 1966 establece que, salvo el uso normal del buque y de sus equipos, éste debe ser restituido en el estado en que se encontraba cuando fue recibido por el fletador (Artículo 29).

Por consecuencia, todo daño sufrido por la embarcación fuera de su uso normal, entraña responsabilidad del fletador. En realidad no se trata de una garantía, ya que tratándose de causas de fuerza mayor o de accidentes que no le sean imputables, el fletador no está obligado a las reparaciones.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, contenía en su artículo 155 una norma que se oponía a las costumbres internacionales en materia de fletamentos, al considerar prorrogado el contrato por el hecho de que el arrendatario lo conservara en su poder a la terminación del contrato. La tácita reconducción tampoco es aceptada en el fletamento con cesión, ni en el derecho francés ni en el argentino.

La Ley de Navegación de 1994 ya se refiere a esta obligación del fletador, estableciendo en su artículo 95 Fracción I, que éste "debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos".

CAPITULO III

FLETAMENTO POR TIEMPO O "TIME CHARTER"

CAPITULO III

FLETAMENTO POR TIEMPO O "TIME CHARTER"

1. FUNCION ECONOMICA

Dentro de los contratos de fletamento, el de fletamento por tiempo es el instrumento de más reciente aparición. Para que naciera a la vida jurídica fue necesario que el comercio marítimo tuviera el desarrollo inusitado y de grandes volúmenes al que nos hemos referido al hablar de la Revolución Industrial en el capítulo histórico de este trabajo (supra 2.4, Capítulo I), ya que los principales usuarios de este contrato son las grandes empresas industriales, petroleras, graneleras y, en general, embarcadores masivos que compiten en base a economías de escala. (44)

Para estas grandes compañías, en su mayoría propietarias u operadoras de cierto número de buques con los que cubren un determinado segmento de sus necesidades de transporte, el fletamento por tiempo les es útil para satisfacer aquella parte de la demanda estimada de servicios que se presenta como más incierta, teniendo siempre la precaución de incluir en sus contratos cláusulas de subfletamento para el caso de que hayan sobrestimado sus requerimientos.

Tratándose de armadores con servicios regulares de línea, el fletamento por tiempo les permite enfrentarse a aquellas crestas de los ciclos económicos en que la demanda de servicios aumenta en forma imprevista. Adicionalmente, cuando existen importantes desbalances en el flujo de mercancías en direcciones

(44) En 1977 las siete compañías petroleras más importantes a nivel mundial cubrieron su demanda de servicios de transporte mediante el empleo de buques en "time charter" en un 36 %, mediante buques propios en un 52% y a través de fletamentos por viaje en un 12%. Fearnresearch; Fearnleys, Oslo, Noruega

opuestas del mismo tráfico, el fletar embarcaciones por tiempo para cubrir el excedente de mercancías en uno de los sentidos permite un uso más racional de la capacidad de carga de la flota mundial y la complementariedad entre compañías navieras.

Acuden también a este esquema armadores que, por el alto costo de nuevas construcciones y restricciones financieras, prefieren posponer el ordenar tonelaje nuevo, o bien empresas con poca experiencia en el negocio naviero que desean prescindir de las complicaciones inherentes a la gestión náutica y al armamento, sustituyendo el costo de explotación del buque por el pago de flete en un *"time charter"*.

1.1. Gestión Náutica y Gestión Comercial

Lo sustancial en la relación económica que se da entre fletante y fletador en este contrato, es precisamente que la mencionada gestión náutica queda en manos del primero, que puede ser propietario o *"disponent owner"* ⁽⁴⁵⁾ del buque, quien transfiere al fletador la gestión comercial.

Como resultado de este vínculo, el fletador toma bajo su cargo la responsabilidad del pago de los siguientes principales conceptos, inherentes a la gestión comercial de la nave:

- a) Combustibles,
- b) Gastos y derechos portuarios ,

(45) El "armador-fletador" o "disponent-owner" es quien ejerce la navegación en nombre y por cuenta propia, pero sirviéndose de un buque que no le pertenece

- c) Practicaje o pilotaje.
- d) Pago a estibadores, operadores de grúas, tarjadores, alijadores, etc.
- e) Agua para calderas,
- f) Limpieza de bodegas,
- g) Costos de estiba y trincado o aseguramiento de la carga,
- h) Lastrado del buque,
- i) Comisiones y corretajes para obtención de cargas,
- j) Madera de estiba,
- k) Gastos de desinfección, fumigación y desratización del buque si fueran causados por carga transportada o al visitarse algún puerto durante la vigencia del contrato,
- l) Gastos causados por cuarentena declarada en razón de la carga por los puertos visitados,
- m) Gastos de agenciamiento,
- n) Energía eléctrica de fuentes externas,
- o) Uso de remolcadores,
- p) Alquiler de lanchas (excepto para asuntos del fletante),
- q) Impuestos y derechos (exceptuando los que deba pagar la tripulación por sus ingresos y los recaudados por el gobierno del país de registro por ostentar su matrícula), y
- r) Gastos y honorarios en la inspección de entrega ("*delivery*")

El fletante conserva la gestión náutica del buque, que conlleva sufragar los siguientes gastos:

- a) Sueldos de la tripulación, oficiales y capitán,
- b) Provisiones,
- c) Mantenimiento y reparaciones,
- e) Refacciones y equipos,
- f) Lubricantes,
- g) Seguros del buque y de la tripulación,
- h) Depreciación,
- i) Gastos y comisiones de *"protective agents"*.
- j) Combustible para cocinar,
- k) Gastos y honorarios por la inspección al efectuarse la devolución (*"redelivery"*), y
- l) Agua para uso del barco

Los tres últimos conceptos pueden ser objeto de negociación y frecuentemente pasan a ser por cuenta del fletador.

2. NATURALEZA JURIDICA

El fletamento por tiempo puede definirse como el contrato por el cual el fletante pone a disposición del fletador un buque completamente armado y equipado, obligándose a realizar uno o más viajes durante un tiempo determinado, a cambio de un precio denominado flete, pagadero en forma proporcional al tiempo utilizado.

Siendo una figura relativamente reciente en el derecho marítimo, la doctrina no se ha ocupado de ella con la amplitud y profundidad con que lo ha hecho en el caso de otros contratos.

2.1. Distinción entre fletamento por tiempo y arrendamiento

Para la mayoría de los autores, el "*time charter*" no era sino una especie de contrato de arrendamiento. Este criterio que ha sido definitivamente superado, principalmente porque en él el fletador en ningún momento toma posesión del buque, ni de ninguno de sus espacios, lo que necesariamente sucedería en el caso del arrendamiento. La palabra "entrega", de uso generalizado en la práctica del fletamento y tomada de la inglesa "*delivery*", en realidad debería ser sustituida por la expresión "poner a la disposición", que refleja lo que en realidad acontece al iniciarse los servicios que va a proporcionar el fletante en este esquema.

Adicionalmente, en el fletamento por tiempo es el fletante quien ejerce la navegación a nombre propio, pero a riesgo económico del fletador. Ni el capitán ni la tripulación quedan al mando del fletador o de sus representantes; el capitán se concreta a seguir las instrucciones del viaje que se le den, pero no recibe órdenes del fletador relacionadas con el buque o su administración, ni sobre cuestiones náuticas. Tampoco puede el fletador disponer que el buque transporte a las personas que éste indique; en todo caso podría, si se estipuló en el contrato, nombrar a un sobrecargo que supervise la estiba y cuide de la carga durante la travesía.

2.2. Distinción entre fletamento por tiempo y contrato de transporte

Para otros autores, como Ferrarini y Berlingieri, el fletamento por tiempo es un contrato de transporte. También lo entendió así Malvagni, en Argentina, cuando elaboró su célebre proyecto, del que ya nos hemos ocupado anteriormente (supra 3.1, Capítulo I), explicando en su exposición de motivos que: "la obligación del fletante frente al fletador en el contrato de fletamento a tiempo, es la de transportar los efectos embarcados al puerto de destino del buque". Consecuentemente, el Artículo 301 del Proyecto Malvagni asignaba al fletante las mismas obligaciones correspondientes a un transportista por las pérdidas o daños que sufrieran las mercancías durante el viaje. (46)

Actualmente está muy claro que en el fletamento por tiempo el fletante asume únicamente la responsabilidad de realizar los viajes que le ordene el fletador durante el tiempo de duración del contrato, mientras que en el contrato de transporte el transportista se obliga a llevar determinadas mercancías de un punto a otro. El objeto de la obligación del fletante en un "time charter" es poner a disposición del fletador la capacidad de carga del buque y efectuar la navegación del buque; en tanto que la obligación del transportista en un contrato de transporte, tiene como objeto la entrega de la mercancía en su destino.

2.3. Distinción entre fletamento por tiempo y fletamento por viaje

Por lo que se refiere a las diferencias y similitudes entre este contrato y el de fletamento por viaje, la obligación central del fletante de poner a disposición

de su contraparte una embarcación debidamente armada es el punto de coincidencia entre ambas figuras. En los dos casos el fletante se obliga a que la embarcación que pone a disposición del fletador se encuentre en estado de navegabilidad, pero en tanto que en el "time charter" esta obligación se extiende durante un tiempo determinado, en el "voyage charter" estará circunscrita a la duración del viaje.

A pesar de sus elementos comunes existe una clara diferenciación entre uno y otro contrato, que puede resumirse de la manera siguiente:

a) Mientras que en el fletamento por viaje el fletante conserva la gestión íntegra de su buque, en el fletamento por tiempo existe una bipartición de dicha gestión, que atiende a las distintas finalidades que cada parte persigue al celebrar el contrato. El riesgo económico que implica la gestión comercial lo va a asumir el fletador, quien utiliza el hecho técnico de la navegación a cargo del fletante, como medio para lograr sus objetivos de especulación comercial.

b) Como consecuencia de lo anterior, en el caso del fletamento por viaje el fletante tiene a su cargo un resultado: llegar a determinado puerto; el fletante debe hacer todo lo necesario para ejecutar el viaje. En el fletamento por tiempo la situación es distinta: el fletante se obliga a procurar que la embarcación esté en condiciones para efectuar la travesía hacia donde decida el fletador, quien explota comercialmente la nave.

2.4. Conclusión

El fletamento por tiempo ha sido reconocido ya como un contrato típico del derecho marítimo, cuyo objeto es de naturaleza mixta: la puesta a disposición del fletador de la capacidad de transporte de una embarcación y de la actividad humana organizada que implica la navegación y la administración del buque.

