







**UNIVERSIDAD DE SEVILLA**  
**FACULTAD DE DERECHO**  
**DEPARTAMENTO DE DERECHO MERCANTIL**

## **EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO**

**Tesis que presenta el licenciado D. Sebastián Gamero Lagüéns bajo la dirección del Pr. Dr. Pedro Jesús Baena Baena y del Pr. Dr. Manuel Francisco Clavero Ternero para la colación del grado de Doctor.**

**En Sevilla, a 15 de junio de 2018**



*A mis padres*



## ÍNDICE

<b>LISTA DE ABREVIATURAS.....</b>	<b>15</b>
<b>AGRADECIMIENTOS.....</b>	<b>19</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>23</b>
<b>CAPÍTULO PRIMERO: INTRODUCCIÓN AL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO.....</b>	<b>29</b>
1. EL EMPLEO MASIVO DEL CONTENEDOR COMO ORIGEN DEL FLETAMENTO POR ESPACIO.....	29
1.1. La implantación del contenedor como eje de la revolución del transporte de carga general.....	29
1.2. La adaptación del buque al contenedor: el buque portacontenedores.....	32
1.3. El uso del contenedor en el transporte de mercancías.....	35
1.4. El nacimiento de una nueva industria: el contenedor y la globalización.....	36
1.5. El transporte marítimo de mercancías en línea regular.....	40
1.5.1. La navegación en línea frente a la navegación irregular.....	40
1.5.2. Las economías de escala como objetivo económico del transporte marítimo en línea regular.....	45
1.6. La influencia de la contenedorización en el contrato de <i>slot charter</i> .....	49
2. ASPECTOS ECONÓMICOS DEL <i>SLOT CHARTER</i> .....	50
2.1. Las operaciones de <i>slot chartering</i> y su ejecución en la práctica.....	50
2.1.1. Su análisis desde el punto de vista de la celebración del contrato de compraventa de mercancías.....	50
2.1.2. Estudio desde el punto de vista del armador y el operador de la línea regular: la necesidad de explotar los espacios del buque en su totalidad.....	56
2.1.3. El caso MOL Comfort como ejemplo de operaciones de <i>slot chartering</i> .....	60

2.2. La función económica del contrato de <i>slot charter</i> .....	63
2.2.1. La importancia de los espacios del buque en términos económicos.....	63
2.2.2. Desafíos estratégicos del contrato de <i>slot charter</i> en el mercado del transporte de mercancías en línea regular.....	65
2.2.2.1. Situación actual del mercado de transportes de mercancías en línea regular .....	66
2.2.2.2. Los contratos que nacen de la demanda esporádica (o <i>spot contracts</i> ) frente a los contratos tradicionales para transportar mercancías en línea regular .....	68
2.2.2.3. El impacto económico del contrato de transporte marítimo de mercancías contenedorizadas en las operaciones de línea regular: los conocimientos de embarque-tipo, con especial referencia al conocimiento CONLINEBILL 2016 .....	70
3. LA TRANSPARENCIA EN EL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> : LAS TARIFAS DEL FLETE Y SUS DISTINTOS ESCENARIOS. LA RESERVA DE LOS ESPACIOS DEL BUQUE.....	73
3.1. La modernización de los sistemas de obtención de fletes.....	73
3.2. La adaptación de las operaciones de <i>slot chartering</i> : las plataformas virtuales de flete.....	74
3.3. La reserva de los espacios del buque: ¿un auténtico contrato de transporte de mercancías? .....	78
3.3.1. La reserva a la luz de las plataformas virtuales de fletes: la contratación electrónica del transporte de mercancías en línea regular .....	78
3.3.2. El contrato de reserva de espacios como precontrato o promesa de contrato...82	
3.3.3. La reserva de los espacios del buque frente al contrato de fletamento por espacio: dos relaciones obligatorias diferentes .....	85
4. LA PÓLIZA SLOTHIRE 93 .....	86
4.1. Origen y creación del formulario-tipo .....	86
4.2. Estructura de la póliza SLOTHIRE 93 .....	87
4.3. Contenido de la póliza .....	88
<b>CAPÍTULO SEGUNDO: CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO .....</b>	<b>91</b>



