



REFLEXIONES HISTÓRICO-COMPARATIVAS SOBRE EL CONTRATO DE FLETAMENTO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO DE 1885 Y EN EL CODICE DELLA NAVIGAZIONE DE 1942

Belén SANTOS PORTILLO*

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

Belén Santos Portillo (2014-2015): "Reflexiones histórico-comparativas sobre el contrato de fletamento en el Código de Comercio de 1885 y en el Codice della Navigazione de 1942", en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, nº 31-32 (2014-2015), pp. 103-134. En línea: <http://www.eumed.net/rev/rednma/31-32/bsp.html>.

RESUMEN: Partiendo de la importancia desde épocas remotas del fletamento, entendido como acuerdo de voluntades para llevar a cabo el desplazamiento de mercancías por mar desde un punto geográfico a otro, se constata la evolución acaecida en materia de derecho marítimo en relación a esta forma de explotación del buque, centrándose el trabajo en la realización de un análisis comparativo de la institución fletamentaria en los ordenamientos jurídicos italiano y español, en especial desde finales del siglo XIX. En la investigación se incide en las dos modalidades más características de este contrato, por tiempo y por viaje, dentro del ámbito delimitado, observándose sus peculiaridades tanto en los aspectos personales como reales.

PALABRAS CLAVE: Derecho marítimo, Contrato de fletamento, Navegación, Fletamento por viaje, Fletamento por tiempo, Responsabilidad por la carga, Subfletamento, Flete.

ABSTRACT: Starting with the importance from the ancient era of the affreightment, understood as an agreement of wills in order to achieve a displacement of merchandise of sea from a geographical point to another, it is noted the development in the field of maritime law in relation to this form of exploitation of the ship, focusing on the work of the realization of a comparative analysis of the affreightment institution of the spanish and italian's law, specially from the end of the XIX until the middle of the XIX. The investigation is focused on the two modalities more features of this contract, by time and by travel.

KEY WORDS: Maritime law, Affreightment, Navigation, Voyage charter, Time charter, Responsibility for the load, Recharter, Charter.

1. Introducción

El derecho marítimo surge de las costumbres y de las prácticas de los navegantes y podemos decir que es el conjunto de normas que regulan la navegación marítima, antes entendida como parte del derecho mercantil mientras que en la actualidad cabe considerar que posee su propia autonomía,

* Graduada en Derecho. Ampliación de estudios en Derecho de la Navegación en el Instituto de Derecho de la Navegación de la Universidad de Roma La Sapienza. El presente trabajo ha sido realizado en el seno del proyecto "Derecho Europeo uniforme de los contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827, Proyecto de Excelencia, Junta de Andalucía) y también parcialmente, en "INTELITERM: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (n. ref. FFI 2012-38881, 2012-2015. Proyecto I + D, Ministerio de Economía y Competitividad). Agradezco las numerosas sugerencias que para la elaboración de este artículo me ha proporcionado María E. Gómez Rojo.

pues se atribuye características y un contenido que hacen de él una disciplina particular¹.

Así, el Código de la Navegación italiano define esta materia como aquella parte del ordenamiento jurídico que se refiere al fenómeno de la navegación por mar, por aguas internas y por aire².

Centrándonos en el objeto central de la presente investigación en primer lugar debemos saber qué se entiende por contrato de fletamento. Se trata del convenio de explotación del buque por excelencia, aunque bajo esta rúbrica también se sitúa el contrato de transporte de pasajeros en nuestra legislación. El Código de Comercio español de 1885 se encarga de regular únicamente la modalidad de fletamento por viaje y no el fletamento por tiempo³, como señalaremos en las páginas siguientes, definiéndolo como aquél contrato por el cual un sujeto, el fletante, se obliga a realizar uno o más viajes acordados, con un buque determinado, con el fin de transportar determinadas mercancías, a cambio de una cantidad de dinero pactada, conocida como flete, que será abonado por la otra parte contratante, el fletador⁴.

El Codice della Navigazione regula, por su parte, la figura del fletamento (“noleggjo”) dentro del Capítulo destinado a los contratos de utilización del buque junto al arrendamiento de naves (“locazione”) y al contrato de transporte (“contratto di trasporto”).

El presente trabajo se inserta por tanto en el ámbito bastante complejo del fletamento, una de las instituciones más importantes de desplazamiento de mercancías por mar que ha servido como base jurídica para los demás contratos marítimos. A lo largo del mismo incidiremos en el derecho codificado, realizando un análisis histórico-comparativo de esta figura en el ordenamiento italiano y el español, haciendo especial referencia a las dos modalidades más comunes que suele adoptar este contrato, en concreto, el fletamento por tiempo y por viaje, aunque cronológicamente hayan ido surgiendo otras clases diferentes que vienen a reunir características de ambas figuras, deteniéndonos por otro lado en cuáles han sido los orígenes y la evolución, así como en el contenido de cada uno de ellas y las responsabilidades a las que dan lugar, haciendo hincapié en el flete, las causas que conducen a la extinción de estos contratos y otras especies afines que han aparecido con la práctica que se pueden relacionar con este pacto.

Como ya es sabido, el ordenamiento italiano cuenta con su propio Codice della Navigazione de 1942, en el que se encuentra regulado, entre otras figuras

¹ Es interesante la consulta de trabajos clásicos como el de Antonio Scialoja, *Saggi di storia del diritto marittimo*, Soc. ed. del “Foro italiano”, Roma, 1946; Riniero Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Giuffrè Edit., Milano, 1946; Guido Camarda, Salvatore Corrieri y Tullio Scovazzi, *La formazione del diritto marittimo nella prospettiva storica*, Giuffrè Editore, Milano, 2010 y Leopoldo Tullio, *Breviario di diritto della navigazione*, Giuffrè, Milano, 2013, pp. 4-5, se trata de una edición menor del de Antonio Lefebvre d’Ovidio, Gabriele Pescatore y Leopoldo Tullio, *Manuale di diritto della Navigazione*, 12ª ed., Giuffrè Editore, Milano, 2011 y 10ª ed, Milano, 2004.

² En la elaboración de este artículo se ha consultado el articulado del *Codice della Navigazione*, a través de Edizioni Giuridiche Simone, Roma, 2003. En esta cita art.1.

³ Esta regulación ya viene superada en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima española, que diferencia entre contrato de fletamento por viaje y contrato de fletamento por tiempo.

⁴ Ignacio Arroyo Martínez, *Compendio de derecho marítimo*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 141-147.

jurídicas, el contrato de fletamento, mientras que, en lo que respecta a España, debemos dirigirnos principalmente al Código de Comercio de 1885 y a los convenios ratificados por nuestro país⁵. Si bien, antes de comenzar a profundizar en el análisis cabe hacer especial mención a la tan esperada Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima española⁶, que entró en vigor el pasado 25 de septiembre de 2014. Tras 130 años de vigencia del Libro III del Código de Comercio en esta materia, queda así derogado, dejando paso a una legislación actualizada, modernizada y codificada de derecho marítimo. En esta nueva ley marítima se ha tratado de incorporar en un único texto legislativo gran parte de las normas reguladoras del negocio y el transporte marítimo, respondiendo a tres objetivos principales que reclamaban desde hace ya tiempo su aparición en el derecho español, a saber: la seguridad jurídica, debido a las contradicciones entre convenios internacionales vigentes en España y la normativa española; la necesaria homogeneidad con el derecho internacional marítimo y la adecuación de la legislación a la práctica actual del derecho marítimo.

La necesidad de la ley de 2014 queda fuera de duda debido a lo anticuado que se encontraba el Código de Comercio, ya que si España había avanzado en el ámbito de Derecho público marítimo no lo había hecho en su principal legislación de derecho privado. Así, podemos señalar leyes posteriores a 1885 como son la *Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte Marítimo de Mercancías en régimen de conocimiento de embarque (LTM)*⁷, que se encarga de regular aquellos contratos que supongan un transporte internacional de mercancías siempre en régimen de documento de embarque o póliza de fletamento entre España y aquellos estados parte del Convenio de Bruselas de 1924; la *Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos y Marina Mercante*⁸, vigente hoy en día en su versión actualizada del Texto Refundido de 2011⁹; la *Ley 22/1988, de 28 de julio de Costas*¹⁰, así como los Convenios Internacionales en los que España ha sido parte, entre los que podemos

⁵ Iñaki Zurutuza Arigita, *La modernización del derecho marítimo español: la propuesta de ley General de Navegación Marítima*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 2005. Considera este autor que la normativa existente durante la vigencia del Código de Comercio español estaba considerada como una especie de “monumento jurídico” que ha permanecido prácticamente inalterado en los últimos 120 años. Contiene un buen resumen de estos acuerdos internacionales el trabajo de María E. Gómez Rojo, “Normativa histórica convencional internacional reguladora del contrato de pasaje marítimo en relación a la seguridad y a la responsabilidad del transportista”, en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, XXV (2008), pp. 3731-3741.

⁶ Ignacio Arroyo Martínez, “Las reglas de juego en el mar”, *El País*, 30 de agosto de 2014, aplaude la aprobación de la nueva ley y critica la tardanza en su actualización. Afirma que la LNM viene a regular el comercio marítimo y todo lo relacionado con la navegación por mar, tratando a su vez los espacios marinos, la contaminación, la navegación deportiva y demás actividades relacionadas con el mar. Señala también la incorporación de datos extraídos de los convenios internacionales ratificados por España. Finalmente valora el buen trabajo de los expertos creadores de la ley.

⁷ *Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte Marítimo de Mercancías en régimen de conocimiento de embarque*, BOE núm. 358 de 24 de diciembre de 1949.

⁸ *Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos y Marina Mercante*, BOE núm. 283, de 25 de noviembre de 1992.

⁹ *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011.

¹⁰ *Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas*, BOE núm. 181, de 29 de julio de 1988.

señalar el *Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993*¹¹ hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993 o el *Convenio Internacional sobre salvamento marítimo de 1989*¹², hecho en Londres el 28 de abril de 1989.

Por lo que respecta a la legislación italiana podemos decir que posee un propio *Codice della Nautica da Diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172*¹³ (Código de la Náutica de deporte), y que igualmente se han aprobado leyes posteriores al Codice della Navigazione que fue modificado en el ámbito aéreo por la *Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265 mediante Real Decreto Legislativo 96/2005*¹⁴ y por el 151/2006¹⁵. Italia también ha ratificado varias convenciones y normas internacionales marítimas relacionadas con el transporte de mercancías, así como legislación comunitaria, al igual que España, normativa cuyo estudio queda al margen del objeto del presente trabajo.

Son muchas las monografías relativas al contrato de fletamento español¹⁶ o italiano¹⁷, si bien aquí vamos a incidir específicamente en cada una de las partes del contrato en su vertiente española e italiana utilizando el método histórico-comparativo, tratando de poner de manifiesto las diferencias y las deficiencias entre un sistema y otro.

¹¹ *Instrumento de Adhesión del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval*, de 6 de mayo de 1993, BOE núm. 99, de 23 de abril de 2004.

¹² *Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre salvamento marítimo*, de 28 de abril de 1989, BOE núm. 57, de abril de 2005.

¹³ *Codice della Nautica da Diporto*, Decreto Legislativo de 18 de julio de 2005, núm. 171, publicado en Gazzetta Ufficiale, núm. 202, del 31 de agosto de 2005.

¹⁴ *Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione*, Gazzetta Ufficiale, núm. 131, del 8 de junio de 2005.

¹⁵ *Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, Gazzetta Ufficiale, núm. 88, del 14 de abril de 2006.

¹⁶ A título de muestra se puede consultar Manuel J. Peláez, "Los contratos de fletamento en el derecho histórico catalán", *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. II (1982), pp. 93-133; M^a Isabel Martínez Jimenez, *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, J. M. Bosch editor, S. A., Barcelona, 1991; Eliseo Sierra Noguero, *El contrato de fletamento por viaje*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2002 y M^a Rocío Quintáns Eiras, Angelica Díaz De La Rosa y Jose Luis García y Lastres, *Estudios de derecho marítimo*, Thomson Reuters-Aranzadi, Navarra, 2012.

¹⁷ Ver, entre otros muchos los trabajos de Umberto Pipia, *Il contratto di noleggio e la polizza di carico*, Unione tipografico-editrice, Roma, 1893; Alessandro Graziani, *Appunti di diritto della navigazione*, A. Morano, Napoli, 1948; Adriano Fiorentino, *I contratti navali: locazione di nave e di aeromobile, noleggio, trasporto di persone e di cose, rimorchio*, Eugenio Jovene, Napoli, 1959; Francesco Berlingieri, *Corso di diritto marittimo, parte generale*, Giuffrè, Milano, 1981; Sergio Ferrarini, *Appunti di diritto della navigazione: (diritto marittimo). I parte speciale: I contratti di utili*, G. Giappichelli, Torino, 1991; Manuel J. Peláez, "Los contratos de fletamento en el derecho catalano-balear y pisano-genovés: notas y reflexiones iushistóricas sobre la institución fletamentaria y sobre el transporte", *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, vol. 3/4, (1989), pp. 277-301 e Italo Bufardecì, "Brevi considerazioni sulla figura dell'armatore con riferimento al contratto di noleggio", *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, vol. VIII (2010), pp. 483-493; precisamente con cierta vinculación geográfica con nuestro artículo se puede consultar del autor ya citado Manuel J. Peláez, *Tres estudios de historia del derecho marítimo catalán en su proyección italiana*, Círculo Editor Universo, Barcelona, 1980.