De acuerdo con lo anterior, la Ley de la Navegación argentina de 1973 ha establecido (Arts. 227 y siguientes) que la obligación del fletante en este contrato no es otra que la de poner a disposición del fletador un buque determinado y llevar a cabo los viajes que este último disponga, siempre que se realicen dentro de los límites geográficos previstos en el contrato y dentro del período convenido. En derecho francés la distinción quedó establecida al promulgarse la Ley sobre Contratos de Fletamento y Transporte Marítimo de 1966, en la que se definió al fletamento por tiempo como un contrato por el cual el fletante se obliga a poner un buque armado a la disposición del fletador por un tiempo definido. (47)

3. POLIZAS ESTANDAR DE FLETAMENTO POR TIEMPO

También llamadas "pólizas-tipo" o "formularios uniformes", los modelos impresos

(47) Jean-Claude Soyer "Le droit nouveau des contrats d'affrètement". *Revue Trimestrielle de Droit Commercial*, tomo XX, año 1967, Librairie Sirey, Paris, Francia, pág. 22.

de contratos de fletamento se han impuesto en la práctica internacional, al facilitar considerablemente las negociaciones entre fletantes, fletadores y sus respectivos corredores; las ventajas que tiene su empleo, tanto en ahorro de tiempo como de costos, son de mucho mayor peso que las inconveniencias.

En su origen estos formatos fueron redactados por grupos de armadores o fletadores y posteriormente por las partes y corredores involucradas en un mismo tráfico; otros han sido elaborados por los gobiernos de países interesados en el comercio de ciertas mercancías y también por fletadores colocados en una situación de preponderancia sobre ciertas cargas, lo que les ha permitido imponer sus propias pólizas.

Un amplio y objetivo reporte elaborado por el Secretariado de la UNCTAD en 1974 sobre pólizas de fletamento ⁽⁴⁸⁾, concluía con las siguientes consideraciones respecto al empleo de estos formularios:

a) Su clausulado muchas veces tiende a favorecer a alguna de las partes en el contrato. Debe tenerse especial cuidado con los modelos que se denominan "privados", elaborados por fletadores que ejercen el control sobre determinadas cargas o tráficos.

b) Los modelos que denomina "convenidos", producto de amplias discusiones y negociaciones entre fletantes y fletadores, tales como los aprobados por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico y por la

(48) ONU, UNCTAD, "Pólizas de fletamento" TD/B/C.4/ISL/13, 1974. Nueva York, EUA.

Cámara de Navegación del Reino Unido, representan un equilibrio más justo entre los intereses de los contratantes.

No obstante la anterior conclusión de UNCTAD, en sendos seminarios celebrados en Londres y en Nueva York, bajo los auspicios de Lloyd's of London Press el primero, y Lloyd's of London Press conjuntamente con American Shipper Magazine el segundo, al abordarse el tema "*Time charters- Why the confusion?*",

Albert Morris en 1977 y John Besman en 1980, estuvieron de acuerdo en que una de las proformas aprobadas por BIMCO para el fletamento por tiempo, la "*Balttime*", era favorable a los intereses de los armadores. Besman agregó que el formato conocido como "*Linertime*" también lo era, y Morris señaló que la "*Government Form*" del "*New York Produce Exchange (NYPE)*", era favorable a los intereses del fletador. (40)

Las tres pólizas-tipo mencionadas son las más utilizadas en los contratos de fletamento por tiempo de buques para carga seca; la "*Balttime*" y la "*NYPE*" probablemente en un 90% de todos los casos. La proforma "*Linertime*", también aprobada por BIMCO, tiene la ventaja de ser más moderna y merece mayor consideración que la que recibe, pues su poca popularidad solamente puede atribuirse a la inercia en el empleo de pólizas previamente utilizadas por las partes al negociar el fletamento de sus buques.

(40) Albert Morris, *The Shipbroker's point of view, "Time charters-Why the confusion?"*, Seminar, 24/25 march, 1977, Lloyd's of London Press LTD, Londres, GB
 John Besman, *Dry cargo broker's point of view, "Time charters". An examination of problem areas and solutions*, Seminar 16/17/october, 1980, Lloyd's of London Press Inc, New York, USA.

De cualquier manera, en adición a los beneficios económicos a los que nos hemos referido, el empleo de estos formularios uniformes ha tenido efectos favorables desde el punto de vista jurídico, por lo que toca a su importante contribución a la uniformidad internacional y a la unificación del derecho relativo a los contratos de fletamento. Las diferencias existentes en las distintas legislaciones en torno a estos contratos, se ven naturalizadas en parte por el uso de las pólizas-tipo; el que estén redactados en inglés y se basen en la concepción jurídica anglosajona, refuerza aún más esta tendencia hacia la uniformidad internacional.

Existe una controversia entre quienes sostienen que las pólizas estándar aprobadas por organismos de reconocido prestigio deben ser empleadas en su redacción original, sin ninguna enmienda, y entre quienes consideran que tales enmiendas son dictadas por las condiciones prevaletientes en el mercado. Nuestro punto de vista concuerda con la segunda opinión, ya que en cada caso la celebración del contrato de fletamento respectivo se sitúa en distintos momentos en la evolución del mercado y obedece a necesidades particulares de cada tráfico y carga.

Sin embargo, estando de acuerdo en que las pólizas-tipo pueden ser modificadas por medio de tachaduras, enmiendas o adiciones al texto escrito en el modelo, o bien mediante el empleo de cláusulas adicionales (" *rider clauses* "), al introducir estos cambios se debe ser sumamente cuidadoso, ya que la mayoría de las controversias relacionadas con pólizas de fletamento se derivan de incongruencias y errores por modificaciones a los textos uniformes o por la

inserción de cláusulas adicionales confusas. (50)

Sobre el particular es conveniente mencionar que las alteraciones introducidas por las partes de las cláusulas de modelos uniformes, cuando existen contradicciones entre el texto impreso y cláusulas escritas a mano o a máquina, o por medio de sellos, los tribunales han decidido que el texto introducido por las partes es el que debe prevalecer como el que expresa claramente su intención. Las cortes inglesas también han establecido que los textos tachados no deberán tomarse en cuenta para la interpretación de los contratos. (51)

4. OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN EL CONTRATO

Tal como lo hemos hecho en el capítulo que antecede con el contrato de fletamento con cesión, abordaremos el contenido de la relación obligacional en el fletamento por tiempo desde dos puntos de vista: el de la práctica marítima internacional y el de los principales sistemas jurídicos que hemos venido estudiando.

Desde la primera perspectiva, habremos de referirnos a lo estipulado por las dos pólizas-tipo de mayor uso en el fletamento por tiempo: La "Baltimé" y la

(50) ONU, UNCTAD. Op. cit. pág. 10

(51) Thomas E. Scrutton Op. cit. págs. 20 y 21

"*NYPE*"; lo anterior tomando en consideración la libertad que tienen las partes en los contratos de fletamento para establecer las condiciones que juzguen más convenientes, y para adoptar, por tanto, el clausulado de estos formularios. Por lo que respecta a la legislación, habremos de analizar las obligaciones de cada contratante a la luz de las normas existentes en derecho francés, inglés y, en ocasiones, argentino.

4.1. Obligaciones del fletante

4.1.1. Poner a disposición del fletador un buque en el lugar convenido, a partir de la fecha y durante el tiempo previsto en el contrato

Aunque anteriormente ya hemos referido al uso incorrecto de las palabras "*let*", "*hire*", y "*delivery*" en el fletamento por tiempo (supra I, 3.3 y III.2), la práctica marítima internacional ha consagrado de tal manera esta terminología que difícilmente podrá desaparecer, por lo que es conveniente hacer las siguientes precisiones:

a) El periodo del fletamento se inicia con la entrega del buque; lo que significa poner éste, su tripulación, maquinaria y accesorios a disposición del fletador, en el lugar estipulado. En derecho inglés esto ha quedado perfectamente definido a partir del caso "*The Madeleine*" (Cheik Boutros v. Ceylon Shipping Lines LTD -1967- 2 Lloyd's Law Reports 224, pág. 239), en él Roskill J. determinó: "un propietario entrega un buque a un fletador por tiempo bajo esta forma de charter-party ("*Baltimé*") poniendo a su disposición el buque y los servicios de su capitán, oficiales y tripulación, de manera que

el fletador pueda desde entonces dar órdenes respecto al empleo del buque". (52)

b) El empleo de las palabras "*let*" (dar arrendamiento) y "*hire*" (tomar en arrendamiento), en las pólizas de fletamento por tiempo, es incorrecto, ya que el flotante no arrienda el buque o parte de él, ni el fletador llega a tener la posesión del mismo. La obligación del fletante en un "*time charter*" se circunscribe a realizar los servicios convenidos frente al fletador. En otro caso importante, (Sea & Land Securities V. Dickson (1942) 72 LL.L. Rep. 159) Mackinnon L.J. estableció: "La forma moderna de *time charter-party* es en esencia aquella por la que el fletante conviene con el fletador por tiempo, que durante cierto periodo convenido, el fletante proporcionará servicios como transportista por medio de sus dependientes y tripulación, para el transporte de las mercancías que sean puestas a bordo de su buque por el fletador por tiempo, y ciertas frases que sobreviven en las formas impresas utilizadas hoy día son sólo pertinentes a las antiguas formas de '*Demise charter-party*'. Tales frases pueden ser como las siguientes: 'el fletante conviene en dar en arrendamiento el vapor' (*let the steamer*) y 'los fletadores convienen en tomar en arrendamiento el vapor' (*hire the steamer*). No hay tal dar o tomar en arrendamiento el buque, o cosa parecida... '*redelivery*' sólo es una expresión pertinente si ha habido alguna entrega de la posesión por parte del fletante a los fletadores". (53)

(52) M. Wilford, T. Coghlin y N.J. Healy "*Time charters*", Lloyd's of London Press Ltd. Londres 1978, pág. 42.

(53) *Ibidem*

Por la naturaleza misma del negocio marítimo, muy difícilmente las partes estarán en posibilidad de definir con mucha anticipación el momento preciso para la entrega del buque, por lo que normalmente se conviene en que éste sea puesto a disposición del fletador no antes de determinada fecha ni después de otra posterior, eliminándose en algunos casos los domingos, días festivos y las horas inhábiles, como se prevé en el formulario "*Baltimé*".

Al respecto, el Decreto francés de 1966 sobre contratos de fletamento y de transporte marítimos, previene en su artículo 23 que, a falta de disposición expresa, el flete corre desde el día en el cual el buque es puesto a la disposición del fletador en las condiciones del contrato.

Para el inicio del período de fletamento, el fletante debe presentar la "carta de alistamiento" o "aviso de listo" ("*notice of readiness*"), estando el buque en el lugar acordado por las partes (líneas 18 y 14 de las pólizas "*NYPE*" y "*Baltimé*", respectivamente), en el muelle, atracadero o fondeadero donde el buque pueda permanecer siempre a flote en cualquier momento de la marea, donde ordenen los fletadores. Además, para que el aviso de listo sea válido, el buque debe encontrarse en las debidas condiciones de navegabilidad, obligación que habremos de examinar ampliamente en el siguiente inciso.