## ÍNDICE

1. IDEAS PRELIMINARES SOBRE LOS CONTRATOS DE <i>SLOT CHARTERING</i> .....	91
2. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL .....	94
2.1. Breve exposición del contrato a efectos de su delimitación conceptual.....	94
2.1.1. Hacia un concepto de <i>slot charter</i> : formalización del contrato .....	94
2.1.2. Los consorcios y las conferencias marítimas como origen de los acuerdos de intercambio de <i>slots</i> .....	96
2.1.3. El contrato de <i>slot charter</i> frente a las modalidades tradicionales de fletamento .....	99
2.2. Elementos característicos del contrato de <i>slot charter</i> .....	101
2.2.1. Libertad de forma y consensualidad .....	101
2.2.2. La póliza o formulario-tipo y los contratos de adhesión.....	105
2.2.3. Onerosidad, bilateralidad y tracto sucesivo .....	108
2.2.4. El carácter atípico del contrato de <i>slot charter</i> .....	109
3. NATURALEZA JURÍDICA.....	110
3.1. Análisis de los elementos jurídicos que acercan el contrato de <i>slot charter</i> a las distintas hipótesis sobre su naturaleza jurídica .....	110
3.2. El <i>slot charter</i> y el contrato de arrendamiento.....	126
3.3. El <i>slot charter</i> como contrato de fletamento.....	128
3.4. Los contratos atípicos frente a las modalidades tradicionales de fletamento .....	134
3.5. Determinación del régimen jurídico aplicable.....	141
4. DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES AL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO .....	143
4.1. La póliza BOXTIME 2004 .....	143
4.1.1. Cuestiones previas sobre el fletamento por tiempo en línea regular .....	143
4.1.2. Delimitación conceptual y naturaleza jurídica.....	144
4.1.3. Contenido obligacional .....	146
4.1.3.1. Derechos y obligaciones del fletante por tiempo BOXTIME en línea regular .....	146
4.1.3.2. Derechos y obligaciones del fletador por tiempo BOXTIME en línea regular. En especial, el pago del flete .....	148
4.2. El contrato de <i>vessel sharing</i> .....	149
4.2.1. Los contratos de uso compartido de buque.....	150
4.2.2. Objeto del contrato.....	151

4.2.3. Naturaleza jurídica del contrato .....	153
4.2.4. Similitudes con el contrato de <i>slot charter</i> .....	154
4.3. El contrato de <i>slot exchange</i> .....	156
4.3.1. Introducción al contrato de intercambio de espacios .....	156
4.3.2. Objeto del contrato.....	156
4.3.3. Naturaleza jurídica.....	157
4.5. El contrato de <i>slot sale</i> .....	161
4.5.1. El erróneamente denominado contrato de venta de <i>slots</i> .....	161
4.5.2. Naturaleza jurídica del contrato denominado de venta de <i>slots</i> .....	163
<b>CAPÍTULO TERCERO: ELEMENTOS DEL CONTRATO.....</b>	<b>165</b>
1. CONSIDERACIONES PREVIAS: LA FORMACIÓN DEL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> .....	165
2. ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> .....	167
2.1. Los sujetos tradicionales del contrato de fletamento por espacio.....	167
2.1.1. Bilateralidad o plurilateralidad del contrato de <i>slot charter</i> .....	167
2.1.2. Las modernización de las figuras tradicionales del fletamento en la Ley de Navegación Marítima: el porteador y el cargador .....	168
2.1.3. El porteador efectivo o de hecho en los transportes de mercancías en línea regular y su posición frente a los posibles fletadores por espacio .....	172
2.2. El papel del destinatario en las operaciones de <i>slot chartering</i> .....	175
2.3. El fletante (o naviero fletante) por espacio como parte contratante del contrato de <i>slot charter</i> .....	177
2.4. El fletador por espacio (o <i>slot charterer</i> ) como contraparte del contrato de <i>slot charter</i> .....	183
2.5. Terceros intervinientes y colaboradores en el ámbito del transporte de mercancías.....	186
2.5.1. El <i>shipbroker</i> : entre el agente y el mediador .....	186
2.5.2. El transitario (o <i>freight forwarder</i> ) como operador de transporte de mercancías.....	190
2.5.3. El intermediario específico para el transporte marítimo de mercancías: el consignatario de buques.....	192
3. ELEMENTOS REALES .....	195
3.1. Las mercancías en el contrato de fletamento .....	195

## ÍNDICE

3.1.1. La determinación de la carga en la póliza SLOTHIRE 93 .....	195
3.1.2. La descripción de la carga.....	199
3.2. El flete.....	201
3.3. El buque y sus espacios como elementos esenciales del contrato .....	202
4. ELEMENTOS FORMALES.....	211
4.1 La documentación del contrato de <i>slot charter</i> .....	211
4.2. Los contratos <i>ad hoc</i> de <i>slot charter</i> frente al formulario-tipo .....	214
4.3. El contrato marco como documento rector del contrato de <i>slot charter</i> .....	215

### **CAPÍTULO CUARTO: OBLIGACIONES DE LAS PARTES DEL CONTRATO**

#### **DE *SLOT CHARTER*.....219**

1. EL OBJETO DE LA RELACIÓN OBLIGATORIA: INTRODUCCIÓN A LAS PRESTACIONES DE LAS PARTES EN EL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> .....	219
2. OBLIGACIONES DEL FLETANTE POR ESPACIOS .....	220
2.1. La obligación de puesta a disposición: la disponibilidad del buque frente a la disponibilidad de espacios .....	220
2.2. La disponibilidad del buque con carácter previo a las operaciones de carga y descarga.....	227
2.2.1. Las planchas y demoras: su incidencia en las operaciones de transporte marítimo de mercancías en línea regular y en las operaciones de <i>slot</i> <i>chartering</i> .....	227
2.2.2. La obligación de llegar al lugar pactado en el contrato: las escalas de la línea marítima regular .....	231
2.2.3. La emisión de la <i>notice of readiness</i> .....	233
2.3. La obligación de navegabilidad .....	235
2.3.1. El régimen jurídico de la navegabilidad del buque.....	235
2.3.2. Naturaleza jurídica de la navegabilidad.....	241
2.3.3. La obligación de navegabilidad en el contrato de <i>slot charter</i> .....	245
2.3.4. La obligación de navegabilidad en los transportes marítimos de mercancías en línea regular.....	252
2.4. La puntualidad y la celeridad: aspectos prácticos de la ejecución del transporte marítimo de mercancías en línea regular .....	254
2.4.1. La puntualidad en el viaje de aproximación .....	254