2. Breve alusión al origen y evolución histórico-jurídica del contrato de fletamento

La figura del contrato de fletamento ha tenido cabida en el derecho marítimo desde la antigüedad, pudiéndose encontrar sus primeras raíces en el mundo griego, fenicio, egipcio y romano, si bien con diferentes formas y denominaciones, constatándose que aparece ya regulada en Babilonia según lo dispuesto en el *Código de Hammurabi*¹⁸, datado en el año 1760 a. C. y grabado en un cilindro de piedra. Este código establecía así la obligación de responder con un buque nuevo en caso de que el botero no hubiese hecho bien su labor y éste se hubiera roto o sufrido alguna avería¹⁹ así como también ordenaba la devolución de un buque nuevo a su dueño en caso de haberlo dado en alquiler a un barquero y que éste, con una acción negligente lo hubiera hundido o perdido²⁰, entre otras disposiciones. Es considerada como la legislación más antigua de derecho marítimo.

En el mundo griego, concretamente en la isla de Rodas, que debido a su posición geográfica se encontraba en un lugar estratégico de comercio internacional, se compiló y aplicó por primera vez una recopilación de Derecho marítimo consuetudinario, conocida como *Lex Rhodia* fechada en el año 475 a.C. que se extendió por todo el mediterráneo y tuvo mucha influencia posterior a través de su incorporación al Digesto y al Codex, dónde también se encuentran referencias al contrato de fletamento, siguiendo la ley de los rodios²¹.

En derecho romano cabe señalar el ya mencionado *Digesto* de Justiniano del año 533 d.C., considerado por algunos autores como inspirador de las Siete Partidas en sus contenidos iusmarítimos, aunque otros señalan como fuente de éstas el texto de los *Rôles d'Oléron* de 1160²², conocidos en su versión castellana como *Fuero de Layrón*. Los *Rôles* constituyen una compilación de usos y costumbres marítimas que reinaban en el norte de Francia cuyo autor ha sido un tema muy debatido en la doctrina, ya que se desconoce, y su aplicación se expandió hasta el mar Báltico con el nombre de *Leyes de la ciudad de Wisby en Gothlandia* (Leyes de Wisby).

Con anterioridad, en el 654, los visigodos ya plasmaron su preocupación por la utilización de los ríos en el *Liber Iudiciorum* al decir que «aquellos ríos en los que vivían peces, en los que los hombres echaban sus redes o en los que venían barcas con mercaderías, ningún hombre podría apropiárselos»²³. Ésto fue más tarde plasmado en la Corona de Castilla con el *Fuero Juzgo*, que recoge prácticamente lo establecido en el *Liber* traduciéndolo al castellano,

¹⁸ Federico Lara Peinado (trad. y edit.), *Código de Hammurabi*, Editora Nacional, Madrid, 1982.

¹⁹ *Código de Hammurabi*, art. 235, p. 117.

²⁰ *Código de Hammurabi*, art. 236, p. 117.

²¹ Página web: <http://www.monografias.com/trabajos67/historia-derecho-maritimo/historia-derecho-maritimo2.shtml>. Se puede consultar también sobre el derecho marítimo en Roma el trabajo de María Salazar Revuelta, *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma: Estudio sobre el "receptum nautarum, cauponum et stabulariorum": entre la "utilitas contrahentium" y el desarrollo comercial*, Dykinson S.L., Madrid, 2007.

²² Margarita Serna Vallejo, "La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron* (siglos XV a XX)", *Anuario de Historia del Derecho Español*, LXX (2000), pp. 472-473 y Margarita Serna Vallejo, *Los *Rôles d'Oléron*. El Coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Centro de Estudios Montañeses, Santander, 2004.

²³ <http://www.historia-del-derecho.es/2012/01/el-liber-iudiciorum.html>

habiéndose comprobado la existencia en la Edad Media de la denominada “Carta Partita”²⁴, documento de navegación en el que las partes establecían por escrito sus pretensiones en un pergamino, rompiéndolo en dos partes al finalizar, quedándose así cada uno de ellos con la prueba de que realmente se había llevado a cabo ese contrato.

Por su parte, el *Código de las Siete Partidas*²⁵, recoge una específica reglamentación sobre el contrato de fletamento²⁶. En ellas éste abarca tanto el transporte de mercancía como el del mercader con sus objetos personales. Al fletante se le conocía como maestro, y sobre él recaían las obligaciones relacionadas con el contrato, aunque a veces era difícil diferenciarlo con la figura del señor (dueño de la nave), que respondía en último lugar frente al mercader. Aparecía también la figura del escribano que se encargaba de anotar en un cuaderno cada una de las mercancías que se embarcaban y que a su vez era probatorio del contrato ya que no se exigía la forma escrita y servía la palmada o el simple consentimiento, lógicamente otorgado ante testigos. En las Partidas aún no se podía hablar de diferentes formas de fletamento²⁷.

A la vez, en Italia deben destacarse las *Costumbres de Venecia* de 1295, entre las que se encuentran las *Capitulare Navium* y los *Statuta Terratarium* que recogían las obligaciones de los tripulantes y las responsabilidades de los capitanes y propietarios. De especial importancia fue también la *Tabola di Amalfi* (Tabla Amalfitana), conjunto de leyes que regulaban la navegación marítima en el Mediterráneo y que dejaron de utilizarse con el Libro del Consulado del Mar²⁸, primera compilación de costumbres y leyes marítimas de los derechos anteriores, incluyendo el italiano y el catalano-valenciano-balear, el *Llibre del Consolat de Mar*, obra de especial transcendencia ya que se extendió por casi toda Europa sirviendo de modelo de otras legislaciones posteriores y traducándose a varios idiomas, aunque fue la versión en lengua italiana la que tuvo mayor difusión en el viejo continente²⁹.

²⁴ En el mediterráneo se conocía como “Carta Partita” esto es, carta dividida, y en el derecho anglosajón como “Charter party”. Leopoldo Tullio, *I contratti di charter party. Funzione e natura*, Cedam, Padova, 1981.

²⁵ Sobre las Siete Partidas se pueden consultar, con carácter general, entre otros muchos títulos los trabajos de Alfonso García-Gallo y de Diego, “El libro de las Leyes de Alfonso el Sabio”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXI-XXII (1951-1952), pp. 345-358; Aquilino Iglesia Ferreirós, “Alfonso X el Sabio y su obra legislativa: algunas reflexiones”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, L (1980), pp. 531-561 y Jerry R. Craddock, “La cronología de las obras legislativas de Alfonso X el Sabio”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, LI (1981), pp. 365-418. Estos tres estudios son paradigmáticos en su género, aunque el número de publicaciones al respecto resulta enorme y no hace referencia al tema que nos ocupa.

²⁶ Partida III, 18, 77 y otras leyes de la Partida V.

²⁷ Que se encarga de comentar ampliamente Juan Antonio Arias Bonet, “Derecho marítimo en las Partidas”, *Revista de Derecho Mercantil*, XLI (1966), pp. 91-108.

²⁸ Jaime J. Chiner Gimeno y Juan P. Galiana Chacón, “*Del Consolat de mar*” al “*Libro llamado Consulado de mar*”: aproximación histórica, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, Valencia, 2003; Manuel J. Peláez, *Historia del Derecho de la Navegación I: Trabajos de Teoría e Historia de Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico*, Talleres Editoriales Cometa, Barcelona, 1994 y también se puede consultar la página web: <http://www.monografias.com/trabajos67/historia-derecho-maritimo/historia-derecho-maritimo2>.

²⁹ Arcadi García i Sanz, “Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXXIX (1969), pp. 217-218. Considera este autor que al no existir testimonios históricos de que se aplicase el derecho

Esta compilación tuvo su base en otra precedente que recogía ya las viejas reglas de la navegación, la conocida como *Costums de la Mar* (1260-1270 ó 1240-1260, según otras teorías, e incluso hay quien las sitúa entre 1220-1230). El *Llibre* incorporaba la figura del marinero y contemplaba dos formas diferentes de fletamento, “a scar” y “a quintaladas” o “a quintarades”³⁰. El primero era entendido por algunos autores como aquél contrato mediante el cual el fletante ponía a disposición de uno o varios fletadores un buque a cambio de una determinada cantidad, y el segundo era aquél mediante el cual a cambio de un flete determinado, el patrón debía transportar cierta mercancía³¹.

En la Edad Moderna debemos destacar las *Ordonnances touchantes la marine*, conocidas como Ordenanzas de Colbert, aprobadas en Francia en 1681³² que sistematizaron todas las normas tanto públicas como privadas de la navegación marítima y constituyeron una gran influencia sobre las posteriores *Ordenanzas Generales del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao de 1737*³³. Si bien, las anteriores consideraban el fletamento como un contrato de arrendamiento de buques por lo que la mayor diferencia entre ellas se encuentra en el contrato de fletamento.

Ya en el siglo XIX los esfuerzos doctrinales dejaron patente la necesidad de codificar, impulsando así la redacción del *Code de Commerce de 1807*, que incorporaba prácticamente lo recogido en la Ordenanza francesa de 1681. En él se distinguían dos contratos diferentes de fletamento: el arrendamiento de buque armado y equipado y el transporte de mercancías por mar. Debido al afán conquistador de Napoleón esta legislación se impuso en algunos países de Europa y de América donde siguieron teniendo gran influencia aún después de su hecatombe militar, si bien ya con las modificaciones que cada país fue aplicando³⁴, que en algunos casos no fueron muchas.

Al Código de Comercio francés le siguieron el *Código de Comercio español de 1829*³⁵ y el *Codice di Commercio italiano* en 1882³⁶. Centrándonos ahora en

griego o bizantino a la Alta Edad Media, la tradición jurídica mediterránea la representa únicamente el derecho latino, más tardío, contenido en el *Llibre del Consolat de Mar*.

³⁰ Manuel J. Peláez, “Los contratos de fletamento en el derecho catalano-balear y pisanogénovés: notas y reflexiones iushistóricas sobre la institución fletamentaria y sobre el transporte”, *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, III-IV (1989), pp. 277-301.

³¹ “Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo”, pp. 219-222.

³² Patricia Zambrana Moral, “La Ordenanza de la Marina Francesa de 1681, un modo de entender el transporte de hombres libres al margen de la regulación legal”, *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, vol. XXXVII (2015), pp. 175-207.

³³ Ver Teófilo Guiard y Larrauri, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y el comercio de la Villa*, Bilbao, 1913; José Martínez Gijón, *La Compañía Mercantil en Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1979; Carlos Petit, *La compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del consulado de Bilbao, 1737-1829*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1980; Manuel Torres López, “El proceso de formación de las Ordenanzas de Bilbao de 1737”, *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, 1931, pp. 45-72; y consultar la página web: <http://historiaderechocomercial.blogspot.com.es/2012/06/edad-moderna-ordenanza-de-colbert>.

³⁴ María Isabel Martínez Jiménez, *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, J. M. Bosch editor, S. A., Barcelona, 1991, pp. 124-130.

³⁵ Consulto el Código de Comercio de 1829 en <http://bib.as.es>.

³⁶ En relación al de 1829 hay que destacar que en su articulado se produce una completa equiparación entre el transporte marítimo y el fletamento, al tiempo que éste se separa del arrendamiento de cosas.

el italiano, hemos de saber que reguló el contrato de fletamento hasta la aprobación del *Codice della Navigazione* de 1942. Dedicaba un título completo al contrato, aunque planteaba demasiados problemas puesto que no establecía una definición del fletamento, e intentaba encuadrar las diferentes formas de explotación del buque bajo el nombre de “contrato de fletamento”, empezando así los problemas de diferenciación entre éste y el contrato de transporte marítimo³⁷, y llevando a la necesidad de redactar el *Codice della Navigazione*.

Debido a la diversidad normativa en los distintos países y el carácter internacional que posee el derecho marítimo al relacionar en la mayoría de las ocasiones a diferentes ordenamientos a la vez, ya que suelen comerciar unos con otros aun teniendo consideraciones aparente o realmente diferenciadas de tal derecho, cabe nombrar los intentos internacionales por unificar esta materia. En primer lugar nos vemos obligados a señalar el nacimiento del *Comité Marítimo Internacional*³⁸ (CMI) como el más antiguo de los organismos internacionales del mundo marítimo, fundado en Bélgica en 1897 y con el objetivo primordial de unificar el Derecho marítimo internacional.