En relación con el derecho de cancelación del contrato, previsto en las líneas 96 y 171 de las proformas "*NYPE*" y "*Baltimé*", en derecho inglés ha quedado determinado que el fletador no está facultado para cancelar el contrato antes de que termine el plazo convenido para que se dé la entrega, aún en el caso de que parezca evidente que el buque será puesto a su disposición después de dicho plazo. Es importante hacer notar que la cancelación es una opción que tiene el

fletador, por lo que no está obligado a responder al fletante si habrá de ejercer esta opción hasta que éste le presente el aviso de listo, incluso después de la fecha de cancelación convenida.

Por lo que se refiere al período de duración del fletamento, la manera en que esté redactada la cláusula correspondiente determina si el fletador estará obligado a la devolución del buque en una cierta fecha o dentro de un margen anterior y posterior a cierta fecha. En una decisión de la Corte de Apelación inglesa ("*The Dione*". *Alma Shipping Corp. V. Mantovani* (1975) 1 *Lloyd's Rep.* 115), estos casos se dividieron en tres categorías: (54)

a) **Margen implícito.**- Cuando el fletamento es por un período establecido, -por ejemplo "tres meses" o "seis meses"-, sin expresarse ningún margen, se entenderá que existe un margen razonable implícito. La razón es que no se puede calcular exactamente el día en que terminará el último viaje. Puede establecerse también que el período de fletamento sea por ejemplo, "de cuatro a seis meses", en cuyo caso se entiende que existe un margen para efectuar la devolución.

b) **Ningún margen expreso ni implícito.**- Las partes pueden expresamente o implícitamente establecer que no habrá ningún margen. En tal caso, los fletadores deberán devolver el buque dentro del período establecido. Esta situación se da, por ejemplo, cuando se estipula "de mayo 15/31 a octubre 15/31". Pareciera ser que dentro de la misma situación se

(54) M. Wilford, T. Coghlin y N. J. Healy, op cit pág. 43-44

estaría cuando se expresa un período mínimo/máximo de fletamento, por ejemplo un período mínimo de dos meses a un máximo de tres.

c) **Margen expreso.**- Se estaría en tal caso si se estipulara, por ejemplo, "seis meses, veinte días más o menos", lo que obligará al fletador a efectuar la devolución del buque dentro del margen expreso. Cuando en la póliza se inserta la palabra "*about*" antes del período de duración del contrato, no existe duda de que se ha permitido un margen razonable, como sucede en el formulario "*NYPE*".

Por otra parte, en la póliza las partes pueden convenir que el fletador tendrá la opción de extender la duración del contrato por un período adicional, tal como se estipula en el formulario "*NYPE*".

Si el fletador ejerciera esta opción de continuar el contrato por otro período, la Corte de Apelación inglesa ha determinado que si en el período de fletamento convenido se concedió un margen de tiempo adicional al fletador, este margen no habrá de sumarse para calcular el período máximo bajo el cual el buque estará a disposición del fletador.

La decisión de la Corte en este sentido proviene del caso del "*Aspa María*" (Gulf Shipping Lines V. Compañía Naviera Alanje (1976) 2 Lloyd's Rep. 643), buque fletado por "6 meses, 30 días más o menos a opción del fletador". Tratándose de un formulario "*NYPE*", en la cláusula 13 se otorgó "la opción de continuar el fletamento por un período adicional igual, a opción del fletador, declarable al término del cuarto mes". Como el fletador ejerció esta opción, surgió la controversia de si el tiempo máximo del fletamento era de 6 meses y 30 días o 12

meses y 60 días. La Corte de Apelación dictaminó que lo primero era lo correcto.⁽⁵⁵⁾

También en relación con el período de duración del fletamento se presentan los casos en los que el mismo está determinado por la duración de un viaje específico. Bajo tal supuesto, siempre dentro del derecho inglés, se ha llegado a interpretar en las Cortes que el viaje convenido es la medida de duración del fletamento, además de que se convierte en el objeto mismo del contrato y los fletadores deberán enviar el buque a ese viaje particular (Temple Steamship Co. Ltd.v. V/O Sovfracht (1945) 79 Ll. L. Rep. 1; House of Lords).

4.1.2. Estado de Navegabilidad del buque al comienzo del fletamento y durante el tiempo que dure el mismo.

Al referirnos al inicio del periodo del fletamento, aludimos a las condiciones que debe reunir el buque al presentar el "aviso de listo" o "carta de alistamiento", es decir, al efectuarse su "entrega" al fletador. En seguida estudiaremos cuáles deben ser esas condiciones, tanto al momento de la "entrega", como durante el tiempo que dure el fletamento.

El formato "NYPE" contiene la siguiente redacción respecto a las condiciones del buque al momento de ponerla a disposición del fletador (los números corresponden a la numeración de las líneas del formulario original):

"21. ... Vessel on her *delivery* to be

⁽⁵⁵⁾ M Wilford, T. Coghlin y N J Healy, op cit pág. 155

22. Ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and
23. Donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same
24. Time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage)."

Lo que en una traducción libre podría significar:

"El buque a su entrega estará listo para recibir la carga con las bodegas limpias por medio de barrido, sólido, estanco y fuerte, y en todos aspectos preparado para el servicio, con lastre de agua, chigrés (malacates o maquinillas) y caldereta (o caldera auxiliar), o con alguna otra fuente de poder suficiente para hacer funcionar todos los chigrés simultáneamente (y con una dotación completa de oficiales, marinos, maquinistas y fogoneros para un buque de su tonelaje)".

La proforma "Baltim" señala de manera muy escueta cuáles deben ser las condiciones del buque al inicio del fletamento, estableciendo en la línea 16, que el buque debe estar preparado en todos aspectos para el servicio ordinario de transporte de mercancías ("*in every way fitted por ordinary cargo service*"), sin embargo, en la cláusula 13 agrega:

"13. The owners only to be responsible for delay in delivery of the vessel or for delay during

the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been	96
caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel sea	97
worthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or	98
their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever	99
and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants...	100"

Esta cláusula ha sido incorporada con algunos cambios en la proforma "Balttime" en español, aprobada por BIMCO, de la forma siguiente:

"13. Los armadores serán responsables solamente por demora en la entrega del Buque o por demora	108
durante la vigencia de esta póliza por pérdidas o daños a las mercancías a bordo, si tal demora o pérdida	109
han sido motivadas por falta de la debida diligencia por parte de los armadores o su Gestor al poner el	110
buque en las debidas condiciones de navegabilidad y pertrechado para el viaje, o cualquier otra acción	111
personal u omisión o falta de los Armadores o su Gestor. Los Armadores no serán responsables en ningún	112
otro caso, por daños o demora cualquiera que sean causadas, aunque fueran causadas por negligencia	113
o falta de personal de los Armadores.	114"

En derecho marítimo anglosajón, el término "**seaworthy**" se utiliza tanto en pólizas de fletamento como en conocimientos de embarque y contratos de seguro marítimo; puede traducirse como "en buen estado de navegabilidad" o "en las debidas condiciones de navegabilidad", y significa que la embarcación está preparada en todos aspectos para el servicio contemplado.

Aunque en principio "**seaworthy**" tiene el mismo significado en los tres tipos de contratos mencionados, el alcance del término varía en cada caso y aún dentro de contratos de la misma especie; así, en una póliza de fletamento por viaje, el grado de "**seaworthiness**" varía dependiendo del viaje previsto en la póliza: cruzar el Océano Atlántico precisa de condiciones distintas a un viaje de cabotaje, o a cruzar el Canal de la Mancha.

En la doctrina inglesa sobre "**contracts of affreightment**", (56) existe la distinción entre "términos implícitos" ("**implied terms**") y "términos expresos" ("**expressed terms**"). Los primeros son términos tan comunes y fundamentales al contrato que las partes no se preocupan en mencionarlos, o que la ley considera esenciales a la naturaleza del mismo. Entre los términos implícitos más importantes en un contrato de fletamento está el relativo a las "debidas condiciones de navegabilidad" del buque ("**seaworthiness**") y aunque las pólizas generalmente contienen esta garantía (57) en forma expresa, en la fórmula "**tight, staunch, strong**

(56) Dentro de este género se comprenden los contratos de transporte bajo conocimiento de embarque, los contratos de fletamento (exceptuando el fletamento con cesión o "**demise**") y otros contratos "contenidos o evidenciados por documentos que no entran estrictamente en alguna de las dos categorías como: *freight contracts, berth-notes, colliery guarantees, mate's receipts, etc*". Thomas E. Scrutton op cit. pág. 1

(57) Existen dos tipos de obligaciones que contempla la doctrina inglesa sobre contratos: "**conditions**" y "**warranties**". Las condiciones son términos esenciales que van a la raíz del contrato, cuya violación lo invalida completamente. Las garantías son obligaciones de naturaleza no esencial, que permiten que su incumplimiento no provoque la anulación del contrato. El incumplimiento de una garantía solamente da derecho a la otra parte a exigir el pago de daños y perjuicios. Cf. O.C. Giles "**Chorley and Giles' Shipping Law**" 7a. Ed. 1980 Reimp 1982, Londres., Inglaterra, pág. 127 y 130

and in every way fitted for the voyage", las Cortes han considerado necesario hacer de ésta una garantía implícita, ya que la manera en que usualmente está contenida en la redacción de las pólizas comprende únicamente a las condiciones del buque en el momento en que se celebra el contrato, guardando silencio sobre las condiciones del buque cuando zarpa con la carga a bordo, por lo que han establecido la garantía implícita de "seaworthiness" al inicio del viaje objeto del contrato.

Por lo que se refiere al fletamento por tiempo, objeto de estudio en el presente capítulo, la póliza-tipo "NYPE" contiene la frase *"tight, staunch, strong, and in every way fitted for the service"* (véase línea 22 anteriormente transcrita), como una garantía expresa del estado de navegabilidad del buque al momento de la entrega. En el caso de que el fletante no cumpliera con esta condición, el fletador estaría facultado para ejercer la opción de rescindir el contrato, prevista en la cláusula 14 de la proforma que nos ocupa.

No obstante, en toda póliza de fletamento por tiempo, aún en ausencia de tal garantía expresa, se encuentra implícita la obligación del fletante respecto a proporcionar un buque en las debidas condiciones de navegabilidad al inicio del período de fletamento ⁽⁵⁸⁾, aunque esta garantía no se extiende al inicio de cada viaje durante el período de fletamento por tiempo en derecho escocés y probablemente, afirma Scrutton, tampoco en derecho inglés. Es conveniente señalar al respecto que la incorporación de la *"United States Carriage of Goods by Sea Act"* en el texto de las pólizas, parece tener el efecto de obligar al fletante,

[58] *Giertsen v. George Turnbull & Co.*, 1908 S.C. 1101; 45 S.c. L.R. 916

antes de y al inicio de cada viaje durante el período de fletamento, a ejercer la debida diligencia para que el buque se encuentre en estado de navegabilidad. (59)

Tanto el formulario "NYPE" como el "Baltimé" comprenden algunas otras expresiones en relación a las condiciones de navegabilidad del buque. El primero de ellos contiene en su preámbulo, dedicado a la descripción del buque (línea 5), que tanto el casco como la maquinaria y el equipo se encuentran en completo estado de eficiencia ("with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state") lo cual se considera como una garantía de "seaworthiness" del buque, que se circunscribe al momento en que se celebra el contrato.