2.4.2. El deber de celeridad: el <i>modus operandi</i> entre las escalas o viajes de la línea regular.....	258
2.5. Fletamento y entrega de las mercancías.....	261
2.5.1. Consideraciones previas.....	261
2.5.2. Responsabilidad del fletante durante el transporte .....	263
2.5.3. Entrega de las mercancías .....	267
2.6. La cesión de la gestión comercial del buque .....	269
2.6.1. La navegación en el transporte de línea regular: el alcance de la cesión de la gestión comercial del buque en los contratos de <i>slot charter</i> .....	269
2.6.2. Las cláusulas de empleo en el contrato de <i>slot charter</i> : el deber de obediencia del naviero fletante al fletador en la gestión comercial de la línea regular .....	272
2.6.3. El cambio de ruta como consecuencia de la ejecución de la cláusula de empleo: efectos del deber de obediencia y su incidencia en el contrato de <i>slot charter</i> .....	277
2.6.4. La obligación de navegar dentro de los límites permitidos y hacia puertos seguros: la designación del itinerario y las escalas de la línea regular .....	281
2.6.5. El empleo del buque dentro de los límites geográficos establecidos.....	284
2.6.6. La comunidad de fletadores por espacio en la gestión comercial del buque.....	287
3. OBLIGACIONES DEL FLETADOR POR ESPACIOS.....	290
3.1. El pago del flete como contraprestación económica por el uso de los <i>slots</i> .....	290
3.2. La obligación de proveer la carga y su vinculación con los transportes marítimos de mercancías.....	298
3.3. No cargar mercancías peligrosas .....	306
3.4. Operaciones de carga y descarga en el contrato de <i>slot charter</i> .....	309
3.5. Devolución de la gestión comercial del buque dentro de las operaciones en línea regular y sus efectos en los contratos de utilización de los espacios del buque.....	315
<b>CAPÍTULO QUINTO: EXTINCIÓN DEL CONTRATO .....</b>	<b>323</b>
1. CONCEPTO Y RÉGIMEN JURÍDICO DE LA EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> .....	323
1.1. Consideraciones previas.....	323

## ÍNDICE

1.2. El régimen jurídico de la extinción del contrato de fletamento por espacio.....	324
2. EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL <i>SLOT CHARTER</i> COMO CAUSA NATURAL DE EXTINCIÓN DEL CONTRATO .....	326
3. LA INEFICACIA EN EL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> (I): IDEAS PRELIMINARES .....	327
3.1. La ineficacia sobrevenida de la relación obligatoria en el fletamento en general.....	327
3.2. La extinción anticipada del contrato de <i>slot charter</i> en la póliza SLOTHIRE 93 .....	328
4. LA INEFICACIA EN EL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> (II): EL DESISTIMIENTO POR MUTUO ACUERDO .....	331
5. LA INEFICACIA EN EL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> (III): LA RESOLUCIÓN FORTUITA O SIN CULPA.....	332
5.1. La resolución del contrato de fletamento por espacio en la Ley de Navegación Marítima.....	332
5.2. La imposibilidad sobrevenida en el contrato de fletamento .....	333
5.2.1. La resolución del contrato como resultado de situaciones de fuerza mayor...333	
5.2.2. El ejercicio de la acción de enriquecimiento injusto en el marco de la restitución de las prestaciones.....	336
5.2.3. La resolución del contrato mediante la ejecución de las cláusulas de fuerza mayor en las pólizas estándar .....	340
5.2.4. La frustración del contrato .....	347
5.2.4.1. La doctrina de la frustración en el Derecho inglés: delimitación conceptual y distinción de figuras afines .....	347
5.2.4.2. Efectos de la frustración del contrato sobre el flete.....	350
5.2.4.3. Los distintos supuestos de frustración en el Derecho inglés y su relevancia para el <i>slot charter</i> .....	351
5.2.4.4. La frustración del contrato en el ámbito de los transportes de mercancías en línea regular y su repercusión en el contrato de <i>slot charter</i> .....	354
5.2.4.5. El retraso como elemento frustrante del contrato .....	357
5.2.4.6. La frustración del contrato de explotación matriz y su repercusión en el contrato de <i>slot charter</i> .....	360