En segundo término podemos nombrar la organización privada conocida como *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), que cuenta con 2.300 miembros dispersos por de 130 países. El objetivo principal de esta organización es el de facilitar las operaciones comerciales de sus miembros desarrollando cláusulas o contratos y suministrándoles información cualificada, consejos y educación³⁹.

En 1948 se fundó en Ginebra la *Organización Marítima Internacional* (OMI), organismo de las Naciones Unidas, compuesto actualmente por 156 Estados y con el objetivo de mejorar la seguridad en el transporte marítimo internacional así como prevenir la contaminación del mar por los buques. Su importancia recae en la labor de facilitar las operaciones comerciales entre los miembros a través del desarrollo de contratos y cláusulas tipo, así como en proporcionar la información de calidad, asesoramiento y educación⁴⁰, y en su seno se ha propiciado la elaboración de un buen número de convenios de derecho marítimo.

3. Fuentes y régimen jurídico aplicable

En derecho marítimo italiano la fuente primordial es, obviamente, el *Codice della Navigazione de 1942*. Éste mismo enumera en su artículo 1 las fuentes del derecho de la navegación:

³⁷ José V. Guzmán y María M. Pino, “El contrato de fletamento y sus principales diferencias con el contrato de transporte marítimo de mercancía”, *REVISTA e- Mercatoria*, volumen 10, número 1, 2011 y Eloy Rodríguez Gayán, *Los contratos internacionales de “fletamento” y transporte marítimo*, Eurolex, Madrid, 1999.

³⁸ Home Page Comité Maritime International:

<http://www.comitemaritime.org/History/0,273,1332,00.html>

³⁹ Home Page BIMCO: https://www.bimco.org/en/About/About_BIMCO.aspx.

⁴⁰ Home Page de la Organización Marítima Internacional:

<http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>. La necesidad de esta organización internacional se entiende «porque el transporte marítimo en un sector de ámbito internacional. Si cada país elaborase su propia legislación sobre seguridad, el resultado sería un laberinto de leyes nacionales distintas y a menudo contradictorias».

«En materia de navegación, marítima, interna y aérea, se aplican el presente código, las leyes, los reglamentos, las normas corporativas y los usos relativos a ésta»⁴¹.

Si bien, junto a las fuentes mencionadas en el codice deben tenerse en cuenta las convenciones internacionales⁴², las fuentes de naturaleza constitucional, las de origen europeo y las leyes y reglamentos regionales.

En lo relativo al contrato de fletamento refleja el codice que el arrendamiento de una nave, el fletamento y el transporte de naves dedicadas a la navegación interna se regulan por las normas establecidas en el código italiano en aquellos contratos relativos a la navegación marítima, excepto que los usos especiales establezcan algo diferente⁴³. Esto quiere decir que cuando se trate de navegación interna los usos van a prevalecer sobre las normas establecidas en el codice.

El contrato de fletamento (“noleggjo”) viene regulado en el Título I del Libro III Capítulo segundo del Codice della Navigazione, que disciplina de forma conjunta el fletamento por tiempo y por viaje.

En el Código de Comercio español de 1885 el fletamento se regulaba en Título III del Libro III de la Sección I. Un determinado sector doctrinal entendía que estos preceptos regulaban únicamente el fletamento por viaje, y que directamente éstos debían ser aplicados también al fletamento por tiempo. Sin embargo, una visión inteligente y perspicaz es la de Ignacio Arroyo, quien entiende que debían ser “aplicados de manera analógica cuando hubiere identidad de razón” exceptuándose sin embargo aquellos artículos referidos al cálculo del flete⁴⁴.

Pero debido al carácter dispositivo del contrato, tanto en el ordenamiento italiano como el español, son de aplicación una serie de pólizas tipo, que suelen contener los términos en los que se pacta el contrato, así como las excepciones o acuerdos. Entre ellas cabe nombrar para el fletamento por tiempo: la póliza *Baltime* (The Baltic and International Maritime conference), la más utilizada en este tipo de contratos y aprobada por la BIMCO, que favorece los intereses de los navieros, la *NYPE*⁴⁵ (New York Produce Exchange), que favorece los intereses de los fletadores y la *Linertime* (Deep Sea Time Charter) entre otras. Estas dos últimas se caracterizan por traspasar responsabilidades a la figura del fletador.

Para el fletamento por viaje se suele utilizar la póliza *Gencon*, aprobada también por la BIMCO y favorable a los armadores⁴⁶, se encarga de normalizar

⁴¹ *Codice della Navigazione*, R. D. 327/1942, art. 1.

⁴² Menciona buena parte de estas convenciones María E. Gómez Rojo, “Normativa histórica convencional internacional reguladora del contrato de pasaje marítimo en relación a la seguridad y a la responsabilidad del transportista”, *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, XXV (2008), pp. 3731-3741.

⁴³ *Codice della Navigazione*, art. 468.

⁴⁴ *Compendio de derecho marítimo*, p. 143.

⁴⁵ Consultar, entre otros, Stephen D. Girvin, “The NYPE Inter-Club Agreement”, *Diritto marittimo*, vol. 101, nº 4 (1999), pp. 1096-1132 y Stephen D. Girvin, “Detention and the NYPE Off-hire Clause: The Jalagouri”, *Lloyd’s maritime and commercial law quarterly*, nº 2 (2001), pp. 186-192.

⁴⁶ María Jesús Freire Seoane, y Fernando González Laxe, *Fletes y comercio marítimo*, Netbiblo S.L., La Coruña, 2007, pp. 9-20 y Ricardo Hugas Albadalejo, *El transporte y los fletamentos marítimos*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Barcelona, 1991, pp. 60-67.

aquellos modelos de transporte de mercancías que no se encuentren regulados por contrato específico alguno.

Las instituciones encargadas de la creación de estas pólizas son la *Chamber of Shipping* del Reino Unido, una asociación de armadores británicos encargados de impulsar y preservar los intereses de sus afiliados así como de proporcionarles los conocimientos relacionados con el comercio del mar⁴⁷, y la *Baltic and International Maritime Conference*, asociación no gubernamental que se ocupa de la unificación y aprobación de los documentos de embarque, entre otras actividades⁴⁸.

Realizada esta breve alusión a la incorporación de las pólizas tipo, nos centraremos en las páginas que siguen en el contrato de fletamento en derecho codificado italiano y español que es el objeto de estudio central de este trabajo.

4. El contrato de fletamento por viaje

4.1. Concepto

El código italiano entiende el contrato de fletamento por viaje como aquél por el cual el armador, a cambio de un precio pactado, se obliga a realizar con un buque determinado, una cantidad de viajes encomendados por el fletador de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato o en los usos⁴⁹.

De la definición se extraen una serie de características: se define el fletante como “armador” y se establece que el fletamento es un contrato con buque determinado, es decir, la identificación del buque es un elemento natural del propio contrato.

La definición en derecho español es idéntica, siendo la obligación principal la de entregar en el puerto de destino unas determinadas mercancías, pudiendo denominarse también al fletante como naviero o armador⁵⁰. Este contrato es conocido también como *voyage-charter*, y podemos decir que integra una obligación de resultado consistiendo ésta en la entrega de las mercancías y el llevar a cabo los viajes estipulados.

Generalmente el buque debe ser fletado por su propietario o por la persona que ostente esa facultad mediante un contrato, como pueden ser el agente del naviero o el consignatario, aunque también podrán hacerlo el capitán como mandatario del naviero o del armador, siempre atendiendo a las instrucciones que le fueron impuestas.

De aquí podemos extraer por tanto que los elementos personales del contrato son: el fletante, por un lado, como aquella persona que se compromete a realizar uno o varios viajes transportando aquel cargamento o cargamentos pactados en la póliza y que posee la suficiente capacidad de control sobre el buque. Así exige la póliza de fletamento que en cuánto al fletante ésta deba incluir «el nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste

⁴⁷ Victor H. Larenas, *Terminología del negocio naviero*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991, p. 35.

⁴⁸ Kamil Abdulovich Bekiashev y V. Serebriakov, *International Marine Organizations: Essays on Estructure and Activities*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 1981, pp. 3-10.

⁴⁹ *Codice della Navigazione*, art. 384.

⁵⁰ Eliseo Sierra Noguero, *El contrato de fletamento por viaje*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2002. Señala Eliseo Sierra que si lo consideramos desde el punto de vista práctico se ha de entender que nos encontramos frente a un contrato de fletamento por viaje si se diera la circunstancia de que el contrato comprendiera un solo viaje por parte del buque.

hubiera contratado el fletamento» en el Código de Comercio⁵¹. En el Codice della Navigazione también se establece la necesidad de identificar en la escritura del acuerdo el nombre del fletador⁵². Y, por otro lado, tenemos al fletador, como aquél que realiza el contrato comprometiéndose a embarcar las mercancías pactadas y a pagar el flete. En derecho español debe incluirse en la póliza el nombre, apellido y domicilio de éste, o el de la persona por cuya cuenta hiciera el contrato si manifestare obrar por comisión⁵³ mientras que el código italiano exige que quede reflejado el nombre del fletador⁵⁴ sin más especificaciones.

En cuanto a los elementos reales del contrato cabe destacar el buque, como elemento esencial y objeto inmediato del mismo y de acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio, es fundamental su descripción en la póliza de fletamento debiendo establecerse «el nombre, la clase y porte del buque»⁵⁵. Esta exigencia también se requiere en el ordenamiento italiano⁵⁶. Su importancia reside en la posibilidad del fletador de resolver el contrato cuando las características expuestas en la póliza no coincidan con las verdaderas. Otras situaciones darán la posibilidad de recibir una indemnización, este es el caso, por ejemplo, del engaño en la cabida o capacidad del buque⁵⁷.

El segundo elemento real es el viaje, ya que es necesario que se incluya en la póliza el puerto de carga y descarga según el código español⁵⁸. Por su parte el ordenamiento italiano establece la necesidad de indicar la duración del contrato o el número de viajes que se deban realizar⁵⁹.

En tercer lugar tenemos el flete, como aquella contraprestación debida por las obligaciones y riesgos asumidos por el fletante⁶⁰.

Del mismo modo, algunos autores incluyen como cuarto elemento real el cargamento, puesto que debe incluirse en la póliza de fletamento. Su identificación será mayor en los contratos de fletamento por tiempo a diferencia que en el fletamento por viaje puesto que en el segundo cabe la posibilidad de que el fletador vaya individualizando la carga una vez comenzado el contrato⁶¹.

4.2 Contenido del contrato: obligaciones del fletante y del fletador

En cuánto a la formas del contrato establece la regulación italiana que debe probarse la forma escrita, excepto cuando se trate de un buque cuyas medidas no sean superiores a veinticinco toneladas, si navega a vela o diez si lo hace por propulsión mecánica⁶².

⁵¹ *Código de Comercio español*, R. D. 22 de agosto de 1885, ed. Civitas, 2014, art. 652.4º.

⁵² *Codice della Navigazione*, art. 385.2.

⁵³ *Código de Comercio de 1885*, art. 652.5º.

⁵⁴ *Codice della Navigazione*, art. 385.2.

⁵⁵ *Código de Comercio de 1885*, art. 652.1.

⁵⁶ *Codice della Navigazione*, art. 385.1.

⁵⁷ *Código de Comercio de 1885*, art. 669, establece que se reducirá el flete en proporción de la carga que el buque deje de recibir, indemnizando también al fletador de los perjuicios causados. Nada dice respecto a esto el Codice della Navigazione.

⁵⁸ *Código de Comercio de 1885*, art. 652.6º.

⁵⁹ *Codice della Navigazione*, art. 385.5.

⁶⁰ "El contrato de fletamento y sus principales diferencias con el contrato de transporte marítimo de mercancía", *REVISTA@ e- Mercatoria*, p. 13.

⁶¹ *Código de Comercio de 1885*, art. 652.7. No se puede encontrar referencia sin embargo en el Codice della Navigazione acerca de este elemento.

⁶² *Codice della Navigazione*, art. 385.

Esta escritura debe contener: los elementos de identificación del buque, la nacionalidad y el alcance de éste, el nombre del fletador y del fletante, el nombre del capitán, el precio del flete; y la duración del contrato o la indicación de los viajes a cumplir⁶³.

En el Código de Comercio español se establece que el contrato de fletamento debe plasmarse en un documento conocido con el nombre de “Póliza de fletamento” (o *charter party*) firmado por las partes contratantes⁶⁴, en el que se incluirán todos los datos de las partes, del buque, así como el tiempo y los viajes estipulados. Aquí surge un pequeño dilema en cuanto a la formas del contrato puesto que el artículo 653 del Código admite la existencia del contrato aunque no se hubiera firmado la póliza de fletamento. Algunos autores, como Ignacio Arroyo, se han inclinado por considerar que es necesaria la forma escrita⁶⁵, mientras que otros, como Eliseo Sierra, consideran que basta con el consentimiento de las partes en obligarse⁶⁶. Por su parte, en el ordenamiento italiano, este documento es conocido como “polizza di carico” y se establece que el comandante debe expedirla ajustándola a las condiciones que se le hubieran ordenado⁶⁷.