La proforma "Baltimé", por su parte, en la línea 16 antes transcrita, contiene también la expresión "*she being in every way fitted for ordinary cargo service*" (estando éste en todos aspectos preparado para el servicio ordinario de carga); lo cual constituye también una garantía expresa sobre las debidas condiciones de navegabilidad al momento de la entrega, que engloba a la maquinaria y equipo que el buque requiere para el servicio. La regla general es que, en tanto que el buque esté preparado para el transporte de cargamentos ordinarios para el tipo de embarcación de que se trate, el fletante cumple con su obligación.

Cuando en el contrato se ha mencionado expresamente algún cargamento poco usual que requiera de equipo especial, todo indica que sin tal equipo el buque no está "en todos aspectos preparado para el servicio" y el fletante caería en incumplimiento si el formulario utilizado fuera un "NYPE" (60), a pesar de que las

(59) M. Wilford et al. op. cit. págs 235 y 237

(60) En su línea 22 se establece que el buque a su entrega debe estar "*in every way fitted for the service*"

líneas 45 a 46 del mismo parecieran relevar al fletante de tal obligación (81), ya que se considera que estas líneas son sólo aplicables si el fletador utiliza el buque para transportar un cargamento poco usual que no haya sido mencionado expresamente en el contrato. Cuando el formulario empleado por las partes es un "Baltimé" la situación es distinta, ya que en la línea 16 arriba mencionada se especifica que el buque estará en todos aspectos preparado para el servicio ordinario de carga, por lo que el fletante no tiene por que tener preparado el buque para tráficos poco usuales, aún cuando el fletante lo haya aceptado expresamente. (82)

Por lo que se refiere a las consecuencias del incumplimiento del fletante respecto a las condiciones de navegabilidad, tanto en el momento de la ejecución del contrato como en el de la entrega del buque, la jurisprudencia inglesa ha considerado que sería irrazonable, dada la amplitud de situaciones que puede abarcar este concepto, que por una contravención trivial el fletador tuviera el derecho de rescindir el contrato. Por ello ha establecido que salvo si la falta de condiciones adecuadas de navegabilidad ("*unseaworthiness*") fuera tan seria como para impedir la realización del contrato, o si tal carencia no pudiera ser corregida dentro de un período que no impida la anulación del contrato, el fletador estará obligado a continuar con el mismo, dejando a salvo su derecho, a demandar indemnización por los daños y perjuicios sufridos.

(81) *Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo.*

(82) M. Wilford et al Op. cit. pág. 614

El derecho francés, como la mayoría de las legislaciones, adoptó también como principio general la obligación del fletante de "entregar" el buque en las debidas condiciones de navegabilidad ("*bon état de navigabilité*"), lo mismo en el fletamento de tiempo que por viaje.

Pero la legislación francesa no se detiene ahí, ya que el Decreto de 31 de diciembre de 1966, a diferencia de lo que veíamos al respecto en derecho anglosajón, ha establecido claramente la obligación del fletante de conservar el buque en las debidas condiciones de navegabilidad durante toda la duración de fletamento por tiempo:

"Art. 19. El fletante se obliga a presentar en la fecha y en el lugar convenidos y a mantener durante la duración del contrato a la embarcación designada en buen estado de navegabilidad, armada y equipada convenientemente para llevar a cabo las operaciones previstas en la póliza de fletamento". (63)

En derecho mexicano existen lagunas muy graves sobre la importante cuestión de las debidas condiciones de navegabilidad del buque. Mientras que el Código de Comercio si se ocupó de la obligación que tiene el fletante de presentar su embarcación en estado de navegabilidad al inicio de un fletamento, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) fue uno de los pocos cuerpos legislativos de su época que omitió referirse directamente a esa obligación.

(63) Université de Nantes, Faculté de Droit et de S.P., "Annuaire de Droit Maritime et Aérien 1974", pág. 309. Traducción Libre.

La única mención respecto al estado de navegabilidad que hacía la LNCM se encontraba en el artículo 158, el cual, por encontrarse en el capítulo relativo a disposiciones generales sobre fletamento, podía interpretarse aplicable al fletamento por tiempo, no obstante que esta figura no estuvo contemplada en el ordenamiento.

De aceptarse la interpretación anterior, el fletante habría estado en la obligación de responder por daños causados a la carga debido a defectos de navegabilidad durante todo el periodo de fletamento, opinión opuesta a la de Ramón Esquivel A. en su ponencia "Reforma a la legislación mercantil. Derecho marítimo" (64), quien afirma que el artículo de referencia no señala si la navegabilidad del buque debe mantenerse exclusivamente a la partida o durante todo el viaje. Consideramos que su posición se contrapone al principio general de interpretación jurídica que nos dice que "donde la ley no distingue, no debemos distinguir"; como puede constatarse de la lectura de la norma:

"Art. 158.- El naviero responderá de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que éstos provienen del vicio oculto del navío, los que no se pudieron descubrir con la diligencia ordinaria".

Hay que subrayar que, de aplicarse esta disposición al fletamento por tiempo, la responsabilidad del fletante respecto a la navegabilidad de su embarcación solamente se circunscribiría a los casos en que se produjeran daños a la carga, exceptuándose cualquier otro tipo de responsabilidad.

(64) Raúl Cervantes Ahumada, Jorge Winker Velásquez, et. al. "La Reforma de la Legislación Mercantil" Editorial Porrúa, México 1985, pág. 183

4.1.3. Equipamiento o armamento del buque

De todas las obligaciones del fletante en un contrato de fletamento por tiempo, la relativa al deber de proporcionar un buque convenientemente armado o equipado (65), configura la diferencia más apreciable entre éste y el fletamento con cesión o "*demise charter*".

En efecto, mientras que en un fletamento con cesión el fletante se obliga a entregar una embarcación desarmada -en cuyo caso estaríamos frente a la figura del "*bareboat charter*"- o bien provista de un armamento incompleto, en el fletamento por tiempo la obligación del fletante al respecto es absoluta, ya que el fletador no tiene ninguna injerencia en la gestión náutica del mismo.

Armar un buque comprende el efectuar todas aquellas operaciones necesarias para que éste pueda realizar viajes inherentes al tipo de embarcación de que se trate, de acuerdo a las regulaciones nacionales e internacionales aplicables. Estas operaciones se inician a partir de que el casco y la maquinaria han sido puestos en condiciones para el servicio y terminan con el enrolamiento de la tripulación reglamentaria; la mayoría de ellas ya han sido examinadas en el inciso anterior, al referirnos al estado en que el fletante debe presentar su buque al momento de la "entrega" al fletador, para que pueda considerarse que reúne las debidas condiciones de navegabilidad

(65) Sobre la confusión existente en el empleo de las palabras, "armar" y "equipar", Rodière comenta: "frecuentemente se emplean estas palabras una detrás de la otra, diciendo que el buque debe estar 'armado y equipado'. Esto es una inútil redundancia y las distinciones que se han pretendido hacer entre ellas no son consistentes ni seguras. Se deben emplear indistintamente una o la otra palabra". René Rodière "Traité Général de Droit Maritime", Tomo I, Librairie Dalloz, Paris, 1957, pág. 173.

("seaworthiness"). Este inciso está dedicado a aquellas operaciones del armamento que no tienen que ver con el estado de navegabilidad, pero que también implican obligaciones a cargo del fletante.

El formulario de "*Time charter*", aprobado por el New York Produce Exchange (NYPE) prevé que el fletante debe hacerse cargo del pago de provisiones, suministros para cubierta y máquinas, sueldos y derechos consulares de la tripulación, seguro del buque y agua para calderas. Adicionalmente, debe proporcionar los aparejos necesarios para equipo de carga y descarga, tales como cuerdas, estlingas, etc. y la iluminación necesaria para el trabajo nocturno. También se estipula que el fletante deberá proporcionar un operador de grúa o maquinillero por escotilla durante el día y la noche si lo requiere el fletador, siempre que éste último pague el trabajo en horas extraordinarias; pero si las regulaciones locales obligan al uso de operadores del puerto, el sueldo de éstos estará a cargo del fletador.

La proforma *Baltimé*, por su parte establece en su cláusula tercera similares obligaciones:

"3. Los armadores proveerán y pagarán todas las provisiones y salarios, los seguros del buque, todos los pertrechos de cubierta y máquinas, y lo mantendrán en estado de plena eficiencia en cuanto a casco y maquinaria durante el servicio.

Los armadores proveerán un maquinillero por cada escotilla. Si se necesitaran más maquinilleros o si los estibadores rehusaran, o no se les

permitiera trabajar con la tripulación, los fletadores proveerán y pagaran maquinilleros capacitados de tierra".

Por lo que respecta a la dotación del buque, conviene precisar que su integración dependerá del servicio al que esté destinado, de la manera en que lo determinen los reglamentos y autoridades del país donde esté matriculada la embarcación. El formulario NYPE aclara en su línea 24 ya transcrita (supra 4.1.2. ?) que el buque a su entrega deberá contar con una dotación completa de oficiales, marineros, maquinistas y fogoneros para un buque de su tonelaje.

Aunque las pólizas no lo señalan, pues únicamente se refieren a los salarios de la tripulación, el fletante debe cubrir también todos aquellos costos que constituyen las prestaciones indirectas como gastos médicos, repatriaciones, fondos de jubilación, alimentación, etc.

Ambas proformas contienen una cláusula relativa al derecho del fletador a pedir al fletante, de no estar satisfecho con la conducta del capitán, oficiales y maquinistas, que investigue su queja y, en caso necesario (y factible, agrega la *Baltim*) ordenar su remoción.

4.2. Obligaciones del fletador

4.2.1. Obligaciones relativas al empleo del buque.

Si bien la utilización del buque es un derecho que tiene el fletador como contraprestación al pago del flete, no se trata de un derecho absoluto, pues se

encuentra restringido por una serie de obligaciones que a continuación examinamos.

La primera de ellas tiene que ver con la naturaleza de los cargamentos que puede el fletador transportar en el buque. Esta obligación puede establecerse en forma positiva, cuando se estipule que el buque fletado habrá de transportar solamente el o los cargamentos que se enumeran en la póliza, o bien en forma negativa cuando en el texto de la misma se establece la prohibición de conducir determinadas cargas.

Otra limitación es la concerniente a la licitud de los tráficos a los que podrá dedicar el buque y a la licitud de las mercancías que habrán de transportarse. En el capítulo anterior, al hablar de las obligaciones del fletador en un "*demise charter*", ya hemos analizado la diferencia entre ambos conceptos, por lo que no volveremos sobre ellos.