5.2.5. La modificación sobrevenida de las circunstancias contractuales: la doctrina de la cláusula “rebus sic stantibus” .....	362
5.2.6. La inhabilitación del buque.....	366
5.2.7. La doctrina de la “anticipatory breach” o incumplimiento anticipado .....	370
<b>6. LA INEFICACIA EN EL CONTRATO DE <i>SLOT CHARTER</i> (IV):</b>	
<b>LA RESOLUCIÓN POR INCUMPLIMIENTO .....</b>	<b>372</b>
6.1. Introducción a la resolución del contrato por incumplimiento .....	372
6.2. La resolución por incumplimiento por denuncia unilateral de una de las partes contratantes: el desistimiento unilateral.....	373
6.3. Resolución por incumplimiento de las obligaciones del fletador .....	376
6.3.1. Fuentes aplicables al incumplimiento en el fletamento por espacio.....	376
6.3.2. La póliza SLOTHIRE 93: disposiciones contractuales sobre el incumplimiento .....	377
6.3.2.1. La cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE 93 .....	377
6.3.2.2. El carácter esencial del plazo.....	380
6.3.3. Características del incumplimiento según el Código Civil.....	386
6.3.4. El incumplimiento del fletador en la Ley de Navegación Marítima.....	387
6.4. La resolución por incumplimiento de las obligaciones del fletante, la no puesta a disposición del buque y sus espacios .....	388
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>391</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>401</b>
<b>JURISPRUDENCIA.....</b>	<b>¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.</b>
<b>JURISPRUDENCIA EXTRANJERA.....</b>	<b>431</b>
<b>LEGISLACIÓN .....</b>	<b>437</b>

## LISTA DE ABREVIATURAS

AA.VV.	Varios Autores
AAA	Agency Appointment Agreement
APL	American President Lines
ADM	Anuario de Derecho Marítimo
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BOE	Boletín Oficial del Estado
C.A.	Court of Appeal
CCOM	Código de Comercio
CE	Comunidad Europea
CEE	Comunidad Económica Europea
CELS	Common European Sales Law
CIF	Cost, Insurance, Freight
CISG	Convention on Contracts for the International Sale of Goods
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act
Coord./s	Coordinador/coordinadores
CSAV	Compañía Sudamericana de Vapores
DCFR	Draft Common Frame of Reference
dir./s	Director/directores
DIR	Diritto Marittimo
DM	Derecho Marítimo
DRAE	Diccionario de la Real Academia Española
DGRN	Dirección General de los Registros y el Notariado
edic.	edición
eds.	editores
FEU	Forty-foot Equivalent Unit
FIOS	Free In and Out Stowed
FIOST	Free In and Out Stowed and Trimmed
FONASBA	Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents
H.L.	House of Lords
HMM	Hyundai Merchant Marine

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

<i>ibid.</i>	en el mismo lugar
i.e.	por ejemplo
ICC	International Chamber of Commerce
INCOTERMS	International Commercial Terms
IRIMT	Implementation of the Provisions of the Regulation of the People 's Republic of China on International Marine Transportation
JMCLQ	Journal Maritime and Commercial Law Quarterly
kg/kgs	kilogramo/kilogramos
LCGC	Ley de Condiciones Generales de la Contratación
LCS	Ley de Contrato de Seguro
LCTTM	Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías
LCGC	Ley de Condiciones Generales de la Contratación
LNM	Ley de Navegación Marítima
LOTT	Ley de Ordenación del Transporte Terrestre
LPEMM	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
LSSICE	Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y el Comercio Electrónico
MOL	Mitsui O.S.K. Lines
MSC	Mediterranean Shipping Company
NVOCC	Non Vessel Owner Common Carrier
NYSHEX	New York Shipping Exchange
OOCL	Orient Overseas Container Line
<i>op. cit.</i>	obra citada
p.e.	por ejemplo
PDEC	Principios de Derecho Europeo de los Contratos
Q.B.	Queen's Bench
RARC	Reserva de Alojamiento en Régimen de Contingente
RCDI	Revista Crítica de Derecho Inmobiliario
RD	Real Decreto
RDM	Revista de Derecho Mercantil
RDT	Revista del Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal
RLHV	Reglas de la Haya Visby
RYA	Reglas de York y Amberes
SCFI	Shanghai Container Freight Index
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
SAA	Sub-Agency Agreement
SLGA	Standard Liner & General Agency Agreements
SPAC	Standard Port Agency Conditions
ss.	siguientes
SSA	Slot Sale Agreement



## LISTA DE ABREVIATURAS

STS/SSTS	Sentencia/sentencias del Tribunal Supremo
t.	tomo
TCEE	Tratado constitutivo de la Comunidad Europea
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
TFUE	Tratado Fundacional de la Unión Europea
TRLGDCU	Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios
<i>últ. op. cit.</i>	<i>ultima opere citata</i> , en la obra citada en último lugar
v.	<i>versus</i>
<i>Vid./vid.</i>	Véase
vol.	volumen
VLCS	Very Large Container Ship
VOCC	Vessel Owner Common Carrier
VSA	Vessel Sharing Agreement
UNCTAD	United Nations Conference for Trade and Development



## AGRADECIMIENTOS

“Uno nunca termina de aprender” me dijo una vez el Pr. Dr. Guillermo J. Jiménez Sánchez en una de sus tutorías durante aquellos años de licenciatura. Qué razón tenía. No es necesario detenerse y enumerar las dificultades del camino recorrido, pero sí recordar sus orígenes y agradecer a aquellos que hemos conocido en el viaje por su inestimable entrega y afecto, acompañantes sin los cuales esta tesis doctoral no hubiera sido posible. Este sendero – inacabado– es producto de la generosidad, cariño y dedicación de compañeros, familia, padres y maestros que han dejado un legado eterno e inquebrantable, a los que les debo la presente obra. Sirvan estas líneas para refrendar los especiales vínculos que me han unido con todos ellos.