Otro documento que recoge el Código de Comercio en relación al fletamento es el “Conocimiento de embarque”⁶⁸ (o *Bill of lading*), cuya función es probatoria y viene a garantizar la carga de las mercancías en el buque, aunque a veces puede contener cláusulas que pueden ir en contra de lo estipulado en la póliza de fletamento. Se trata de un documento obligatorio en los contratos de fletamento por viaje y se entiende como un título valor en tanto que sirve para exigir las mercancías. A diferencia de la póliza este documento es redactado y firmado únicamente por el fletante o sus auxiliares sin intervención del fletador⁶⁹.

Adentrándonos en las obligaciones del fletante⁷⁰, sabemos que la principal es la puesta a disposición del buque, esto es, el buque debe encontrarse en buenas condiciones de navegabilidad para el cumplimiento de las prestaciones convenidas, sin estar sometido a más riesgos que aquellos normales de la navegación marítima. Además deberá tratarse del buque acordado en la póliza

⁶³ *Codice della Navigazione*, art. 385.

⁶⁴ *Código de Comercio de 1885*, art. 652.

⁶⁵ *Compendio de derecho marítimo*, p.147.

⁶⁶ *El contrato de fletamento por viaje*, p. 178.

⁶⁷ Ver, entre otros, *Codice della Navigazione*, art. 393; Giorgia M. Boi, “Profili evolutivi della polizza di carico e prospettive di riforma della disciplina uniforme”, *Diritto marittimo*, vol. 101, n° 2 (1999), pp. 312-332 y Donato Di Bona, “Note e osservazioni a sentenza. Brevi considerazioni sul valore probatorio della polizza di carico”, *Diritto marittimo*, vol. 106, n° 3 (2004), pp. 994-999.

⁶⁸ *Código de Comercio de 1885*, art. 706-718. Merece la pena destacar a estos efectos que la Ley de Navegación de 2014 regula como novedad la emisión del conocimiento de embarque en su parte electrónica en los arts. 262 a 267, lo que era impensable en 1885.

⁶⁹ Clara I. Cordero Álvaro, “La cláusula atributiva de jurisdicción en el conocimiento de embarque”, *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, XLI (2008), pp. 199-200.

⁷⁰ Rafael Matilla Alegre, *Contrato de utilización del buque. Lecciones*, Librería Bosch, Barcelona, 1988, establece una clasificación de las obligaciones correspondientes al fletante atendiendo a cuál sea el objeto del contrato, así, cuando sea el buque estará obligado a: la puesta a disposición del fletador, navegabilidad del buque, cargar el buque en el puerto designado en la póliza y cargarlo en el plazo o fecha señalados. Cuando se trate del viaje: iniciar el viaje, seguir la ruta indicada en la póliza, realizar el viaje con la debida celeridad y reparar el buque, conducir el buque al puerto de destino. Cuando el objeto sea el cargamento el fletante deberá: recibirlo y transportarlo, custodiar y conservar las mercancías, así como entregar la carga al consignatario.

de fletamento, pudiendo disponer el fletador de él en el momento y lugar pactados. En nuestro ordenamiento se establece que el capitán deberá realizar, junto a la tripulación o a peritos, un reconocimiento del buque para comprobar que se halle en buenas condiciones de navegación antes de recibir la carga, sin más riesgos de los propios de la navegación por mar⁷¹.

La segunda obligación que tiene el fletante es la de realizar el viaje convenido, ya que en este tipo de contratos no se trata sólo de una obligación de medios sino de resultados, esto es, debe ponerse el buque a disposición del fletador y además realizar el transporte que éste indique. Los viajes deben realizarse con prontitud⁷² y sin desviarse de las rutas establecidas en la póliza. Por tanto, se podrá considerar como retraso la falta de preparación del buque o la innavegabilidad de éste antes de comenzar el viaje, ya que la navegabilidad debe garantizarse en un momento anterior al de cargar las mercancías a bordo del buque⁷³. Por otro lado, sí estará justificado como retraso el hecho de una inhabilitación sobrevenida del buque para navegar, tras haber embarcado las mercancías, cuando esa inhabilitación se debiera a causas fortuitas y nunca cuando medie culpa por parte del fletante⁷⁴.

Por último, nos encontramos con la obligación del naviero de transportar las mercancías y entregarlas en el lugar de destino a quien corresponda⁷⁵, que deberá hacerse en el puerto de destino prefijado. Este es el momento de conclusión del viaje y se entenderá por tanto finalizado el contrato de fletamento.

Por su parte, en derecho italiano las obligaciones del fletante coinciden con lo recogido en nuestro ordenamiento, obligando a éste a tener la nave en estado de navegabilidad antes de partir, equiparla convenientemente, así como proveerla de los documentos necesarios. Posteriormente establece que el fletante será responsable de los daños derivados de defectos de la navegabilidad, a menos que pruebe que se debieron a vicios ocultos no perceptibles con la normal diligencia⁷⁶.

Por otro lado, nos encontramos con las obligaciones o deberes de la otra parte del contrato, el fletador.

Su obligación principal es la de pagar el precio o flete convenido y establecido en la póliza⁷⁷. El momento del pago dependerá de lo estipulado por las partes, podrá ser o en el momento de cargar las mercancías o en el momento en que éstas se entregan en su destino final.

Junto a éste pago, el fletador deberá hacer frente a otros complementarios como son el combustible, otros gastos si deseara llegar antes al destino, la estiba y desestiba de las mercancías, así como esperar a que el buque se reparara en caso de arribada⁷⁸.

⁷¹ *Código de Comercio de 1885*, art. 612.4 y Mirko Scapinello, "Obbligo del noleggiante di fornire una nave navigabile e «maintenance clause»", *Diritto marittimo*, vol. 103, nº 3 (2001), pp. 1120-1125.

⁷² *Código de Comercio de 1885*, art. 673.

⁷³ *Código de Comercio de 1885*, art. 676.

⁷⁴ *Código de Comercio de 1885*, art. 690.

⁷⁵ *Código de Comercio de 1885*, art. 625.

⁷⁶ *Codice della Navigazione*, art. 386.

⁷⁷ *Código de Comercio de 1885*, art. 652.8.

⁷⁸ *Código de Comercio de 1885*, art. 683.

Además el fletador debe poner a disposición del capitán el cargamento que éste debe transportar. No existe un artículo que establezca claramente dicho deber, pero sí la inclusión de éste en la póliza como hemos visto anteriormente.

En el Código italiano nos encontramos un artículo titulado “obligaciones del fletador”⁷⁹, a diferencia de lo que sucede en nuestro ordenamiento, aunque empieza diciendo “en el fletamento por tiempo”, si bien, se entiende aplicable de manera analógica ya que obliga al fletador a hacer frente a aspectos como el combustible o el agua. Igualmente, la obligación principal del fletador es la de pagar el flete, que en el fletamento “de buque” se fijará atendiendo al alcance o capacidad de éste⁸⁰.

4.3. Carga y descarga. Responsabilidad del fletante

La carga y la descarga son operaciones portuarias sobre las que existe un gran control administrativo. Por carga debemos entender aquella operación que consiste en trasladar la mercancía desde el muelle hasta la superficie del buque, y por descarga, el traslado de la mercancía del buque al muelle⁸¹.

Ha sido muy dudoso a lo largo de los tiempos a quién pertenecía la responsabilidad por los daños producidos en las mercancías durante estas operaciones, aunque en la actualidad ya se reconoce que pertenece igualmente al fletante, y así debe entenderse como un único contrato, aunque compuesto de dos fases, la marítima del transporte y la portuaria⁸², teoría ésta que se encuentra en consonancia con lo dispuesto en el Código de Comercio en virtud del cual el naviero asume la obligación de custodia de las mercancías desde el momento en que las adquiere a su cargo hasta el momento en que las entrega en el destino pactado, y responderá por los daños producidos durante ese periodo a menos que demuestre que han sido causados fortuitamente. No se dará ésta exoneración sin embargo cuando se demuestre que es apreciable dolo o culpa grave por parte del propio fletante⁸³.

A pesar de esto, son muy frecuentes las cláusulas en las que las partes acuerdan expresamente lo que mejor les convenga en cuanto a estas cuestiones, delimitando en la mayoría de las veces las prestaciones de los porteadores. Suelen pactar el contenido económico distribuyendo los gastos de las operaciones de carga y descarga entre las partes, e igualmente se encargan de delimitar cuál será el momento en que deba producirse la entrega de las mercancías al fletante, comenzando así el deber de custodiarlas, y cuando será el momento de su finalización⁸⁴.

Otro problema que suele aparecer es la aparición de empresas dedicadas a las operaciones de carga y descarga de mercancías. Las partes pueden acordar la intervención de estas empresas de manera voluntaria eligiendo cual será la encargada, o bien, esta obligación les puede ser impuesta de manera forzosa obligándoles a contratar una empresa estibadora establecida. En estos supuestos, salvo en caso de fuerza mayor, causa fortuita o la existencia de un

⁷⁹ *Codice della Navigazione*, art. 387.

⁸⁰ *Breviario di diritto della navigazione*, p. 155.

⁸¹ Definición que podemos extraer del articulado del *Código de Comercio de 1885* dedicado al fletamento, empezando por la necesidad de señalar el puerto de carga y descarga, art. 652.6.

⁸² *El contrato de fletamento por viaje*, pp. 291-293.

⁸³ *Código de Comercio de 1885*, art. 619.

⁸⁴ *Fletes y comercio marítimo*, pp. 38- 39.

vicio de la mercancía, serán responsables las empresas por los daños causados a las mercancías durante las operaciones de carga y descarga⁸⁵.

Por otro lado, nos encontramos con las estadías, esto es, el tiempo pactado para la carga y descarga de las mercancías en el puerto, a disposición del fletador y sin que esto ocasione contraprestación económica alguna. Se conoce también como “tiempo de plancha” y se establece por la paralización necesaria que el fletante se ve obligado a soportar para que el fletador o terceras personas legitimadas realicen las operaciones de carga y descarga de las mercancías. Puede darse el caso en que este tiempo haya transcurrido y el buque siga paralizado sin haberse realizado las correspondientes operaciones por culpa del fletador, en este caso se habla de demoras o sobrestadías, por lo que éste deberá indemnizar al naviero por los daños que este retraso haya podido ocasionar⁸⁶.

Por el lado contrario, cuando el fletador no agota el tiempo de las estadías sino que lo reduce, recibirá éste una contraprestación económica, conocida como “premio a la celeridad” o “bonificación de pronto despacho”⁸⁷.

Si las partes no hubieran fijado en la póliza de fletamento el plazo para la carga y descarga, se atenderá al uso del puerto donde estas operaciones se vayan a realizar⁸⁸.

En cuanto al derecho italiano, es más amplio en este tema y señala que si no hubiera nada establecido sobre estos tiempos mediante pacto contractual, reglamento o uso portuario, se fijará por la Capitanía marítima, atendiendo a los medios disponibles del lugar de carga y descarga, la estructura del buque y la naturaleza de las mercancías, debiendo ser comunicado efectivamente a aquél que debiera entregar o recibir las mercancías⁸⁹.

Sobre las sobrestadías establece que dan lugar a una indemnización por demoras, y que la duración de ese periodo se fijará, a menos que hubiere pacto, reglamento o uso local, en tantos días naturales como días laborales haya tenido el periodo de estadías⁹⁰. Recoge igualmente que esta indemnización debe ser abonada cada día, calculándose por horas y días consecutivos, teniendo en cuenta también la cabida del buque en conformidad con los usos⁹¹.

Reconoce además que una vez vencido el plazo de sobrestadías para la carga, el capitán, previo aviso, con al menos veinticuatro horas de antelación, tiene la facultad de partir sin atender a operación de carga, quedando como acreedor del flete y de la compensación por demoras. Si el capitán no quisiera hacer uso de esta facultad, podrá llegar a determinar además con el cargador, una compensación por demoras mayor de la mitad, a menos que exista pacto diferente, reglamento o uso. Además está establecido que, transcurrido el plazo para la descarga sin que ésta se haya llevado a cabo, dará lugar a una indemnización por período de demoras extraordinario calculado conforme a las

⁸⁵ *Convenio de Viena de 17 de abril de 1991, sobre Régimen Uniforme de Responsabilidad del operador de terminales de transporte.*

⁸⁶ *Código de Comercio de 1885*, art. 652.10 y 11 se limita a indicar que la póliza de fletamento debe indicar los días convenidos para la carga y descarga y las estadías y sobrestadías que deberán contarse y lo que habría que pagar por cada una de ellas.

⁸⁷ *Fletes y comercio marítimo*, pp. 24-25.

⁸⁸ *Código de Comercio de 1885*, art. 656.