Los límites geográficos convenidos entre las partes son también una restricción al empleo de la embarcación por parte del fletador. Al igual que con las cargas, los límites geográficos pueden ser indicados de manera positiva o negativa; positiva, cuando el buque debe navegar dentro de determinada zona; y negativa, cuando la póliza precisa las áreas que estarán excluidas.

Por último, en las pólizas también se establece que el fletador deberá utilizar el buque "entre puertos seguros" (NYPE), o "entre puertos o lugares buenos y seguros donde pueda permanecer siempre a flote" (*Baltimé*). (66)

(66) Véase el concepto de puerto seguro en la nota 43.

En relación a estas obligaciones del fletador, estimamos conveniente hacer algunas precisiones: (67)

a) El capitán del buque puede válidamente rehusarse a obedecer una orden del fletador en el sentido de dirigir la embarcación fuera de los límites geográficos convenidos. Tampoco está obligado a firmar conocimientos de embarque en donde se indiquen puertos de descarga fuera de tales límites.

b) De presentarse la situación de que el capitán, al estar bajo las órdenes y dirección del fletador procediera a realizar un viaje fuera de tales límites, ello no implica la renuncia del fletante a sus derechos de reclamar al fletador por la violación a los términos pactados.

c) Conducir al buque fuera de los límites geográficos previstos se considera como incumplimiento del contrato por parte del fletador y el fletante puede reclamarle el pago de la diferencia entre el flete pactado y el flete existente en el mercado para el viaje realizado fuera de tales límites. (68)

d) La mercancía puede ser lícita, pero su conducción, carga y/o descarga pueden no serlo. Tal sería el caso por ejemplo, de armas o explosivos transportados por el buque en tráficos prohibidos.

(67) Todas ellas basadas en el derecho marítimo inglés

(68) Michael Wilford et al. Op. Cit. pág. 57

e) Para que el tráfico y las mercancías puedan considerarse lícitos, ambos deben serlo tanto bajo el derecho del país de la matrícula del buque, como bajo el derecho que regula la póliza de fletamento.

f) Al embarcar mercancías excluidas en la póliza, el fletador comete una violación al contrato y el capitán está en el derecho de rehusarse a ello. Si el fletador ordenara subir a bordo la carga excluida al capitán del buque y el fletante no se diera cuenta de ello o instruyera al capitán para que accediera bajo protesta, el fletante tiene derecho a una remuneración adicional basada en el flete existente en el mercado para el transporte de la carga excluida.

4.2.2. Pago del flete

La obligación fundamental del fletador consiste en el pago del flete estipulado, generalmente por adelantado, por periodos de quince días, de treinta o por mes de calendario, calculado en base a cierta cantidad fija por día o por mes, o según el tonelaje de peso muerto del buque.

El flete se debe desde el momento en que el buque es puesto a la disposición del fletador, hasta el momento de su restitución al fletante ("*redelivery*" o "reentrega"). En las pólizas-tipo se explica de manera muy minuciosa el momento desde el cual empieza a correr el flete, se precisa el lugar donde la embarcación deberá ser puesta a la disposición del fletador y se indica que el flete comenzará a correr a partir del momento de su "entrega", siempre que ello suceda dentro de cierto periodo de tiempo, normalmente en horas y días hábiles.

Sobre ésta obligación del fletador se presentan algunos problemas que a continuación analizamos:

a) Dado que la entrega del buque muy frecuentemente ocurre en un uso horario distinto al del lugar de la restitución, surge la discrepancia de si el período de fletamento debe ser calculado en referencia a las horas y fechas locales de los puertos en donde se efectuó la entrega y la restitución, o bien por referencia al tiempo efectivamente transcurrido, tomando en consideración, por ejemplo, la hora del meridiano de Greenwich. Con objeto de evitar lo anterior, las partes deben precisar en el contrato cual es su intención, lo que pueden hacer mediante la inclusión de medidas más precisas de tiempo, al fijar el precio del fletamento "por día o pro rata" en lugar de "por mes de calendario" o "por treinta días".

b) La palabra "cash" o "al contado", dentro del contexto del clausulado de estos contratos, incluye diversos modos de pago que se han vuelto usuales en el comercio internacional como equivalentes al efectivo, siempre que sean irrevocables y que den al fletante el derecho inmediato e incondicional de disponer del flete. Giros bancarios, transferencias interbancarias, órdenes de pago y cualquier otro método reconocido comercialmente para realizar transferencias de fondos están incluidos en este concepto.

c) El fletador puede deducir del flete sólo aquellas cantidades específicamente permitidas por la póliza. La proforma NYPE contempla las siguientes posibles deducciones: pérdidas de tiempo en la operación del buque por deficiencias, descomposturas, accidentes, etc. que impidan su

completo funcionamiento; adelantos para gastos del buque a cargo del fletante y previstos en la póliza; costo del combustible para consumo "doméstico". De no ser por tales razones, el fletante tendría derecho a retirar su buque del servicio al recibir el pago incompleto del flete. El mismo derecho tendría en caso de que, estando permitida la deducción, ésta fuera excesiva.

d) El fletador tiene también derecho a deducir del flete cantidades relativas a reclamaciones pendientes por daños que le hayan sido causados en relación a períodos durante los cuales el fletante, incumpliendo el contrato, ha privado al fletador del uso del buque en su totalidad o en parte.

e) Que el flete sea pagadero por adelantado ("*in advance*") significa que cada pago debe ser hecho antes o el día en que se debe. La obligación de pagar el flete por adelantado se aplica tanto al primero como a los siguientes pagos. De acuerdo con lo anterior, el fletador debe cubrir el primer pago de flete antes o dentro del lapso que medie entre la presentación del "aviso de listo" en el puerto de entrega y el inicio del período del fletamento.

f) Si el fletador incumple su obligación de efectuar el pago puntual de cualquier cantidad correspondiente a un período, de acuerdo a los términos del contrato, es decir, si no lo efectúa antes o en el día en que es exigible, el fletante tiene derecho a rescindir el contrato y retirar su buque del servicio.

El fletante dispone de un tiempo razonable para notificar a su contraparte su decisión de ejercer su derecho a rescindir el contrato, notificación que debe ser

hecha precisamente al fletador. (69) El fletante debe indicar claramente en la misma que está ejerciendo tal derecho; de no efectuar la notificación dentro de un término razonable (70) habiendo aceptado el pago tardío del flete pierde su derecho de rescisión. (71)

Por lo que se refiere al derecho francés, el Decreto de 1966 sobre contratos de fletamento y de transporte marítimo establece en sus artículos 23 y 24 que, a falta de estipulación de las partes:

a) El flete corre a partir del día en que la nave es puesta a la disposición del fletador en las condiciones del contrato.

b) El flete es pagadero por mensualidades adelantadas.

c) El flete no lo devenga el fletante bajo cualquier circunstancia, por lo que se deja a éste el riesgo de la fuerza mayor, siempre que el buque sea comercialmente inutilizable más de 24 horas.

d) Si la inmovilización del buque no fuera por causas de fuerza mayor, sino

(69) El aviso dado al capitán no tiene efectos contra el fletador. Véase *The Georgios C.* - Empresa cubana de Fletes v. Lagonisi Shipping Co Ltd (1971) 1 Lloyd's Rep 7; (1971) 2 W.L.R. 221; (1971) 1 All E.R. 1693, (Q.B. & C.A.)

(70) Sobre lo que debe considerarse un término razonable, Lord Wilberforce expresó lo siguiente: "término razonable- esencialmente una cuestión que deben resolver los árbitros- depende de las circunstancias. En algunos, en realidad muchos casos, será un período corto- viz el período más corto razonable necesario que permita al fletante saber del incumplimiento y girar sus instrucciones". *The Laconia-Mardorf Pasch & Co. Ltd. v. Atica Sea Carriers Corp.* (1977) 1 Lloyd's rep. 315, (1977) A.C. 850; (1977) 2 W.L.R. 296; (1977) 1 All E.R. 546 (H.L.)

(71) Michael Wilford et al. Op. cit. págs. 116 y 117

imputable al fletante, además de verse privado del flete, debe indemnizar al fletador. (72)

Teniendo en cuenta que en el fletamento por tiempo el fletante tiene la obligación de mantener el buque en buenas condiciones de navegabilidad, en derecho francés debemos subrayar la diferencia que existe con el fletamento con cesión, ya que en este último el pago del flete no se suspende sino por la inmovilización del buque debida a vicios propios.

4.2.3. Pago de los gastos relacionados con la gestión comercial del buque.

Al hablar de la función económica del "time charter" al inicio de este capítulo ya nos hemos referido a la diferencia entre gestión comercial y gestión náutica así como a los gastos inherentes a ambas, por lo que sólo agregaremos que si el fletador va a ordenar al capitán que realice todos aquellos viajes permitidos por los límites de la póliza, de acuerdo a su interés comercial, los gastos derivados de tal explotación deberán ser a su cargo.

Las dos principales pólizas-tipo que hemos venido analizando determinan de una manera bastante precisa cuáles con estos gastos. Así la New York Produce Exchange estipula que el fletante deberá proporcionar y pagar todo el combustible (excepto si se conviene de otra manera), gastos de puerto, practicajes, agenciamientos y comisiones, gastos consulares (exceptuando los que corresponden a la tripulación), fumigaciones por causas de la carga o de los puertos escalados mientras el buque esté en fletamento y madera, material de

(72) Arts. 23 y 24 del Decreto sobre contratos de fletamento y de transporte marítimos del 31 de diciembre de 1966.

estiba y aditamentos requeridos para tráficos especiales o cargamentos no usuales. La *Baltimé* hace una enumeración más detallada de cuáles son esos gastos, incluyendo por ejemplo derechos y gastos en canales, por el uso de luces, impuestos municipales o estatales, gastos de carga, "trimado" (nivelado o emparejado), estiba en general y descarga.

En torno a esta obligación del fletador, estimamos conveniente señalar que en el derecho inglés la frase "charterers to provide and pay for" muy probablemente sería interpretada, en caso de disputa sobre el particular, en el sentido de una obligación absoluta del fletador; es decir, que no sería suficiente que el fletador hubiese realizados los arreglos razonablemente necesariamente para proporcionar los servicios. De igual manera, estas palabras parecerían indicar también que el fletador es responsable del apropiado desempeño de los servicios que son proporcionados, pero no hasta el extremo de responsabilizarlo de tal manera que produjera una transferencia de la obligación inicial del fletante de proporcionar un buque en estado de navegabilidad. (73)

La obligación del fletador respecto a proporcionar y cubrir el costo de los conceptos relacionados con la gestión comercial del buque continúa a través de todo el período del fletamento, excepción hecha de los casos en los que exista pacto en contrario. Por tanto, en la proforma *Baltimé* el fletador

(73) En el caso *McIver & Co. v Tate Steamers Ltd.* (1903) 1 K.B. 362; 72 L.J.K.B. 235; 19 T.L.R. 217; 8 Com. Cas. 124, la Corte de Apelación resolvió que un buque que no hubiese sido provisto de suficiente combustible para realizar una travesía, a consecuencia de lo cual haya tenido que desviarse para reabastecerse, no obstante la obligación del fletador de pagar el combustible, todos los gastos extraordinarios en los que se incurrió por la desviación debieran ser pagados por el fletante, ya que es el deber del fletante hacer que el buque se encuentre en condiciones de navegabilidad, comprobando que existen suficientes combustibles a bordo para realizar la travesía al inicio de cada viaje. Véase *Michael Wilford et. al. Op. cit.* pág. 97.

continúa siendo responsable por el pago de combustible utilizado en los periodos en los que se hubiese suspendido el pago del flete ("*off-hire periods*") bajo el formato NYPE la situación sería la misma, de no ser por la provisión en contrario de la cláusula 20, que establece que el combustible utilizado mientras el buque esté "*off-hire*", incluido el de cocina y condensación de agua, así como el costo de reaprovisionamiento del mismo, deberá ser cubierto por el fletante.