El doctorando, término proveniente del latín *docere*, adquiere con su tesis doctoral la estimada *licentia docendi* o licencia para enseñar. Este hecho acredita, entre otros, que se ha realizado una investigación paciente, amortizado la sección oportuna de la biblioteca, estudiado los grandes clásicos del Derecho y efectuado las visitas correspondientes al pasillo de maestros, todas ellas expresiones de un estado de conciencia realizadas con la convicción de haber adquirido un valor añadido durante todo este tiempo. Repensar y reposar. Así han pasado por mis manos ideas que, ordenadas y bien redactadas, han asentado las bases de este proyecto, cuyas conclusiones esperamos que sean de utilidad. Gracias al estudio progresivo y continuado de la materia y a las distintas estancias internacionales, durante este tiempo he podido profundizar en distintos temas jurídicos que han desarrollado tanto mi carrera profesional como mi vocación académica, por lo que el esfuerzo y el servicio dedicado a esta obra han contribuido a mi formación como jurista y a mi especialización dentro del Derecho mercantil, culminando mis estudios académicos.

Por ello, en primer lugar me gustaría dar las gracias a mi familia, por los valores que me han inculcado. En especial a mis padres, por su sacrificio, perseverancia y ejemplo diario. A vosotros mi gratitud más plena y sincera. A mis hermanos, por la paciencia y apoyo

incondicional en todas y cada una de las fases de la tesis. A mis sobrinos, por hacerme recuperar la fe en la esperanza de quien tiene en sus manos el poder y el imperio de nuestras vidas, y a mi especial compañera, por ser el pilar y el sustento de todos mis proyectos y ambiciones. Es necesario recordar también las figuras de D. Manuel Teba Pinto, D. Pedro Antonio Romero Candau y D. Manuel Gamero Soria, matriz jurídica –y familiar– a cuya memoria les dedico también esta obra.

En segundo lugar, gracias a mis directores de tesis, el Pr. Dr. Pedro Jesús Baena Baena y el Pr. Dr. Manuel Francisco Clavero Ternero, grandes maestros y consejeros, por ser referentes y guías desde el inicio de esta tesis doctoral. Especial reconocimiento a ellos por todo lo que me han enseñado tanto en lo profesional como en lo personal y por la paciencia y dedicación con lo que lo han hecho. Gracias por vuestras enseñanzas y correcciones, que han buscado siempre el beneficio del doctorando en todos sus planteamientos. Con estas palabras no se muestran las incalculables horas que han dedicado al examen de cada uno de los borradores entregados, cuyas anotaciones y consejos han favorecido la correcta elaboración de la tesis doctoral. Por ello, quisiera manifestar mi agradecimiento por haber depositado vuestra confianza en mí y por vuestra especial dedicación, generosidad y apoyo constante en todo este tiempo.

También quisiera expresar mi gratitud a la profesora Miriam Goldby y al *Center for Commercial Law Studies* (CCLS), por su acogimiento y disposición durante mi estancia en la Queen Mary University en Londres. Por partes iguales, el mismo agradecimiento a la profesora Louise Gullifer, directora del Commercial Law Center (CLC) de la Universidad de Oxford, quien puso a mi disposición todos sus recursos y contactos durante mi segunda estancia dentro del programa de doctorado. Son citadas por el orden en el que se sucedieron las estancias, habiendo enriquecido ambas con sus aportaciones y conocimientos el objeto de la tesis. En el mismo sentido, mi agradecimiento también a la profesora Jennifer Lavelle, de la Universidad de Southampton, al profesor Frank Rose, de la Universidad de Oxford y al profesor George Leloudas de la Universidad de Swansea.

En este apartado corresponde premiar y retribuir la labor de D. Carlos Luis Gómez González y Dña. Cristina Sánchez Jiménez por los años que me han acogido durante mis distintos estudios de máster y doctorado en el extranjero, deuda impagable por la que siempre

## AGRADECIMIENTOS

les estaré eternamente agradecidos. Gracias de corazón también a mis amigos por vuestra paciencia, comprensión con mis olvidos y despistes y por saber encontrar un equilibrio perfecto entre escuchar mis ideas académicas y ayudarme a desconectar en los momentos más difíciles.