⁸⁹ *Codice della Navigazione*, art. 444.

⁹⁰ *Codice della Navigazione*, art. 446.

⁹¹ *Codice della Navigazione*, art. 448.

reglas antes citadas y con la posibilidad de que el capitán descargue la mercancía para que se proceda a su depósito⁹².

En relación a la responsabilidad del fletante, el Código de Comercio recoge una serie de supuestos:

1. Cuando el buque quedase inservible durante el viaje, el capitán queda obligado a proporcionar otro en buenas condiciones. Si mediando dolo o malicia por su parte el capitán no proporciona el buque, los cargadores, previo requerimiento al capitán, podrán acudir a la autoridad judicial para reclamar la aprobación del fletamento contratado por éstos, y esta autoridad obligará al capitán a realizar el fletamento realizado por los cargadores por su cuenta y bajo su responsabilidad⁹³.

2. Cuando el fletante se ha excedido contratando más mercancía de la que puede cargar el buque⁹⁴.

3. Es responsable de los daños y perjuicios que ocasionase si sustituye el buque contratado sin consentimiento del fletador⁹⁵.

4. Igualmente incurrirá en responsabilidad si estando el buque fletado por entero, el fletante recibe cargas de un tercero ajeno al contrato⁹⁶.

5. Será responsable el fletante del retraso voluntario por parte del capitán a la hora de comenzar el viaje⁹⁷.

6. El capitán deberá indemnizar a los cargadores y perderá el flete cuando se demuestre que el buque ya se encontraba en condiciones de innavegabilidad al recibir la carga en el puerto de salida⁹⁸.

7. Serán responsables el fletante y el capitán cuando el transporte de mercancías que llevaban a cabo se estaba realizando con un fin de ilícito comercio conocido por éstos. Junto a ellos responderá el dueño de éstas si conocía tal hecho⁹⁹.

En cuanto a las causas de exoneración de responsabilidad el Código de Comercio recoge explícitamente un sistema especial para el fletante centrado en varios casos: la innavegabilidad sobrevenida del buque durante el viaje, siempre probando que realizó las conductas necesarias para impedirlo¹⁰⁰; cuando concurren causas de fuerza mayor, con tal de que no sean debidas a las propias faltas del capitán¹⁰¹ o cuando demuestre que el daño es imputable a otros auxiliares a bordo del buque o de aquellos que trabajen en tierra¹⁰².

En lo relativo al derecho italiano, observamos que la responsabilidad del fletante en el Codice della Navigazione es prácticamente nula puesto que únicamente se ciñe a los daños que deriven de defectos de la navegabilidad, a menos que pruebe que se trata de un vicio oculto que no se hubiera podido percibir con la normal diligencia¹⁰³.

⁹² *Codice della Navigazione*, art. 449.

⁹³ *Código de Comercio de 1885*, art. 667.

⁹⁴ *Código de Comercio de 1885*, art. 669.

⁹⁵ *Código de Comercio de 1885*, art. 671.

⁹⁶ *Código de Comercio de 1885*, art. 672.

⁹⁷ *Código de Comercio de 1885*, art. 673.

⁹⁸ *Código de Comercio de 1885*, art. 676.

⁹⁹ *Código de Comercio de 1885*, art. 682.

¹⁰⁰ *Código de Comercio de 1885*, art. 657.

¹⁰¹ *Código de Comercio de 1885*, art. 690.

¹⁰² María Jesús Freire Seoane y Fernando González Laxe, *Economía del transporte marítimo*, Netbiblo S. L., La Coruña, 2003, p. 30.

¹⁰³ *Codice della Navigazione*, art. 386.2.

5. El contrato de fletamento por tiempo

5.1. Concepto

El Código de la Navegación italiano define en un mismo artículo las dos modalidades de fletamento, por tiempo y por viaje. Se conceptualiza el fletamento por tiempo como «aquel contrato mediante el cual el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, a cambio de un precio o flete pactado, un buque durante cierto tiempo, realizando los viajes que durante ese plazo ordene el fletador»¹⁰⁴.

La principal diferencia con el contrato de fletamento por viaje reside, por tanto, en que en el fletamento por tiempo el fletador podrá decidir los viajes que desee hacer durante la marcha, siempre con los límites establecidos en el contrato, mientras que, en el primero, el fletante realizará los viajes ya fijados en el contrato.

La misma definición se observa en el ordenamiento español, si bien ésta se ha dado con la práctica ya que el Código de Comercio se ha centrado en el fletamento por viaje. A pesar de esto, en la realidad marítima este tipo de contratos viene mayoritariamente regulado por las pólizas tipo, como citamos anteriormente.

El fletamento por tiempo es conocido también como *time charter*¹⁰⁵, entendido en el ordenamiento italiano como un contrato de obra en el que el fletante pone a disposición del fletador la navegación del buque, mientras que una parte de la doctrina española se ha decantado por considerarlo como un contrato de transporte, existiendo otra parte que lo ve como *locatio operis* o contrato de obra. Esta teoría se basa en el pago de un flete por parte del fletador, a cambio de un resultado y no por la disponibilidad del buque.

Por lo tanto, tres son los elementos esenciales que deben darse para poder hablar de un contrato de fletamento por tiempo, tanto en nuestro ordenamiento como en el italiano: en primer lugar, que de él derive la obligación del fletante de la puesta a disposición del fletador de un determinado buque durante un tiempo pactado y realizando los viajes que le fueran encomendados¹⁰⁶; en segundo lugar, la posibilidad temporal de utilizar el buque en condiciones idóneas de navegabilidad¹⁰⁷ y, finalmente, la existencia del flete, que se calculará para este tipo de contrato según unidades temporales¹⁰⁸.

5.2. Contenido del contrato: obligaciones del fletante y del fletador

Por lo que se refiere a la formas del contrato, establece el Codice della Navigazione que debe probarse de forma escrita¹⁰⁹, al igual que en el fletamento por tiempo, y lo mismo sucede en el ordenamiento español¹¹⁰.

¹⁰⁴ Codice della Navigazione, art. 384.

¹⁰⁵ Se obtienen respuestas sobre esta materia en la obra de Rafael Padilla González, *Las garantías iniciales del fletante en el contrato de time-charter*, Cádiz, Fundación Universitaria de Jerez, Jerez, 1994.

¹⁰⁶ Compendio de derecho marítimo, p. 142 y Codice della Navigazione, art. 384.

¹⁰⁷ Compendio de derecho marítimo, p. 142 y Codice della Navigazione, art. 386.

¹⁰⁸ Código de Comercio de 1885, art. 652.8 y Codice della Navigazione, art. 384 y 385.

¹⁰⁹ Codice della Navigazione, art. 385.

¹¹⁰ Código de Comercio de 1885, art. 652.

Debido a que este contrato viene mayormente regulado por las pólizas tipo las obligaciones que siguen a continuación son aplicables tanto al derecho español como al italiano.

La obligación principal del fletante es la puesta a disposición del buque en estado de navegabilidad, en la fecha y lugares pactados, así como con todas las características acordadas en el contrato. En el fletamento por tiempo el fletante no se obliga a transportar unas determinadas mercancías, sino a poner a disposición del fletador un buque determinado durante cierto tiempo. Esta obligación es esencial e ininterrumpible durante toda la vigencia del contrato, por lo que su incumplimiento dará lugar a la resolución¹¹¹.

De lo anterior se deduce el segundo deber del fletante que es el de mantener el casco, las máquinas y el equipo en buen estado durante el periodo en que dure el contrato de fletamento. Esta obligación es conocida como *maintenance clause*¹¹², entendiéndose los formularios de *time charter* que se extiende durante todo el período de ejecución del contrato, configurándose por lo tanto como una obligación continua, y por lo que el fletante deberá reparar y sustituir todos los elementos necesarios para mantener el buque en estado de navegabilidad¹¹³. Para reforzar esta obligación las pólizas introdujeron la cláusula *off hire*, que permite la suspensión del pago del flete en determinadas situaciones hasta que el buque no vuelva a reunir las características de navegabilidad pactadas¹¹⁴.

Por su parte, el fletante cuenta con un derecho de retención o *lien* frente al fletador sobre la mercancía embarcada en el buque, garantizándose el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al fletador.

La tercera imposición del fletante, viene a establecer a su vez una diferencia con el fletamento por viaje, que es la cesión comercial del buque, es decir, el capitán y la tripulación deben seguir las órdenes del fletador. Esta obligación es conocida como *employment clause*¹¹⁵ (cláusula de empleo¹¹⁶) y supone el traspaso de la gestión comercial al fletador pero conservando el fletante la gestión náutica¹¹⁷. A ésta cláusula la suele acompañar otra conocida como

¹¹¹ *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, pp. 663-270 y *Codice della Navigazione*, art. 386.

¹¹² Sobre la *maintenance clause*, se muestra muy documentado Mirko Scapinello, "Obbligo del noleggiante di fornire una nave navigabile e «maintenance clause»", *Diritto marittimo*, vol. 103, nº 3 (2001), pp. 1120-1125.

¹¹³ *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, pp. 295-309.

¹¹⁴ Página web: <http://esvyh-dmaritimo.blogspot.com.es/2015/03/fletamento-y-la-clausula-off-hire.html>.

Sobre la retención se puede consultar también Jose Luis Rodríguez Carrión, "El derecho de retención en el Derecho Marítimo español y la 'lien clause' en la práctica de la contratación", *Anuario de Derecho Marítimo*, II (1982), pp. 151-165.

¹¹⁵ En el ordenamiento italiano art. 393.1 del *Codice della Navigazione*, se establece que el comandante debe seguir, con los límites establecidos en el contrato, las instrucciones del fletador acerca del empleo comercial de la nave y expedir la póliza de cargo con las condiciones por él indicadas.

¹¹⁶ «No es posible afirmar que el fletador pueda dar órdenes de forma ilimitada o absoluta, ya que en cualquier caso debe respetar el contenido propio del contrato, y sobre esta base el capitán está obligado a su cumplimiento.[...] En el supuesto de que una orden del fletador suponga exponer al buque, a la tripulación, a la carga o a otras personas, a un peligro grave, el capitán no sólo está legitimado a no obedecerla sino que debe rechazarla» (*Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, pp. 298-300).

¹¹⁷ Página web: <https://trabajadorjudicial.wordpress.com/el-contrato-de-fletamento>.

cláusula de indemnización, que permite al fletante dirigirse al fletador por cualquier daño o responsabilidad en que el primero haya podido incurrir como consecuencia de la ejecución por parte del capitán de las órdenes encomendadas en virtud de la cláusula de empleo. La finalidad de esta cláusula es la de proteger al fletante cuando resulten daños económicos o materiales, así como cuando estos daños se han causado a un tercero¹¹⁸.

Otra de las tareas del fletante es la de la realización de los viajes con la máxima celeridad, evitando desvíos o interrupciones y con la rapidez posible, iniciando los viajes en cuanto conozca su destino, correspondiéndole también al fletante la obligación de colaborar en el cumplimiento de sus obligaciones con la suficiente diligencia, conforme a lo estipulado en el contrato¹¹⁹.

Por otro lado las tareas correspondientes a la figura del fletador son principalmente tres. La primera y principal es la de pagar el flete o precio pactado, que en la modalidad que analizamos se establece según el tiempo fijado en el contrato¹²⁰.

La segunda, es la de emplear el buque dentro de los límites establecidos en la póliza de fletamento, que son dos, el primero es el de dirigir el buque a lugares y puertos seguros y el segundo consiste en no cargar mercancías que vayan en contra de la seguridad de la navegación. Para asegurarlos se establecen una serie de cláusulas, como son la conocida como *trading limits*, que consiste en establecer una serie de zonas geográficas donde no es posible dirigir el buque por razones de seguridad, la cláusula *de puertos y muelles seguros*, por la que se prohíbe dirigir el buque a determinados lugares habitualmente considerados inseguros, o las cláusulas *de hielo y guerra*, que impiden la dirección de los buques a lugares helados o en aquellas zonas que atraviesen por un conflicto armado¹²¹.

En cuanto a los límites en las mercancías, el Código de Comercio español regula la responsabilidad del fletador si embarcare mercancía diferente de la que manifestó en el momento de realizar el contrato, sin existir conocimiento por parte del fletante o del capitán¹²², así como si embarcase mercancías con fines ilícitos, con conocimiento en este caso de estos dos sujetos¹²³.

Por lo que respecta al Código de la Navegación italiano, recoge en un artículo, dedicado únicamente al fletamento por tiempo, la no obligación del fletante de emprender un viaje que exponga al buque o a las personas a un peligro no previsible en el momento de firmar el contrato¹²⁴.

Igualmente corresponde al fletador devolver el buque en buen estado al término del contrato de acuerdo con el momento, el lugar y el estado en que pactaron devolverlo. En cuanto al momento, se atiende al pactado entre las partes, y si no lo hubiere las pólizas suelen entender que debe tratarse de un margen razonable de tiempo atendiendo a las circunstancias de cada caso. Lo mismo sucede cuando no se ha establecido nada respecto al lugar de

¹¹⁸ *Breviario di diritto della navigazione*, p. 159.