Por lo que se refiere al derecho francés, el Decreto de 1966, a falta de convenio entre las partes, determina en su artículo 21 que todos los gastos inherentes a la explotación comercial del navío son a cargo del fletador, especialmente los pertrechos que debe proporcionarle, de una calidad apropiada para asegurar el buen funcionamiento de los equipos y aparejos.

4.2.4. Restitución del buque al término del fletamento

Una vez concluido el periodo de fletamento convenido entre las partes, el fletador está obligado a devolver el buque al fletante en lugar y fecha previstos en el contrato, en las mismas condiciones en que lo recibió, salvo el desgaste natural por el uso del mismo. El acto de la devolución, conocido en el medio marítimo como "reentrega" o "*redelivery*", consiste esencialmente en una inspección efectuada por especialistas respecto al estado en que se restituye el buque y la cantidad de combustibles a bordo, extendiendo para tal efecto un "certificado de reentrega".

Esta restitución difícilmente puede llevarse a efecto en una fecha conocida con exactitud, por lo que en las pólizas-tipo se prevé que la duración del fletamento sea por un periodo aproximado ("*for about time*"), indicándose que el fletador

deberá dar un aviso de la fecha prevista de devolución, no después de un cierto número de días antes de tal fecha, tal como sucede en la póliza NYPE, o bien, como se estipula en la *Baltimé*, que el fletador pueda excederse del término previsto para completar el viaje ya iniciado, siempre y cuando haya calculado razonablemente que éste terminaría aproximadamente en el tiempo convenido para la terminación del fletamento, en cuyo caso el fletador deberá cubrir un sobrefflete por los días utilizados en exceso, si es que, de acuerdo a los niveles existentes en el mercado ha habido un incremento en los fletes.

Al referirnos al periodo de duración del fletamento (supra 4.1.1.), ya hemos estudiado, de acuerdo a la jurisprudencia inglesa, los distintos casos en los que de acuerdo a la redacción de las cláusulas sobre restitución, puede entenderse que existe un margen implícito o explícito para realizar la restitución.

Respecto al estado que debe guardar la embarcación al término del fletamento, ambas pólizas-tipo establecen que el buque a su "reentrega" debe encontrarse "in the same good order as when delivered to the charterers (fair wear and tear excepted)" (*Baltimé* líneas 55 y 56) y la NYPE en las líneas 54 y 55 "in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted".

En el derecho inglés ha quedado bien definido que el fletador es responsable de aquellos daños causados al buque como consecuencia del incumplimiento de algunas de sus obligaciones, sin embargo, existen resoluciones encontradas respecto a daños que no hayan sido motivados por su incumplimiento. Por otra parte, el fletante no puede rehusarse a recibir al buque al término del fletamento por haber encontrado daños en el mismo en exceso al desgaste natural; si tal es el caso, el fletante tendrá derecho a reclamar el pago de daños.

Para decidir si determinado daño está o no comprendido dentro del concepto de "ordinary wear and tear" (desgaste natural), debe de tomarse en cuenta el tipo de tráfico para el cual el buque fue fletado. En el caso *Moran Towing Co. v. Gammino Constr. Co.*, se definió de la siguiente manera "desgaste o deterioro significan depreciación normal... sin duda lo que es normal debe responder a las prácticas del servicio para el cual el buque va a dedicarse".

Esta obligación del fletador se encuentra regulada en derecho francés por el artículo 9 de la Ley del 18 de junio de 1966, que a la letra indica que "el fletador es responsable de los daños causados al navio por el hecho de su explotación comercial".

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

1. De entre las diversas formas en que se puede efectuar la explotación de los buques destacan, por su importancia en el comercio marítimo, las siguientes:

a) El naviero es dueño de su propia embarcación y la provee de lo necesario para proporcionar directamente servicios de transporte al público;

b) El naviero propietario del buque puede obtener empleo para el mismo, mediante la celebración de contratos de fletamento que no impliquen la pérdida de la gestión náutica, es decir, la que conlleva administrar y conducir técnicamente el buque;

c) El propietario puede también entregarlo a algún naviero para que lo opere totalmente, así como para que asuma los riesgos inherentes a la navegación, desentendiéndose tanto de la gestión náutica como de la comercial.

2. Con objeto de regular las relaciones que se dan entre las partes que intervienen en las formas de explotación antes enumeradas, se han venido diferenciando en la vida jurídica los siguientes instrumentos:

a) **Conocimiento de Embarque**, en el que constan los términos del contrato de transporte celebrado entre un usuario y el naviero, la gran mayoría de los casos en viajes en los que participan múltiples embarcadores, y que es también un título representativo de las mercancías;

b) **Contrato de Fletamento por Tiempo y por Viaje**, en los que el propietario u operador mantienen el control de la nave y de su personal, desentendiéndose de la operación comercial en el primer caso; y

c) **Contrato de Fletamento a Casco Desnudo o de Fletamento con Cesión**, en el cual el propietario entrega su embarcación al fletador sin tripulación, o con una tripulación incompleta, que puede reducirse solamente al Capitán y/o, al Jefe de Máquinas.

3. Los instrumentos jurídicos que regulan la explotación de embarcaciones tienen antecedentes históricos tan remotos como el comercio y la navegación misma.

En la antigüedad, el **Código de Hammurabi** contenía ya diversas disposiciones relativas al fletamento de buques. Del estudio del **Digesto** se concluye que, exceptuando al fletamento por tiempo, ya se practicaban en Roma las distintas formas de explotación, aunque no bien diferenciadas jurídicamente; la *locatio navis* era un

contrato de arrendamiento de cosa (*locatio rei*), existiendo también una figura parecida al contrato de transporte actual, en la que el precio se daba en referencia a la consignación de la mercancía en su destino, la cual quedaba asimilada a una *locatio operis*.

Consecuentemente con la disminución en el comercio que se presenta en la Edad Media, surgen formas jurídicas de tipo asociativo en las que los interesados participan personalmente en la expedición y en sus riesgos, destacando entre ellas la Encomienda o *Comenda* y la Columna o *Colonna*, en las que desaparece el concepto de fletamento y transporte, por la asunción del riesgo entre todos los participantes.

El término *Charter-Party*, utilizado universalmente para designar a las pólizas de fletamento, proviene de esta época, del vocablo *carta partita*.

A la caída del Imperio Romano de Oriente, el *Corpus Iuris Civilis* viene a ser sustituido por el derecho consuetudinario de los mercaderes, surgiendo los denominados Consulados, que recogieron los usos marítimos y sentencias de los tribunales comerciales.

Desde el Bajo Medioevo y los comienzos de la Edad Moderna se advierte el regreso al concepto de transporte, ya que el *senyor de la nau* responde ilimitadamente de las

aportaciones de los participantes y por los objetos cargados a bordo, como se señala en el **Consulado del Mar**, principal documento marítimo de la época.

La célebre **Ordenanza de la Marina** u **Ordenanza de Colbert**, promulgada en Francia en 1681, constituye el primer código marítimo en la historia, mismo que fue reproducido en el Código de Comercio de Napoleón en 1808. No obstante, engloba a todos los contratos relativos a la utilización de buques bajo una misma definición, lo cual representa un retroceso, ya que las nuevas circunstancias del comercio habían producido una mayor diferenciación.

En la **Revolución Industrial** asistimos a un enorme incremento de los intercambios comerciales, condición necesaria para que aparecieran, al lado de los buques *tramp* o sin itinerario fijo, los buques de línea, que periódicamente debían llenar sus bodegas con múltiples mercancías para muy diversos destinos.

En 1808 se promulga el **Código de Comercio napoleónico**, de amplias repercusiones en el derecho romano-germánico y que serviría de modelo a muchos de los códigos posteriores.

Esta poderosa influencia hizo prevalecer la postura que proviene de la **Ordenanza de la Marina**, de calificar como **arrendamiento o fletamento a todo convenio para la utilización de una embarcación**.

4. Por lo que se refiere a México, son importantes fuentes de nuestro derecho marítimo, por haber estado en vigor en alguna etapa de la historia nacional, el **Código de las Siete Partidas** (s. XIII), el **Consulado del Mar** (s. XIV), las **Ordenanzas de Sevilla**, (s. XIV), las **Ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla** (1566), la **Recopilación de Leyes de las Indias** (1680), que contenía abundantes normas sobre buques, armamento, carga y descarga, y las **Ordenanzas de Bilbao**, en vigor casi totalmente hasta la promulgación del primer código de comercio mexicano (**Código Lares**).

Las **Ordenanzas de Bilbao** regularon las funciones de los **corredores de fletamentos** y contenían normas sobre **contratos de fletamento** y **conocimientos de embarque**.

Iniciada la vida independiente, el **Código Lares** incluyó una Sección intitulada "**Del Fletamento y sus Efectos**", dentro del Título III "**De los Contratos Especiales de Comercio Marítimo**". De su lectura se infiere que la **noCIÓN de fletamento** comprendía únicamente al **contrato de fletamento por viaje**, así como al **transporte de mercancías "a carga general"**.

Nuestro **segundo Código de Comercio** (1884), contenía un Título Tercero denominado "**De los Contratos Especiales del Comercio Marítimo**" dividido en dos secciones: "**Del Fletamento y sus Efectos**" y "**Del Conocimiento**". Como todos los de

su época, este Código comprendía dentro del concepto de fletamento a todo tipo de contrato para el empleo de una embarcación mercante.

El Código de Comercio vigente (1890), contenía en su Libro Tercero un Título igual al del Código de 1884, es decir, "De los Contratos Especiales del Comercio Marítimo". Este tampoco distinguió al fletamento del transporte y entendía al conocimiento de embarque primordialmente en sus funciones de recibo de mercancías a bordo y de título representativo de las mismas.

En México, al promulgarse la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 (LNCM), se derogó el Libro Tercero del Código de Comercio vigente, donde se contenían las normas relativas a los contratos para la utilización de naves.