A los miembros de la biblioteca de la Facultad de Derecho, por las innumerables gestiones y peticiones que han solventado durante estos años, cuyo trato siempre amable han hecho más llevadera la labor investigadora, tanto a mí como a todos los miembros de la comunidad universitaria. Especialmente me gustaría corresponder a todos los profesores e integrantes del Departamento de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla, lugar que he considerado mi casa durante toda mi formación académica, distinguiendo al Pr. Dr. Guillermo J. Jiménez Sánchez, cuyos sabios consejos y directrices han acompañado al presente doctorando a lo largo de su vida académica y profesional. Mi gratitud por su especial disposición e inestimable ayuda en todos mis proyectos. Asimismo, también me gustaría dedicar esta obra a la memoria del Pr. Dr. Manuel Olivencia Ruiz, uno de los máximos exponentes de la que fuera conocida como Escuela Andaluza de Derecho Mercantil.

Por último, a los miembros del Tribunal de esta tesis doctoral, a quienes, por adelantado, agradezco particularmente el tiempo que van a dedicar al examen de la presente obra, con la esperanza de que disfruten del tema al que tan apasionadamente me he dedicado estos años, el contrato de fletamento por espacio.

A todos los anteriores y a los no mencionados (espero sepan disculparme),

Gracias.

Sebastián Gamero Lagüéns  
En Sevilla, a 15 de junio de 2018



## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo que lleva por título “El contrato de fletamento por espacio”, tiene por objeto el estudio del contrato así denominado, también conocido como *slot charter*, que se enmarca dentro de los contratos de fletamento con especial referencia a la explotación de los espacios del buque.

La elección de este tema obedece al protagonismo que ha desempeñado este contrato en el transporte marítimo de mercancías contenedorizadas, y que en particular tiene una gran importancia en el ámbito del transporte marítimo en línea regular. Con la aparición del contenedor, surge una auténtica revolución en los transportes que permite abandonar los sistemas de embalaje tradicionales por un continente de medidas estandarizadas. Por otro lado, este cambio en sí es intrascendente desde el punto de vista jurídico, ya que tuvo un impacto sobre todo comercial, económico y social. Sin embargo, aquellas situaciones que tienen lugar mediante el uso del contenedor, como puede ser la explotación de los espacios del buque, sí es objeto de estudio desde el punto de vista jurídico.

Desde la aparición del contenedor, la práctica marítima se ha adaptado a este nuevo modelo de negocio, permitiendo la creación de nuevas figuras contractuales que tienen su razón de ser en las necesidades de la industria en el tráfico marítimo de mercancías. A tal efecto, estos nuevos contratos que surgen se caracterizan porque comparten elementos comunes a distintos contratos de utilización del buque, como pueden ser el contrato de arrendamiento de buque o el contrato de fletamento. Por ello, la primera controversia de nuestra labor investigadora aparece al cuestionar la naturaleza jurídica del contrato de fletamento por espacio, analizando si pueden incluirse dentro de alguna tipología existente o si realmente estamos ante una nueva figura contractual.

No conocemos hasta la fecha ningún ordenamiento jurídico que haya regulado el contrato de fletamento por espacio como tal, por lo que la labor investigadora realizada se ha materializado, en primer lugar, en el estudio concreto del contrato de *slot charter* frente a las modalidades tradicionales de fletamento por tiempo y por viaje y frente a los contratos de transporte; y, en segundo lugar, en el análisis de los elementos y obligaciones del contrato para obtener una visión integradora del mismo. Su importancia práctica obedece a que los grandes operadores marítimos han acudido al contrato de fletamento por espacio para optimizar los *slots* que se utilizan en el transporte de mercancías en línea regular en los que participan, ya sea como portadores contractuales o como portadores efectivos. Por todo ello, la correcta utilización del espacio (o *slot*) se ha convertido en uno de los objetivos más importantes en la gestión comercial del buque que realizan los navieros.

El análisis del contrato tal y como se utiliza en la práctica marítima nos facilitará su mejor comprensión dada su trascendencia tanto en la industria marítimo-empresarial como en la jurídica. Por ello, aunque el objeto de este estudio es el contrato de fletamento por espacio desde un punto de vista jurídico, hemos creído oportuno adentrarnos en el Capítulo Primero en los diversos aspectos económico-prácticos que son trascendentes en la celebración contrato. Esta aproximación a cuestiones económicas permite al lector conocer el escenario donde actualmente se desarrolla el contrato de fletamento por espacio, escenario que consideramos necesario para realizar un estudio completo del contenido del contrato.