¹¹⁹ *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, pp. 309-319.

¹²⁰ *Código de Comercio de 1885*, art. 679 y *Breviario di diritto della navigazione*, pp. 155-156.

¹²¹ *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, pp. 319-326.

¹²² *Código de Comercio de 1885*, art. 681.

¹²³ *Código de Comercio de 1885*, art. 682.

¹²⁴ *Codice della Navigazione*, art. 388.

devolución, que las pólizas señalan un puerto o espacio que deberán determinar los fletadores, siempre teniendo en cuenta que esté fuera de peligro por hielos. Por lo que respecta al estado en que debe ser devuelto el buque, las pólizas entienden que es el mismo en el que se encontraba éste en el momento de ser entregado al fletador, siempre teniendo en cuenta el deterioro por su uso y desgaste¹²⁵.

En el supuesto de que el fletador incumpla esta obligación se dan dos soluciones: o bien el fletante entiende que al no ser devuelto el buque en las condiciones pactadas, el fletamento sigue en pie y devengando flete hasta el momento final de la reparación del buque, o bien, se presume finalizado el contrato de fletamento al ser devuelto el buque en el plazo establecido, pero al encontrarse éste en mal estado, el fletador debe responder por los daños y perjuicios ocasionados al fletante, así como las pérdidas que le pudiera suponer esa inhabilitación del buque¹²⁶.

5.3. Responsabilidad de las partes

La responsabilidad relativa a la carga en el fletamento por tiempo presenta diferencias respecto al fletamento por viaje, ya que en este caso el fletante sólo conserva la gestión náutica, cediéndole al fletador la gestión comercial, entendiéndose por tanto que el fletante sólo debería responder por aquellos daños producidos por aspectos náuticos. Sin embargo, esto no está tan claro, y dependerá según consideremos el fletamento por tiempo como contrato de transporte o como arrendamiento de buque.

Entendiéndolo como contrato de transporte marítimo, nos encontramos con las pólizas NYPE y LINERTIME, que fijan la responsabilidad por daños en las mercancías en la figura del fletante. La póliza LINERTIME establece la obligación de los fletantes de poner el buque en estado de navegabilidad al comienzo de cada viaje y los hace responsables del transporte y del cuidado de la mercancía mientras ésta se halle a bordo. En cuanto al fletador, establece que es responsable de la custodia y cuidado de las mercancías en las operaciones de carga y descarga, así como de preparar las bodegas y tanques para recibir la carga. A mayor abundamiento regula una serie de circunstancias exonerantes para ambas partes como es el caso de la fuerza mayor, las huelgas o los conflictos armados, descartando la responsabilidad del fletante en los casos de negligencia exclusiva por parte del capitán o de la tripulación en el manejo del buque, del fuego o explosiones que no sean causadas por personas, de los daños generados por colisión o varada, averías imprevistas, defectos ocultos en el casco, equipo o maquinaria¹²⁷.

Por su parte la póliza BALTIME establece que los armadores sólo serán responsables por los daños producidos a las mercancías, si esos daños se han producido por la falta de diligencia debida a la hora de poner el buque en estado de navegabilidad. Podemos entender esta cláusula como cláusula de exoneración de responsabilidad del fletante¹²⁸.

¹²⁵ *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, pp. 347-351 y *Compendio de derecho marítimo*, pp. 144-145.

¹²⁶ *Código de Comercio de 1885*, art. 683.

¹²⁷ *Fletes y comercio marítimo*, pp. 9-20: Póliza LINERTIME, lin. 203-259.

¹²⁸ Página web: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/time-charter/time-charter.htm>.

Por otro lado, también serán de aplicación aquí las normas de responsabilidad del armador por los daños en las mercancías transportadas, ya sean ocasionados por su propia persona o por sus auxiliares¹²⁹.

En lo que respecta a la responsabilidad en este ámbito es importante conocer lo establecido en los conocimientos de embarque realizados para cada contrato, sabiendo que, en la práctica, será responsable aquél que lo firmó. En España la jurisprudencia viene reconociendo la responsabilidad solidaria entre fletante y fletador frente a aquellos sujetos receptores de las mercancías¹³⁰.

6. El flete

Como hemos visto a lo largo del trabajo, el flete es la obligación principal a la que se enfrenta el fletador, a cambio de las prestaciones del fletante, tanto en el contrato de fletamento por tiempo como por viaje.

En el fletamento por tiempo, el flete se calcula en proporción al tiempo establecido en el contrato de utilización del buque según unidades temporales que pueden ser horas, días, semanas, meses o años, mientras que para calcular el precio del flete en el fletamento por viaje, deberemos basarnos en las mercancías transportadas, esto es, por las cavidades a ocupar, el peso o la medida de éstas¹³¹. Todo ello siempre estableciendo la prevalencia de las condiciones que se hubieran estipulado en el contrato¹³².

El flete debe fijarse en la póliza de fletamento que suele incorporar que el pago se realice en efectivo y por adelantado. Por adelantado se refiere a que el pago debe llevarse a cabo con anterioridad a la fecha fijada en el contrato y nunca en una fecha posterior.

Ahora bien, hay situaciones en que no es posible proceder al pago en esos momentos como puede ser cuando el buque se halla con flete en suspenso o situación *off hire* o cuando el buque se hubiere perdido. Basándonos en la cláusula NYPE, cuando el flete se encuentre en suspenso, no existe la obligación de pagarlo. Por otro lado, cuando el buque está desaparecido, se pueden aplicar varias soluciones: la teoría de la "frustración", que permite la devolución del flete cuando éste había sido abonado con anterioridad a la fecha pactada o, por otro lado, atender a la cláusula BALTIME, que establece que cuando no se conociera la fecha de la pérdida del buque, el fletador pagará la mitad de la cuantía del flete, mientras que si se conoce la fecha exacta de la pérdida, se abonará el flete en función del tiempo durante el que se ha usado¹³³.

En cuanto a las personas legitimadas a pagar y recibir el flete, debemos tener en cuenta que en la parte pasiva siempre estará el fletador, o bien el consignatario como representante. En la parte activa se encontrará el fletante o naviero, pudiendo mandar en representación también al consignatario o al capitán.

¹²⁹ Código de Comercio de 1885, art. 587, 618 y 629.

¹³⁰ Consultar las siguientes sentencias SAP 1997/2484 de Cantabria de 18 de diciembre de 1997 y STS 729/1995 de 17 de julio.

¹³¹ Código de Comercio de 1885, art. 652.8.

¹³² Código de Comercio de 1885, art. 658.

¹³³ *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, pp. 330-339.

A la oferta-demanda de los buques llevada a cabo en la contratación del transporte de mercancías por mar se le conoce como “mercado de fletes”, y viene a representar el índice de las fluctuaciones de los precios, es decir, el coste que posee el transporte de acuerdo con las mercancías que se pretendan transportar, las condiciones económicas, la ruta que se deba seguir y las condiciones que puedan influir en el contrato¹³⁴.

Por su parte, el Código de la Navegación italiano establece que el flete a tiempo, en ausencia de pacto o uso distinto, se pagará en cantidades mensuales anticipadas¹³⁵. Al igual que en las pólizas dice el Código que el flete no se devengará por aquél período durante el cual no se haya podido utilizar el buque por causas no imputables al fletador. En caso de que llegado el tiempo del pago éste no se haya cumplido, las pólizas, conocidas en el ordenamiento italiano como “formulari”, atribuyen al fletante el derecho de retirar el buque del servicio del fletador. El ordenamiento italiano encuadra este derecho bajo las condiciones establecidas por la cláusula resolutive expresa, y es necesario por tanto que el fletante comunique al fletador que va a intentar valerse de ella, con el fin de que se verifique la resolución del contrato¹³⁶.

7. Extinción de los contratos de fletamento

El Código de Comercio recoge ciertas causas que dan la posibilidad tanto al fletante como al fletador de resolver el contrato.

El fletador está capacitado para solicitarla en varios supuestos:

1) si con anterioridad a proceder a cargar el buque decidiera abandonar el fletamento, abonando la mitad del flete convenido;

2) en el caso de que la cabida del buque fuera errónea conforme a la figura establecida en el certificado de arqueo o hubiera error en la designación del pabellón con que navega;

3) si el buque no hubiera sido puesto a disposición del fletador en el plazo y forma convenidos (en estos dos últimos casos el fletador será indemnizado por el fletante por los perjuicios causados);

4) en el supuesto de que el buque tuviera que volver al puerto del que salió debido a riesgo de piratas, enemigos o debido a tiempo contrario. En este caso el fletador abonará el flete por el viaje de ida, y

5) si debido a la necesidad de reparaciones urgentes el buque llegase a un puerto y los fletadores decidieran disponer de las mercaderías¹³⁷.

Por otro lado, nos encontramos dos causas por las que podrá pedir la rescisión el fletante: si una vez cumplido el período de las sobrestadías el fletador no pusiera la carga al costado, debiendo el fletador hacer frente a la mitad del flete pactado, así como las estadías y sobrestadías devengadas o en el caso de que el fletador empezara a cargar el buque, el fletante lo vendiera, y el comprador lo cargara por su cuenta, indemnizando el fletante al fletador de los perjuicios que este acto le supusieran¹³⁸.

¹³⁴ Gerardo Polo, “El mercado de fletes de carga seca y los precios de adquisición de los buques”, *Infomarine: Actualidad y tecnología de la industria naval y marítima*, nº 142 (2007), pp. 43-46.

¹³⁵ *Codice della Navigazione*, art. 390.

¹³⁶ *Breviario di diritto della navigazione*, pp. 154-155.

¹³⁷ *Código de Comercio de 1885*, art. 688.

¹³⁸ *Código de Comercio de 1885*, art. 689.

También nos encontramos con una serie de eventos que extinguen todas las obligaciones existentes debidas al contrato de fletamento y lo rescinden en sí, siempre que ocurran antes de salir del puerto, en concreto: la declaración de guerra o prohibición del comercio en el lugar al que debía dirigirse el buque; el estado de bloqueo o peste del puerto a donde el buque iba destinado; la prohibición de recibir el cargamento del buque en el lugar donde debía llevarse; la detención indefinida del buque por causa ajena a la voluntad del naviero o la inhabilitación del buque para navegar, sin mediar culpa del capitán o naviero¹³⁹.

En cuanto al ordenamiento italiano no hay en el Codice della Navigazione ningún artículo relativo a las causas de extinción o rescisión del contrato, aunque se entiende que el fletamento por tiempo cesa con el paso del plazo pactado. Si bien difícilmente este momento podrá coincidir exactamente con el fin del viaje, por lo que normalmente el fletador devolverá el buque antes de tiempo o con retraso respecto al tiempo pactado¹⁴⁰.

Mención especial merece la *clausola di cancello* (cláusula de cancelación), según la cual el buque debe ser puesto a disposición del fletador en el puerto que se indique en el contrato o se haya señalado posteriormente, denominando término de cancelación al momento final de ese período.

Esta cláusula establece que aun llegado tal término el fletante está obligado a presentar el buque ante el fletador, si pasado el momento esto no ha sucedido, el fletador tiene dos opciones: aceptar el buque y seguir con el contrato, o cancelarlo.

Poseerá esta facultad desde el momento en que ha transcurrido el plazo estipulado de entrega de la nave hasta el momento en que ésta es puesta a su disposición, por lo que el fletante deberá continuar a su destino aún a sabiendas de que el plazo ha expirado. La doctrina señala que resulta dudosa la naturaleza de dicha cláusula, si bien en derecho italiano y español la suelen entender como cláusula resolutoria expresa o cesión unilateral, si bien habrá que atender a la autonomía de la voluntad¹⁴¹.

El plazo de prescripción de las acciones de entrega de la carga y de la indemnización resultante por los daños sufridos en las mercancías objeto del transporte o de los retrasos es, en el ordenamiento español, de un año¹⁴², y el mismo plazo establece la legislación italiana precisando que el tiempo comienza, en los casos de contratos de fletamento por tiempo desde el fin de la duración del contrato o desde que se realizó el último viaje si éste se hubiera prorrogado.

Si el fletamento era por viaje, desde el momento en que finalizó el último viaje, ordenando además que en aquellos casos en que el viaje no hubiera comenzado, el momento en que empieza a correr el plazo de prescripción será desde el día en que se verificó el hecho que hubiera causado la imposibilidad de ejecutar el contrato o la continuación del viaje, recogiendo también, por otro lado que, en caso de presunta pérdida del buque, el término comienza desde la fecha de la cancelación del contrato en los registros de inscripción¹⁴³.

¹³⁹ Código de Comercio de 1885, art. 690.

¹⁴⁰ *Breviario di diritto della navigazione*, p. 164.

¹⁴¹ *Breviario di diritto della navigazione*, pp. 154-155.