La LNCM tuvo varios errores en esta materia, los más importantes fueron el incluir al contrato de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque dentro del concepto de fletamento, así como el omitir la regulación del fletamento por tiempo.

Nuestra nueva Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994, ya hace una clara distinción entre contratos de fletamento y de transporte bajo conocimiento de embarque. Clasifica a los contratos de fletamento

en tres rubros: fletamento o arrendamiento a casco desnudo, fletamento por tiempo y fletamento por viaje.

5. El primer cuerpo legislativo que distingue entre fletamento y contrato de transporte de mercancías fue el código marítimo soviético de 1919.

En 1921, la Asociación de Derecho Internacional, reunida en La Haya, reconoció la necesidad de establecer una reglamentación para el transporte bajo conocimiento de embarque, lo que dio lugar a la Convención de Bruselas de 1924, adoptada como derecho interno en varios países.

El Código de la Navegación italiano de 1924; la Ley Federal sobre la Navegación Marítima de Suiza, de 1953; el código griego de 1958; la ley yugoslava de 1959 y el código polonés de 1961, son algunos de los ordenamientos posteriores al soviético que ya hacen la distinción entre fletamento y transporte.

Sin embargo, la Ley de Navegación de Argentina, de enero de 1973, basada en el llamado Proyecto Malvagni, presentó el esquema más completo de su tiempo en materia de contratos para el empleo de embarcaciones.

6. Tomando en cuenta la evolución de los instrumentos jurídicos que regulan el empleo de los buques, así como la doctrina moderna en materia de contratos de fletamento y conocimiento de embarque, proponemos una clasificación que excluye al arrendamiento de embarcaciones, el cual consideramos debe ser utilizado únicamente para empleos que sustraigan al buque de la finalidad para el que fue construido, es decir, con algún propósito distinto al transporte de cosas o personas.

Nuestra clasificación contempla como figura central al contrato de fletamento, dividiéndolo en tres tipos: **a) Fletamento con cesión o *demise charter***, donde se incluye al fletamento a casco desnudo (*bare boat charter*), ya que en el primero de ellos se comprenden tanto contratos en los que el fletante designa al Capitán y/o al Primer Oficial del buque, como aquellos en los que lo entrega totalmente desprovisto de personal; **b) Fletamento por tiempo**; y **c) Fletamento por viaje**.

Por separado ubicamos a los contratos de transporte de mercancías y de personas, correspondiendo al primero de ellos la denominación de **Contrato de Transporte bajo Conocimiento de Embarque** y al segundo la de **Contrato de Pasaje**.

7. Si bien el Fletamento con Cesión no es uno de los contratos de más frecuente celebración en el medio marítimo, su empleo ha permitido el crecimiento de flotas mercantes de países que han aceptado bajo su pabellón unidades operadas por sus navieros en este esquema.

Esta figura es útil para armadores que desean explotar buques o completar su flota, sin contraer los compromisos financieros de la propiedad efectiva; o bien para economías donde el capital es escaso y sus empresas navieras cuentan con poca experiencia, permitiéndoles incorporar unidades modernas y ponerse al día en nuevas tecnologías, sin hacer grandes desembolsos.

Tanto el Fletamento con Cesión como su variante, el Fletamento a Casco Desnudo, se habían venido considerando como contratos de arrendamiento.

La doctrina moderna y diversas legislaciones -entre las que destaca la ley francesa de 1966 sobre contratos de fletamento y transporte marítimo- ya incluyen a esta figura dentro de los contratos de fletamento.

Diversas razones apoyan la separación entre Arrendamiento y Fletamento con Cesión. La más relevante tiene que ver con la posibilidad de que este tipo de fletamento, en la mayoría de los casos, comprenda también una cierta dotación de oficialidad, como pudiera ser el Capitán y/o el Jefe de Máquinas, lo que lo aproxima más al fletamento por tiempo.

Adicionalmente, como consecuencia de la naturaleza itinerante del buque, existen importantes diferencias en el tratamiento de las reparaciones, ya que en un Fletamento con Cesión, el fletante se obliga únicamente a ejercitar la debida diligencia para tener el

buque en estado de navegabilidad hasta el momento de la entrega, pero no durante la vigencia del contrato.

Consideramos que solamente cuando el buque, despojado de su esencia de mercantilidad, fuese destinado a servir de depósito flotante, por ejemplo, o de casino u hotel, podríamos hablar válidamente de la celebración de un contrato de arrendamiento.

8. Las obligaciones de las partes en este contrato las analizamos desde la perspectiva del derecho positivo -de México, Francia y otros países- así como en la práctica internacional del fletamento de embarcaciones, basándonos en el clausulado de las pólizas de fletamento más reconocidas.

En el caso del fletante, su principal obligación consiste en la entrega del buque en la fecha y lugar convenidos, en estado de navegabilidad (*Seaworthiness*) y listo para prestar sus servicios.

Existen importantes discrepancias entre los distintos ordenamientos estudiados en relación con esta garantía de navegabilidad; algunos las circunscriben al momento de la entrega, y otros la convierten en una obligación permanente a lo largo del contrato. Nuestra Ley de Navegación incurre en el error de no hacer distinción para este

contrato, es decir, da el mismo tratamiento a las tres especies de fletamento que contempla, en materia de navegabilidad.

El saneamiento por vicios propios del buque, otra obligación del fletante en el Fletamento con Cesión, tiene como consecuencia que éste se haga cargo de las reparaciones necesarias, señalándose un plazo de 18 o 12 meses posteriores a la entrega de la embarcación para que se manifiesten, en el caso de las pólizas más usuales: *Barecon A* y *Barecon B*.

En derecho mexicano, la LNCM no contenía ninguna norma relativa a vicios ocultos en arrendamiento de naves, omisión corregida por la **Ley de Navegación de 1994**, no obstante que ésta no señala un término para que se manifiesten, tal como acontece en la legislación francesa.

Por lo que respecta a la dotación del buque, obligación del fletante sólo en aquellos contratos en los que se haya convenido que sea éste quien proporcione al Capitán y/o a algún o a algunos otros miembros de la tripulación, es importante señalar que los mismos habrán de ser considerados empleados del fletador.

La nueva Ley de Navegación descuidó incluir dentro de los Contratos de Fletamento a aquéllos en los que el fletante proporciona parte de la dotación del buque, lo cual constituye una de sus lagunas más notorias.

9. La principal obligación del fletador en el Fletamento con Cesión es el pago del precio convenido, normalmente una cantidad por mes o por semana, y también por tonelada de peso muerto del buque.

Las proformas *Barecon A* y *B* obligan al fletador al pago de la renta estipulada aún en el caso de innavegabilidad parcial o total del buque, en tanto que la legislación francesa establece que cuando éste sea inmovilizado a consecuencia de un vicio propio, no procederá el pago de la renta si la misma excede de 24 horas.

La Ley de Navegación de 1994 acierta en denominar flete a esta contraprestación, en lugar de *hire* o renta, expresiones incorrectas en materia de contratos de fletamento. No obstante, al equiparar a este fletamento con el arrendamiento, la solución no nos parece ser la más adecuada.

El fletador normalmente se obliga también a emplear el buque para el transporte de mercancías y tráficos lícitos y a no utilizarlo en ciertas áreas geográficas o para el transporte de determinados cargamentos.

En derecho mexicano, ante el silencio de la ley respectiva y a falta de estipulación entre las partes, consideramos que la norma supletoria es la que señala que el arrendatario debe servirse de la cosa conforme a la naturaleza y destino de ella, de acuerdo a lo señalado por el Código Civil en materia de arrendamiento.

10. En materia de mantenimiento y operación del buque, en el Fletamento con Cesión se dan las diferencias más importantes que distinguen a este contrato del arrendamiento.

A excepción de las reparaciones debidas a vicios propios o defectos latentes (*latent defects*), el fletador tendrá a su cargo toda reparación y el mantenimiento del buque, obligación que ya ha sido incluida en la ley mexicana de 1994. Por el contrario, en el arrendamiento solamente las reparaciones menores o de poca importancia están a cargo del arrendatario.

Las proformas *Barecon* mencionadas son todavía más precisas, al contemplar con cargo al fletador todas las reparaciones necesarias para mantener vigentes los certificados de clasificación del buque, incluso mejoras, cambios estructurales o equipo nuevo, indicando que si exceden del 5% del valor del mismo, podrá renegociarse el contrato.

La obligación de asegurar la embarcación en este contrato normalmente la asume el fletador. Varias legislaciones, entre ellas la francesa, prevén que si las partes no lo han convenido, estará a cargo del mismo.

En la proforma *Barecon A* existe la posibilidad de que cualquiera de las dos partes tenga a su cargo esta obligación, en tanto que en la *Barecon B* (utilizada para

embarcaciones nuevas financiadas mediante hipoteca), la asume siempre el fletador, además de señalar que los intereses del acreedor hipotecario deben quedar cubiertos.

La última obligación del fletador se presenta al finalizar la vigencia del contrato. Este deberá devolver la embarcación al fletante "al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos", de acuerdo con la nueva legislación mexicana en la materia.

Las pólizas *Barecon* analizadas permiten, siempre que se demuestre que el fletador previó razonablemente la duración del último viaje, que la devolución del buque exceda del término del contrato.

Tanto la legislación francesa como la argentina admiten el supuesto de la devolución posterior a la fecha convenida, estableciendo una indemnización equivalente al doble del precio del fletamento, después de cierto plazo. Una disposición similar hace falta en la ley mexicana, ya que resulta extremadamente difícil, en la práctica del comercio marítimo, poder señalar con precisión el momento de la devolución del buque, especialmente en el Fletamento con Cesión, que generalmente es a largo plazo.

11. El Contrato de Fletamento por Tiempo es el de más reciente aparición entre los instrumentos jurídicos que regulan el empleo de embarcaciones. Su utilidad,

tanto para navieras como para empresas petroleras, graneleras y grandes embarcadores que compiten en base a economías de escala, es indiscutible.

Elemento esencial en este contrato es la separación de gestión náutica y de gestión comercial, las cuales son asumidas por distintas personas. El fletante se desentiende de los riesgos inherentes a la comercialización de su nave, transfiriéndolos al fletador, y se concentra en la gestión náutica.

12. Frecuentemente se confunde al Contrato de Fletamento por Tiempo con el de Arrendamiento y con el de Fletamento con Cesión. La principal diferencia entre el primero y los últimos consiste en que el fletador en ningún momento toma posesión del buque ni de sus espacios cuando es por tiempo, lo cual sucedería necesariamente con los otros dos.

Algunos autores han confundido al Fletamento por Tiempo con un contrato de transporte. Hoy día es claro que la obligación del fletante en un *Time Charter* consiste en efectuar los viajes que le ordene el fletador durante el tiempo contratado, y no en el transporte de las mercancías embarcadas.