Sin duda, consideramos oportuno hacer mención a extremos en los que la doctrina más autorizada no se muestra pacíficamente de acuerdo. El contrato de fletamento por espacio es frecuente encontrarlo en operaciones de transporte en las líneas regulares, aunque nada impide que pueda realizarse para viajes concretos y determinados. A lo largo del presente estudio analizamos el contrato de fletamento por espacio y sus elementos y obligaciones a la luz de las disposiciones recogidas en la Ley 14/2014 de 24 de junio, de Navegación Marítima, la cual rubrica el título IV “De los contratos de utilización del buque”, donde creemos acertado insertar el contrato de fletamento por espacio. Sin embargo, en el Capítulo Segundo, titulado “Del contrato de fletamento”, se regulan varios contratos con distintas naturalezas, habiendo sido más oportuno separar cada uno de ellos y dedicarle capítulos separados. Según lo dispuesto en el capítulo segundo, la citada Ley equipara el contrato de fletamento con el de



transporte, perdiendo toda autonomía el primero de ellos. En contraposición con la postura adoptada en la LNM, mantenemos que el contrato de fletamento por espacio no es un contrato de transporte, aunque la finalidad última del mismo sí lo sea. Esta afirmación obedece al contenido del negocio jurídico, técnico y específico, que celebran el naviero fletante y el fletador por espacios y a las circunstancias en la que se desenvuelve la relación obligatoria. A lo anterior ha de añadirse que el contrato de *slot charter* suele documentarse mediante dos formas principalmente: la primera, mediante el formulario-tipo aprobado por la BIMCO también conocido como póliza SLOTHIRE 93, la cual contiene elementos de distintos contratos tipificados como el fletamento y el arrendamiento y, la segunda, mediante contratos *ad hoc* fruto de la autonomía de la voluntad de las partes.

Este trabajo no solo analiza el contrato de fletamento por espacio, sino que también resuelve distintas controversias jurídicas planteadas con ocasión del estudio del fletamento y de su eficacia en la práctica. La metodología que hemos empleado atestigua un método lógico en el análisis del contrato, comenzando por su delimitación conceptual y distinción de figuras afines, que se encadena con el estudio de los distintos elementos del contrato y la exposición del contenido obligacional, dejando para el final, siguiendo un orden natural y evidente, la extinción del contrato.

La utilidad de la presente obra persigue una doble finalidad: por un lado, teórico-académica y, por otro, jurídico-práctica. En la exposición teórica hemos tratado de enriquecer el debate doctrinal que se mantiene en torno a la naturaleza jurídica del contrato de fletamento, posicionándonos en contra de la equiparación entre el fletamento y el transporte por ser el fletamento por espacio un contrato atípico y distinto de las figuras que se encuentran reguladas en la Ley de Navegación Marítima. El estudio de la equiparación del fletamento con el transporte desde la perspectiva jurídica es, desde nuestro punto de vista, necesario. Si la finalidad es la nota principal que define un contrato, en el fletamento por espacio esa finalidad no es transportar mercancías contenedorizadas, aunque el buque portacontenedores se diseña y construye para realizar dichos transportes. Así, el objeto del contrato de fletamento por espacio es la puesta a disposición de los espacios del buque en condiciones de navegabilidad. Cuestión distinta es que el empleo del buque en una línea regular sirva –finalidad última– para transportar mercancías contenedorizadas, finalidad que se cristaliza en el momento en que las mercancías son embarcadas en el buque portacontenedores.

Entendemos, por lo tanto, que existen dos momentos claramente diferenciados; el primero, la celebración de contratos de fletamento por espacio, que permiten obtener los derechos de explotación de los espacios del buque y, el segundo, la emisión de un conocimiento de embarque u otro documento acreditativo del transporte que certifique que la mercancía ha sido embarcada, momento en el que se materializa el contrato de transporte. Por ello, mientras no se produzca dicho embarque, no podemos estrictamente hablar de transporte al no poder mantenerse que el fletamento por espacio genera la obligación de guarda y custodia de las mercancías, menos aún si no han sido cargadas en el buque, ni la obligación de entrega en destino de las mercancías contenedorizadas que aún no han sido recibidas por el porteador.

Puestas de manifiesto las divergencias y convergencias con otros contratos de explotación del buque para delimitar la naturaleza jurídica del contrato, centramos nuestro estudio en el análisis de los elementos y obligaciones del contrato de *slot charter*. Debido a la dificultad de identificar las partes del contrato con la legislación existente, surgen dudas en torno a la delimitación de las partes de la relación obligatoria, concretamente a la denominación de porteador que realiza la Ley de Navegación Marítima que tiene poca utilidad práctica en relación con el contrato de *slot charter*. Por ello, para el estudio correcto de la figura, proponemos el retorno a la denominación tradicional de *fletante* o *naviero fletante* como la parte que cede los derechos de explotación al fletador por espacio y que, a tal efecto, no realiza prestaciones relativas al transporte como el traslado de mercancías o la guardia y custodia de las mismas, no al menos hasta que se embarcan éstas. Sin embargo, si asume a cambio de una contraprestación económica del fletador por espacios la obligación de realizar una navegación en línea y a poner a disposición de éste los espacios que se determinen en el contrato, se alojen o no en ellos, posteriormente, mercancías contenedorizadas.

Profundizando en la figura del fletador por espacios pondremos de relieve su auténtica configuración como porteador contractual (o NVOCC), ya que, una vez obtenidos los derechos de explotación de los espacios, le corresponderá al fletador explotarlos económicamente mediante la celebración de contratos de transporte con distintos cargadores. De ahí que realicemos un estudio de las obligaciones de las partes más exhaustivo, lo que, partiendo de lo analizado en el capítulo segundo sobre la naturaleza jurídica, permitirá apoyar las

## INTRODUCCIÓN

conclusiones del debate mantenido en dicho capítulo separando las prestaciones típicas de un contrato de transporte y aquellas más características de un contrato de fletamento.