¹⁴² Código de Comercio de 1885, art. 952.

¹⁴³ *Codice della Navigazione*, art. 395.

8. Subfletamento y otras modalidades conectadas con el contrato de fletamento

Entre los derechos que posee el fletador se encuentra el de subfletar el buque a su vez a otros terceros, siempre y cuando esto venga acordado y permitido en la póliza de fletamento, y no vaya a verse alterado en sentido alguno el fletamento principal¹⁴⁴.

En derecho español viene regulado en el Código de Comercio bajo la rúbrica “subrogación del flete” que recoge la posibilidad de que el fletador de un buque por entero subrogue tal flete en todo o en parte, con los plazos estipulados a su antojo, sin posibilidad de que el capitán se pudiera negar a recibir la carga correspondiente al subfletamento, siempre y cuando no resulten perjudicadas las condiciones acordadas en el primer fletamento y se pague el flete convenido.

De este nuevo contrato de fletamento se desprenden tres relaciones, a saber: la primera, entre el fletador y el fletante principales, que sigue manteniéndose en su esencia; la segunda, entre fletador y subfletador, por la cual el subfletador debe pagar el precio pactado, convirtiéndose en fletador primero en fletante, y, finalmente, la relación entre fletante y subfletador, por la que este último posee acción directa para ordenar al fletante la puesta a disposición del buque según lo estipulado entre ellos¹⁴⁵.

Por su parte, el Código de la Navegación italiano en nada se contradice con lo establecido en el código español pues establece que en caso de subfletamento o cesión de los derechos que se desprenden del contrato el fletador continuará como responsable frente al fletante en aquellas obligaciones asumidas por el contrato de fletamento¹⁴⁶.

A pesar de que las dos modalidades de fletamento que hemos analizado detenidamente son las más importantes y prácticas en los diferentes ordenamientos, podemos nombrar otras que han ido apareciendo con la práctica. Así aparece el *fletamento a casco desnudo (bareboat charter)*, conocido también como arrendamiento de buque, cuya regulación no aparece en el Código de Comercio español. Fue definido por primera vez en el Convenio de Naciones Unidas sobre Inscripción de Buque de Ginebra en 1986, entendiéndose como aquel contrato de arrendamiento de un buque por tiempo determinado, mediante el cual el arrendatario, además de adquirir la posesión y el control del buque, obtiene la capacidad de designar al capitán y la tripulación para el período de duración del contrato estipulado. De esto se desprende que el único derecho que posee el fletante es el de recibir los pagos que se hubieren acordado y con la periodicidad pactada, siendo el propio fletador el encargado de buscar su propio capitán y su tripulación. Este tipo de contratos se utilizaba sobre todo en tiempos de guerra y situaciones de emergencia¹⁴⁷.

En el Código italiano este tipo de contratos se regula en el capítulo dedicado al arrendamiento de buque (“locazione”), aunque su definición no distingue cuando se trata de un arrendamiento de buque a casco desnudo o armado y equipado, si bien es entendido por buena parte de la doctrina que éstas son las

¹⁴⁴ *Fletes y comercio marítimo*, p. 13.

¹⁴⁵ *Código de Comercio de 1885*, art. 679.

¹⁴⁶ *Codice della Navigazione*, art. 394.

¹⁴⁷ “El contrato de fletamento y sus principales diferencias con el contrato de transporte marítimo de mercancía”, *REVISTA@ e- Mercatoria*, pp. 10-11.

dos subespecies de arrendamientos, caracterizándose la primera por tener como objeto el buque, equipado sólo con sus pertenencias, mientras que la segunda estará compuesta por todos los bienes de consumo necesarios para el viaje, así como de la tripulación¹⁴⁸.

José María Ruiz Soroa e Ignacio Arroyo diferencian a su vez entre otros tres tipos de fletamento: el *fletamento por viajes consecutivos*, *por viaje redondo* y *contrato de tonelaje*. El primero es aquél mediante el cual el naviero acuerda la realización de una serie de viajes, establecidos en el contrato o bien todos aquellos que fueran posibles en un período de tiempo predispuesto, calculando el flete atendiendo a los viajes realizados y a las mercancías transportadas. Estos tres tipos de fletamento son de origen histórico y ya están documentados en el mediterráneo en el siglo XIV, en Génova, Venezia, Mallorca, Porto Pisano, Barcelona, e incluso en Tortosa que era un puerto fluvial, no marítimo, etc.

En este sentido, el fletamento por viaje redondo podemos considerarlo como una modalidad del fletamento por tiempo según el cual el tiempo de duración del contrato abarca todo el periodo requerido para realizar el viaje pactado, mientras que el contrato de tonelaje, también conocido como *tonnage o volumen agreement*, es aquel en el que el fletante se compromete, en un período de tiempo determinado, a transportar una determinada cantidad de mercancía, calculándose el flete atendiendo al volumen o al peso de ellas. Este tipo de contratos cuenta con unos formularios propios y se puede considerar como un contrato de mercancías¹⁴⁹.

Señala Ignacio Arroyo otro tipo de fletamento desarrollado en un momento posterior a la redacción del Código de Comercio, y cuya naturaleza ha sido muy discutida ya que algunos autores lo clasifican como arrendamiento de cosa y otros abogan por una naturaleza mixta y es el *fletamento por contenedor* o *slot charter*. Éste se basa en la división del volumen del contenedor en unidades conocidas como *slots*, por lo que aquí el contrato tiene como fin el fletamento de esas unidades y no del buque al completo¹⁵⁰.

9. Conclusiones

I.- En línea general queda patente la grandeza del contrato de fletamento en el ámbito de la navegación y llama la atención la antigüedad y gran evolución histórica que posee este contrato desde mucho antes de Cristo, reglamentándose por primera vez en el Código de Hammurabi, así como su continuidad en la actualidad.

II.- Queda comprobada la existencia de dos modalidades de fletamento, por tiempo y por viaje, así como la importancia de cada uno de ellos y su práctica en la actualidad. El primero, celebrado entre las partes por un tiempo determinado y a cambio de un flete, reservándose el fletante la gestión náutica del buque y transfiriendo al fletador la gestión comercial. El segundo, utilizado normalmente para el transporte de mercancías, con el propósito de realizar uno o más viajes concretos y siguiendo las instrucciones del fletador, siendo aquí el

¹⁴⁸ *Breviario di diritto della navigazione*, pp. 138-139.

¹⁴⁹ José María Ruiz Soroa, "Fletamento de viajes consecutivos, por viaje redondo y *tonnage agreement*", *Anuario de Derecho Marítimo*, II (1982), pp. 137-149, e Ignacio Arroyo, *Compendio de derecho marítimo*, pp. 154-155.

¹⁵⁰ *Compendio de derecho marítimo*, p. 155.

fletante el que los lleve a cabo. Esto siempre a cambio de un flete, y manteniendo el fletante tanto la gestión náutica como la operativa comercial.

III.- En el contrato de fletamento por tiempo, la obligación principal que recae en la figura del fletante es la de procurar la navegación del buque, realizando los viajes pactados durante el tiempo acordado y siguiendo las órdenes encomendadas por el fletador. Por su parte, en el fletamento por viaje, la obligación principal de éste consiste en poner a disposición del fletador el buque en condiciones de navegabilidad. De ello se desprende que la principal diferencia entre las dos modalidades es que en el fletamento por tiempo el fletante mantiene en su persona la gestión náutica pero cede al fletador la gestión comercial del buque y en el fletamento por viaje cede al fletante ambas gestiones.

IV.- Muy discutido ha sido el tema de la naturaleza del contrato en tanto que parte de la doctrina lo definía como un arrendamiento de cosa, entendiendo que la obligación del fletante era la de mantener la navegabilidad del buque y no la de transportar por mar las mercancías encomendadas. Pero la mayor parte de la doctrina se empeña en encuadrarlo como un arrendamiento de obra o *locatio operis*, ya que la principal finalidad del fletamento es el transporte de mercancías.

V.- Es de destacar la falta de legislación directa aplicable al contrato de fletamento por tiempo, ya que el Código de Comercio español regula únicamente el fletamento por viaje, aunque aplicamos por analogía esas normas a la figura anterior. Ante esta ausencia aparecen para ello una multitud de pólizas tipo con las que cuentan las partes para realizar el contrato con las características que mejor les convenga, si bien, también existen pólizas tipo para el contrato de fletamento por viaje, aunque éste viene regulado con más amplitud tanto en el Código de Comercio español como en el Codice della Navigazione. Las pólizas aparecen por el principio de la autonomía de la voluntad que poseen las partes a la hora de realizar el contrato, puesto que la regulación de los códigos es dispositiva. Esta aplicación se hará siempre teniendo en cuenta que éstas nunca podrán contener cláusulas de exoneración del capitán por las negligencias que pudiera cometer en el ejercicio de las obligaciones que tuviera encomendadas¹⁵¹.

VI.- Hemos de subrayar la figura del buque como elemento material por excelencia del contrato e instrumento fundamental para la navegación marítima que se demuestra con la continua presencia en los contratos de transporte por mar. Gran importancia tiene también el flete, que como hemos visto se calculará atendiendo a unidades temporales cuando nos encontremos en un fletamento por tiempo, y en razón de las mercancías que se deban transportar cuando se trate de un contrato de fletamento por viaje¹⁵².

VII.- Ha quedado patente a lo largo del trabajo las deficiencias de uno u otro ordenamiento, así como las necesidades de actualizar en mayor o menor medida algunos puntos. Así, se observa como el Codice della Navigazione regula y comprende en un mismo artículo las obligaciones del fletador, mientras que el Código de Comercio de 1885 las presenta dispersas a lo largo de su articulado. En éste ámbito, sería necesaria la creación de un único artículo

¹⁵¹ *Fletes y comercio marítimo*, pp. 9-20 y *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, pp. 260-262.

¹⁵² *Código de Comercio de 1885*, art. 652.1 y 652.8 y *Codice della Navigazione*, art. 385.1 y 385.4.

destinado a tales obligaciones si bien, actualizándola a nuestros días, por lo que los dos se encuentran desfasados. Sería oportuno también establecer un buen sistema de atribución de responsabilidades en las operaciones de carga y descarga, ya que como hemos visto no es nada fácil de comprender y atribuirla. Es necesario como hemos visto establecer claramente cuáles son los sujetos intervinientes en el transporte marítimo con el fin de poder determinar el ámbito de responsabilidad de cada uno de ellos.

Por su parte, sorprende el Código de Comercio español con su buen articulado acerca de la responsabilidad del fletante y las causas de extinción del contrato de fletamento, que es bastante escaso en el Codice della Navigazione.

No es que se encuentren mal realizados estos textos, simplemente que se encuentran desfasados para la época en que nos encontramos teniendo en cuenta la evolución continúa de las relaciones marítimas y la necesidad de hacer de esta una materia viva y en constante desarrollo. Como dijimos en la introducción, en España se ha aprobado una nueva ley en la materia, que esperamos venga a solucionar todos los problemas que dejaba el Código de Comercio.

Igualmente debemos señalar la necesidad de internacionalizar el derecho marítimo en tanto que los transportes de mercancías continuamente relacionan países diferentes, con legislaciones marítimas también contrapuestas que lo único que hacen es ralentizar las relaciones entre comerciantes¹⁵³.

Bibliografía

- Abdulovich Bekiashev, K. y V. Serebriakov, V., *International Marine Organizations: Essays on Estructure and Activities*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 1981, pp. 3-10.
- Arias Bonet, J. A., "Derecho marítimo en las Partidas", *Revista de Derecho Mercantil*, nº 41 (1966), pp. 91-108.
- Arroyo Martínez, I., *Compendio de derecho marítimo*, Tecnos, Madrid, 2009.
- Arroyo Martínez, I., *Curso de derecho marítimo*, Bosch, D. L., Barcelona, 2001.
- Arroyo Martínez, I., *Estudios de derecho marítimo*, José María Bosch, Barcelona, 2001-2003.
- Arroyo Martínez, I., "Las reglas de juego en el mar", *El País*, 30 de Agosto de 2014, Tribuna de opinión.
- Arroyo Martínez, I., "La Ley de Navegación Marítima: consideraciones generales", *Anuario de Derecho Marítimo*, XXXI (2014), pp. 23-35.
- Berlingieri, F., *Corso di diritto marittimo, parte generale*, Giuffrè, Milano, 1981.
- Berlingieri, F., *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Giuffrè, Milano, 1978.
- Boi, G. M., "Profili evolutivi della polizza di carico e prospettive di riforma della disciplina uniforme", *Diritto marittimo*, vol. 101, nº 2 (1999), pp. 312-332.

¹⁵³ Según lo dispuesto en *Preámbulo de la Ley 14/2014 de la Navegación Marítima*: «Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885».