La distinción entre Fletamento por Tiempo y Fletamento por Viaje se centra principalmente en la bipartición que se da en el primero de ellos, donde el fletador

asume la gestión comercial y el fletante únicamente el hecho técnico de la navegación, en tanto que en un *Voyage Charter* ambas gestiones son realizadas siempre por el fletante.

En la gran mayoría de legislaciones modernas este tipo de fletamento ya ha sido reconocido como contrato *sui generis* del derecho marítimo, con un objeto que es de naturaleza mixta: la puesta a disposición del fletador de la capacidad de transporte de un buque y de la actividad humana organizada que implican la navegación y administración del mismo.

13. En la práctica internacional se ha impuesto el uso de ciertos formatos preelaborados, denominados "pólizas-tipo" o "formularios uniformes", que facilitan las negociaciones entre las partes. En el Fletamento por Tiempo los más utilizados son el *Baltime*, el *NYPE* y el *Linertime*, en especial los dos inicialmente mencionados.

No obstante su indiscutible utilidad, debe tenerse en cuenta que tanto la UNCTAD, como corredores y tratadistas han reconocido que su clausulado favorece los intereses de armadores en el caso del *Baltime* y del *Linertime*, y de fletadores, en el caso del *NYPE*, por lo que es aceptable modificar su redacción mediante tachaduras, enmiendas y cláusulas adicionales (*riders clauses*).

14. Al igual que en el caso del Fletamento con Cesión, hemos considerado conveniente analizar las obligaciones de las partes en este contrato desde dos perspectivas: el derecho vigente y la práctica internacional del fletamento marítimo. En el segundo caso examinamos las cláusulas de las pólizas más utilizadas, a saber: la *Baltimé* y la *NYPE*.

El fletante cumple con su obligación más importante en este contrato, al poner a disposición del fletador el buque en el lugar convenido, a partir de la fecha y durante el tiempo previstos en el mismo. Es pertinente señalar que, por la naturaleza del negocio marítimo, resulta difícil precisar la fecha de "entrega" de la nave (*delivery*) y la duración exacta del contrato, por lo que es común que se convenga un periodo dentro del cual pueda efectuarse la entrega, así como un margen razonable de tiempo, posterior a la fecha de terminación del contrato, para efectuar la devolución del buque (*redelivery*).

En la nueva Ley de Navegación, por primera vez se mencionan en nuestro derecho positivo estas principales obligaciones del fletante: "poner una embarcación a disposición del fletador por un tiempo determinado" y "presentar en la fecha y lugar convenidos la embarcación designada" (artículo 95, II).

15. Respecto a la garantía del estado de navegabilidad del buque -otra obligación del fletante en un Fletamento por Tiempo- existen importantes diferencias entre el

derecho anglosajón y los de la familia romano-germánica.

Las decisiones de las Cortes en derecho inglés y escocés han sido en favor de que la garantía de presentar un buque en estado de navegabilidad, se limita únicamente al inicio del periodo de fletamento. En el mejor de los casos, si se incorporara la *U.S. Carriage of Goods by Sea Act* en la póliza respectiva, podría sostenerse que esta obligación se extiende a que el fletante ejerza la debida diligencia para que el buque se encuentre en estado de navegabilidad antes de y al inicio de cada viaje, durante el periodo de fletamento.

Distinta es la posición de la legislación francesa, la cual ha establecido claramente que es obligación del fletante conservar al buque en buen estado de navegabilidad durante la vigencia del contrato.

Desafortunadamente la nueva legislación mexicana omitió referirse a este tema explícitamente al tratar al Fletamento por Tiempo como lo hizo en el caso del Fletamento por Viaje, lo cual puede ser fuente de importantes controversias.

16. La obligación que tiene el fletante de proporcionar al fletador un buque convenientemente armado o equipado, constituye la diferencia más relevante que

existe entre este contrato y el de Fletamento con Cesión, especialmente cuando este último es a casco desnudo (*Bareboat Charter*).

Armar un buque comprende realizar todas las operaciones necesarias para que éste pueda prestar los servicios y realizar los viajes inherentes al tipo de embarcación de que se trate, incluyendo la contratación del personal reglamentario. Es común que las pólizas de *Time Charter* contengan una cláusula que permite al fletador solicitar la remoción del Capitán, Oficiales y/o Maquinistas, por no estar satisfechos con su desempeño.

La legislación mexicana acierta en señalar que el fletante debe mantener, durante la vigencia del contrato, la embarcación convenientemente armada para cumplir las obligaciones previstas en el mismo.

17. Si bien el fletador adquiere el derecho a utilizar el buque como contraprestación al pago del flete, simultáneamente contrae una serie de obligaciones relacionadas con el empleo del buque: a) Debe transportar solamente los cargamentos que se enumeran en la póliza, o bien excluir los que se prohíban en el texto de la misma; b) Debe ceñirse a operar dentro de los límites geográficos convenidos y entre puertos y seguros, y c) Debe transportar únicamente mercancías lícitas, es decir, en tráficos que no estén prohibidos.

18. La principal obligación del fletador en el Contrato de Fletamento por Tiempo consiste en el pago del flete estipulado, el cual se efectúa normalmente por adelantado, calculado en una cantidad fija por día, mes o según el tonelaje del buque. El fletante tiene derecho a rescindir el contrato y retirar su buque del servicio, por falta de pago puntual del flete (*hire*) correspondiente a un periodo, o al hacerle el fletador deducciones no permitidas en la póliza, e incluso cuando estando permitidas, éstas fueran excesivas.

19. En concordancia con la separación de gestión náutica y comercial, el fletador en un *Time Charter* asume la obligación de cubrir todos los gastos que resulten de operar comercialmente el buque; entre los principales están el costo de los combustibles, el pago de gastos y derechos portuarios, los pagos a estibadores, operadores de grúas, tarjadores, etc.

El derecho francés determina que, a falta de convenio entre las partes, todos los gastos inherentes a la explotación comercial del navío son a cargo del fletador. La legislación mexicana contiene una norma similar, la cual señala que el fletante conserva la gestión náutica, en tanto que la gestión comercial está a cargo del fletador; aunque no se refiere explícitamente al pago de los gastos derivados de cada una de ellas.

20. Por último, al término del Fletamento por Tiempo, el fletador tiene la obligación de devolver el buque en el lugar y la fecha previstos, en las mismas condiciones en que lo recibió, salvo el desgaste natural por el uso del mismo. En derecho inglés está claro que el fletador debe responder por los daños causados al buque, como consecuencia del incumplimiento de alguna de sus obligaciones; no obstante, el fletante no puede rehusarse a recibir el buque por haber encontrado daños en exceso al desgaste natural, en cuyo caso tiene derecho a reclamar el pago de daños y perjuicios.

La legislación francesa señala que el fletador es responsable de los daños causados al navío por el hecho de su explotación comercial. La ley mexicana omitió incluir una disposición equivalente al tratar el Fletamento por Tiempo y, dado que si lo hizo en el caso del Fletamento a Casco Desnudo, la interpretación que se diera a esta exclusión podría ir en contra de la práctica internacional.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

Barnes H.E., "Historia de la Economía del Mundo Occidental", Ed. Uteha, México, 1970.

Batista D. Dello y García G. Luis A., "Economía Marítima Internacional". Ed. Científico Técnica, La Habana, Cuba c1983.

Bes J., "Fletamento y Términos de Embarque". Traducción al Castellano de S. De Uriarte y Larraondo, Madrid, España 1970.

Bosch G. Carlos, "México frente al mar", UNAM, México 1981.

Brady Edward M., "*Tugs, Towboats and Towing*", Centreville, Maryland, E.U.A., Cornell Maritime Press, Inc., 1979.

Cervantes Ahumada Raúl, "Derecho Marítimo", México, Ed. Herrero S. A., D.F., México 1970.

Cervantes Ahumada Raúl, Witker V. Jorge, Barrera G. Jorge, "La Reforma de la Legislación Mercantil", Editorial Porrúa, México 1985.

Coleman Terry, "*The Liners*", G .P. Putnam's Sons, New York, U.S.A 1977.

García Arroyo R., "Biografía de la Marina Mexicana", Secretaría de Marina, México 1980

Giles O.C. "*Chorley and Giles' Shipping Law*", Londres, Inglaterra, 7a. Ed. 1980. Reimp. 1982.

González Lebrero Rodolfo A., "Manual de Derecho de la Navegación", Ediciones Depalma, 3a. edición. Buenos Aires, Argentina 1979.

ONU "Pólizas de Fletamento. Reporte de la Secretaría de la UNCTAD", New York, 1974. Td/B/C.4/Is1/13.

Prieto Carlos, "El Océano Pacífico", Ed. de la Revista de Occidente. Madrid, 1972.

Rodière Renè, "*Traité Général de Droit Maritime*", Tomo I, París, Francia, Dalloz, 1967.

Scioloja Antonio, "*Sistema del Derecho de la Navegación*", Bosch y Cía. Editores, Buenos Aires, 1950

Scrutton Thomas E., "*Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*" Sweet & Maxwell, Londres 1984.

Trueba Alfonso, "*La Conquista de Filipinas*", Ed. Jus. México, 1959.

Wilford Michael., T. Coghlin y N.J. Healy "*Time Charters*", Lloyd's of London Press Ltd. Londres 1978.

REVISTAS

Forbes, "*The World Shipping Disaster*", julio 29, 1985.

Mantilla M. Roberto y Díaz B. Arturo, artículo "Sobre la derogación del Libro Tercero del Código de Comercio", Revista "Jurídica", de la Universidad Iberoamericana No. 14, 1982.

Rivera F. Octavio Rivera, "Observaciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos" de Octavio Rivera F., artículo publicado en la Revista de la Facultad de Derecho de la UNAM, Tomo V, No. 57, enero-marzo de 1965.

Rubio Jesús, "El Fletamento en el Derecho Español", Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid, España 1953.

Seatrade Week, Volumen IV, número 1, Nueva York, Enero 4-10, 1985.

Soyer Jean-Claude, "*Le droit nouveau des contrats d'affrètement et de transport maritimes*", (en) Revue Trimestrielle de Droit Commercial tomo XX, Librairie Sirey, París 1967.

Université de Nantes, Faculté de Droit et de s.p. "*Annuaire de droit Maritime et Aérien 1974*".

CONVENIOS INTERNACIONALES

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de la Organización Marítima Internacional, aprobado el 28 de abril de 1989. OMI, LEG/CONF.7/27, 2 de mayo de 1989.

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. Organización Marítima Internacional (OMI). MARPOL 73/78, Consolidated Edition.

Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en 1986. ONU, TD/RS/CONF/23, Ginebra, Suiza, abril de 1986.

PONENCIAS

Besman John, Dry cargo broker's point of view, "Time charters". An examination of problem areas and solutions, Seminar 16/17/October, 1980. Lloyd's of London Press Inc. New York, USA.

Morris Albert, The Shipbroker's point of view, "Time charters-why the confusion?", Seminar, 24/25 March, 1977, Lloyd's of London Press LTD, Londres, GB.