- Bufardeci, I., “Brevi considerazioni sulla figura dell’armatore con riferimento al contratto di noleggio”, *Rivista di diritto dell’economia, dei trasporti e dell’ambiente*, vol. VIII (2010), pp. 483-493.
- Camarda, G., Corrieri, S. y Scovazzi, T., *La formazione del diritto marittimo nella prospettiva storica*, Giuffrè Editore, Milano, 2010.
- Chiner Gimeno, J. J. y Galiana Chacón, J. P., “*Del Consolat de mar*” al “*Libro llamado Consulado de mar*”: *aproximación histórica*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, Valencia, 2003.
- Craddock, J. R., “La cronología de las obras legislativas de Alfonso X el Sabio”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, LI (1981), pp. 365-418.
- Di Bona, D., “Note e osservazioni a sentenza. Brevi considerazioni sul valore probatorio della polizza di carico”, *Diritto marittimo*, vol. 106, nº 3 (2004), pp. 994-999.
- Dusserre, J.-M., *Pratique internationale de l’affrètement maritime*, tesis de nuevo doctorado dirigida por Johanna Schmidt, Université de Lyon 3, Lyon, 1988.
- Fariña Guitián, F., *Derecho comercial marítimo*, Bosch, Barcelona, 1955.
- Fariña Guitián, F., *El transporte marítimo y sus sistemas de responsabilidad*, Instituto Francisco de Vitoria, Madrid, 1959.
- Ferrarini, S., *Appunti di diritto della navigazione: (diritto marittimo). I parte speciale: I contratti di utili*, G. Giappichelli, Torino, 1991.
- Ferrarini, S., “Note sulla clasificación de los contratos de utilización de la nave”, *Rivista del Diritto della Navigazione*, nº 3-4 (1962), pp. 189-208.
- Fiorentino, A., *I contratti navali: locazione di nave e di aeromobile, noleggio, trasporto di persone e di cose, rimorchio*, Eugenio Jovene, Napoli, 1959.
- Freire Seoane, M^a. J. y González Laxe, F., *Economía del transporte marítimo*, Netbiblo S. L., La Coruña, 2003.
- Freire Seoane, M^a J. y González Laxe, F., *Fletes y comercio marítimo*, Netbiblo S.L., La Coruña, 2007.
- García-Gallo y de Diego, A., “El libro de las Leyes de Alfonso el Sabio”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXI-XXII (1951-1952), pp. 345-358.
- García i Sanz, A., “Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXXIX (1969), pp. 213-316.
- García i Sanz, A., “Fletamentos catalanes medievales”, en *Historia Instituciones Documentos*, V (1978), pp. 235-256.
- García Martínez, L. A., *Curso de derecho marítimo y administración del buque*, Escuela de especialidades fundamentales estación naval de La Graña, Ferrol, 2007.
- Girvin, S. D., “Detention and the NYPE Off-hire Clause: The Jalagouri”, *Lloyd’s maritime and commercial law quarterly*, nº 2 (2001), pp. 186-192.
- Girvin, S. D., “The NYPE Inter-Club Agreement”, *Diritto marittimo*, vol. 101, nº 4 (1999), pp. 1096-1132.
- Gómez Rojo, M. E., “Normativa histórica convencional internacional reguladora del contrato de pasaje marítimo en relación a la seguridad y a la responsabilidad del transportista”, *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, XXV (2008), pp. 3731-3741.
- González Lebrero, R., *Procedimientos marítimos*, Madrid Colex, Madrid, 1996.
- Guiard y Larrauri, T., *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y el comercio de la Villa*, Bilbao, 1913.

- Guzmán, J. V., y Pino, M^a M., “El contrato de fletamento y sus principales diferencias con el contrato de transporte marítimo de mercancía”, *REVISTA@ e-Mercatoria*, volumen 10, número 1 (2011).
- Graziani, A., *Appunti di diritto della navigazione*, A. Morano, Napoli, 1948.
- Hernández Borondo, F., *Cuestiones de derecho mercantil marítimo*, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1940.
- Hernández Yzal, S., *Derecho marítimo*, Librería Bosch, Barcelona, 1988.
- Hugas Albadalejo, R., *El transporte y los fletamentos marítimos*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Barcelona, 1991.
- Iglesia Ferreirós, A., “Alfonso X el Sabio y su obra legislativa: algunas reflexiones”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, L (1980), pp. 531-561.
- Lara Peinado, F. (trad. y edit.), *Código de Hammurabi*, Editora Nacional, Madrid, 1982.
- Larenas Q., V. H., *Terminología del negocio naviero*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1991.
- Lefebvre d'Ovidio, A., Pescatore, G. y Tullio, L., *Manuale di diritto della Navigazione*, 12^a ed., Giuffrè Editore, Milano, 2011 y 10^a ed., Milano, 2004.
- Madariaga, R. de, *Cuestiones de derecho marítimo*, Imp. de la viuda E. de la Calle, Bilbao, 1899.
- Martínez Gijón, J., *La Compañía Mercantil en Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1979.
- Martínez Jimenez, M^a I., *Los contratos de explotación del buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*, J. M. Bosch editor, S. A., Barcelona, 1991.
- Matilla Alegre, R., *Contrato de utilización del buque. Lecciones*, Librería Bosch, Barcelona, 1988.
- Morrone, M., *Storia del diritto marittimo*, Torino, 1889.
- Olmedo Peralta, E., *Régimen jurídico del transporte marítimo de mercancías. Contratos de transporte y crucero*, Marcial Pons, Madrid, 2014.
- Padilla González, R., *Las garantías iniciales del fletante en el contrato de time-charter*, Cádiz Fundación Universitaria de Jerez, Jerez, 1994.
- Peláez, M. J., *Historia del Derecho de la Navegación I: Trabajos de Teoría e Historia de Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico*, Gráficas Cometa S. A., Barcelona, 1994.
- Peláez, M. J., “Los contratos de fletamento en el derecho histórico catalán”, *Anuario de Derecho Marítimo*, II (1982), pp. 93-133.
- Peláez, M. J., “Los contratos de fletamento en el derecho catalano-balear y pisanogenovés: notas y reflexiones iushistóricas sobre la institución fletamentaria y sobre el transporte”, *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, vol. 3/4 (1989), pp. 277-301.
- Petit, C., *La compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737-1829*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1980.
- Pipia, U., *Il contratto di noleggio e la polizza di carico*, Unione tipografico-editrice, Roma, 1893.
- Polo, G., “El mercado de fletes de carga seca y los precios de adquisición de los buques”, *Infomarine: Actualidad y tecnología de la industria naval y marítima*, n^o 142 (2007), pp. 43-46.

- Quintáns Eiras, M^a R., Díaz de La Rosa, A. y García y Lastres, J. L., *Estudios de derecho marítimo*, Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor, 2012.
- Rodríguez Carrión, J. L., “El derecho de retención en el Derecho Marítimo español y la ‘lien clause’ en la práctica de la contratación”, *Anuario de Derecho Marítimo*, II (1982), pp. 151-165.
- Rodríguez Gayán, E., *Los contratos internacionales de “fletamento” y transporte marítimo*, Eurolex, Madrid, 1999.
- Ruiz Soroa, J. M^a, “Fletamento de viajes consecutivos, por viaje redondo y “tonnage agreement”, *Anuario de Derecho Marítimo*, II (1982), pp. 137-149.
- Russo, R., “Polizza di carico e contratto di noleggio”, *Rivista del Diritto della Navigazione*, volume XXIX, Parte II (1968), pp. 83-182.
- Scapinello, M., “Obbligo del noleggiante di fornire una nave navigabile e «maintenance clause»”, *Diritto marittimo*, vol. 103, n^o 3 (2001), pp. 1120-1125.
- Scialoja, A., *Saggi di storia del diritto marittimo*, Soc. ed. del “Foro italiano”, Roma, 1946.
- Salazar Revuelta, M., “Configuración jurídica del *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad recepticia en el derecho romano”, en *Anuario de Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 10 (2006), pp. 1083-1100.
- Salazar Revuelta, M., *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma: Estudio sobre el “receptum nautarum, cauponum et stabulariorum”: entre la “utilitas contrahentium” y el desarrollo comercial*, Dykinson S.L., Madrid, 2007.
- Salazar Revuelta, M., “La responsabilidad objetiva «ex recepto» como fundamento jurídico de la protección a terceros en el derecho comercial romano y su recepción en el Código civil español”, en *El Derecho comercial: de Roma al Derecho moderno*, Las Palmas de Gran Canaria, 2007, pp. 899-926.
- Salazar Revuelta, M., “Les sujets intervenant dans le transport de marchandises et/ou de personnes à Rome: légitimation active et passive pour l’action du *receptum nautarum, caponum et stabulariorum*”, en *Mémoires de la Société pour l’histoire du droit et des institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands*, Centre Georges Chevrier de l’Université de Bourgogne, Dijon, 2008, pp. 45-68.
- Salazar Revuelta, M., “Responsables *sine culpa* en el contrato de transporte y alojamiento en la Roma de la época comercial”, en *Revue internationale des droits de l’Antiquité*, vol. 55 (2008), pp. 445-467.
- Salazar Revuelta, “Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana y su proyección en el derecho privado romano”, en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, XXVII (2010), pp. 3913-3943.
- Serna Vallejo, M., “La historiografía sobre los Rôles d’Oléron (siglos XV a XX)”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, LXX (2000), pp. 471-498.
- Serna Vallejo, M., *Los Rôles d’Oléron. El Coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Centro de Estudios Montañeses, Santander, 2004.
- Sierra Noguero, E., *El contrato de fletamento por viaje*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2002.

- Torres López, M., “El proceso de formación de las Ordenanzas de Bilbao de 1737”, en Guiard y Larrauri, T., Torres López, M. y Elías Suárez, A., *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, Academia de derecho y ciencias sociales de Bilbao, Bilbao, 1931, pp. 45-72.
- Tullio, L., *Codice della navigazione*, Giuffrè, Milano, 1994.
- Tullio, L., *I contratti di charter party. Funzione e natura*, Cedam, Padova, 1981.
- Tullio, L., *Contratto di noleggio*, Giuffrè Editore, Milano, 2006.
- Tullio, L., edición del *Codice della navigazione: con le principali leggi complementari e convenzioni internazionali*, Giuffrè, 2005, Milano, 2012, 12ª ed.
- Tullio, L., *Breviario di diritto della navigazione*, Giuffrè, Milano, 2013.
- Zambrana Moral, P., *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación de Derecho europeo*, OmniScriptum GmbH & Co. KG, Saarbrücken, 2013.
- Zambrana Moral, P., “La Ordenanza de la Marina Francesa de 1681, un modo de entender el transporte de hombres libres al margen de la regulación legal”, *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, XXXVII (2015), pp. 175-207.
- Zeno, R., *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Giuffrè Edit., Milano, 1946.
- Zurutuza Arigita, I., *La modernización del derecho marítimo español: la propuesta de Ley General de Navegación Marítima*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 2005.

Legislación

- Código de Comercio español*, R. D. 22 de agosto de 1885, Libro III.
- Codice della Navigazione*, R. D. 327/1942, Libro III.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas*, BOE, núm. 181, de 29 de julio de 1988.
- Convenio de Viena de 17 de abril de 1991, sobre Régimen Uniforme de Responsabilidad del operador de terminales de transporte*.
- Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos y Marina Mercante*, BOE núm. 283, de 25 de noviembre de 1992.
- Instrumento de Adhesión del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval*, de 6 de mayo de 1993, BOE, núm. 99, de 23 de abril de 2004.
- Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre salvamento marítimo*, de 28 de abril de 1989, BOE, núm. 57, de abril de 2005.
- Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione*, Gazzetta Ufficiale num. 131, del 8 de junio de 2005.
- Codice della Nautica da Diporto*, Decreto Legislativo de 18 de julio de 2005 num. 171, publicado en Gazzetta Ufficiale num. 202, del 31 de agosto de 2005.
- Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, Gazzetta Ufficiale, num. 88, del 14 de abril de 2006.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, BOE, núm. 253, de 20 de octubre de 2011.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación marítima, BOE, núm. 180, de 25 de julio de 2014.

Fuentes electrónicas

<http://www.monografias.com/trabajos67/historia-derecho-maritimo/historia-derecho-maritimo2.shtml>

<http://www.historia-del-derecho.es/2012/01/el-liber-iudiciorum.html>

<http://historiaderechocomercial.blogspot.com.es/2012/06/edad-moderna-ordenanza-de-colbert.html>

<http://www.comitemaritime.org/History/0,273,1332,00.html>

https://www.bimco.org/en/About/About_BIMCO.aspx

<http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

<http://esvyh-dmaritimo.blogspot.com.es/2015/03/fletamento-y-la-clausula-off-hire.html>

<https://trabajadorjudicial.wordpress.com/el-contrato-de-fletamento/>

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/time-charter/time-charter.htm>

Consultadas por última vez el 20/03/2015.

<p><i>Recibido el 20 de marzo de 2015 y aceptado el 13 de abril de 2015.</i></p>
--