Para finalizar, consideramos de importancia hacer un examen de la extinción del contrato de fletamento por espacio a la luz de la Ley de Navegación Marítima y la jurisprudencia. La extinción del contrato de *slot charter* puede producirse de manera natural, bien por el cumplimiento de las obligaciones que nacen del mismo, o bien por una patología o circunstancia accidental que impide dicho cumplimiento. De ahí que observemos aquellos supuestos que tienen lugar de manera sobrevenida sin culpa de las partes y aquellas circunstancias que permiten extinguir el contrato en base al incumplimiento de las obligaciones de las partes.

Para el desarrollo de este trabajo de investigación ha sido necesario contemplar la bibliografía y jurisprudencia de nuestro Derecho patrio y del Derecho extranjero, acudiendo, entre otras, a la doctrina y jurisprudencia inglesa para completar algunas partes del análisis del contrato de fletamento por espacio, todo ello junto con estudios de carácter económico y comercial sobre el transporte de mercancías en línea regular, ya que el contrato se desenvuelve normalmente en este escenario internacional.



## CAPÍTULO PRIMERO

### INTRODUCCIÓN AL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

#### 1. EL EMPLEO MASIVO DEL CONTENEDOR COMO ORIGEN DEL FLETAMENTO POR ESPACIO

##### 1.1. La implantación del contenedor como eje de la revolución del transporte de carga general

Durante la segunda mitad del siglo XX, la industria del transporte marítimo experimentó con la implantación del contenedor uno de los cambios más significativos de su historia, que no solo afectó a la manera en que se transportaban las mercancías, sino también a la economía global. Las transformaciones que, como consecuencia de la expansión del empleo del contenedor, experimentaron en un breve período de tiempo los diferentes sectores de la industria del transporte de mercancías por vía marítima llevaron a una nueva manera de hacer negocios que transformó la economía del sector, cambiando tanto el diseño de los buques para adaptarlos a la nueva forma de carga como el de los puertos donde se producía la estiba y desestiba de las mercancías. El éxito del contenedor impulsó el rápido crecimiento de una nueva industria y la necesaria expansión y adaptación de los puertos a las nuevas necesidades del sector de los transportes marítimos<sup>1</sup>.

El descenso del coste del transporte impulsó a algunas empresas domésticas a convertirse en compañías supranacionales, cuyo ámbito espacial de negocio dejó de ser

---

<sup>1</sup> Vid. BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos de línea regular*, Instituto Portuario de Estudios y Cooperación, Autoridad Portuaria de Valencia, 1997, pág. 154.

intrafronterizo<sup>2</sup>. Como veremos en la sección segunda de este capítulo, entre otros beneficios, el uso del contenedor estandarizó la industria del transporte a nivel global, reduciendo los tiempos de espera para cargar los buques y aminorando los costes de los fletes. Además, la implantación del contenedor fue uno de los factores que influyó en el desarrollo del transporte multimodal<sup>3</sup>, permitiendo que se adaptaran los medios de transporte tradicionales al contenedor para ser utilizados en el transporte de mercancías, principalmente, tanto por mar como por vía terrestre, otorgando al contenedor una aptitud para su movilidad prácticamente ilimitada. Junto a ellos, el empleo del contenedor supuso también un ahorro en los costes laborales, pues ya no se necesitaba en tan gran medida la fuerza humana para la carga y descarga de un contenedor, es decir, se precisaba menos mano de obra, aunque más eficiente y cualificada, reduciendo los tiempos en que las operaciones logísticas se llevaban a cabo<sup>4</sup>.

Pero, ¿cuál fue la necesidad de usar el contenedor? El contenedor no es un medio de transporte, sino un “embalaje” de medidas uniformes muy resistente donde se pueden alojar

---

<sup>2</sup> *Ibid.* pág. 156.

<sup>3</sup> En 1992 la *International Chamber of Commerce* (en adelante, ICC) elaboró las denominadas *UNCTAD-ICC Rules of Multimodal Transport Documents* que son unas reglas internacionalmente aceptadas de carácter uniforme que, mediante su inclusión en el contrato, son vinculantes para las partes, con el objetivo de unificar las distintas cláusulas tipo utilizadas en la industria. La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (en adelante, UNCTAD) delimitó ampliamente el concepto de transporte multimodal como aquel “movimiento de mercancías de un Estado a otro utilizando al menos dos modos diferentes de transporte a través de un solo contrato”, *vid.* Informe del Secretario de la UNCTAD, *Facing The Challenge of Integrated Transport Services*, 28 April 1995, UNCTAD/SDD/MT/7, disponible en <http://unctad.org/en/docs/posddmtd7.en.pdf> (última consulta 15/6/2018). Aunque posteriormente haremos énfasis en contratos en los que se desenvuelven los transitarios o *freight forwarders*, que son los sujetos que más intervienen en los contratos de transporte multimodal, el propósito de este estudio es realizar un análisis de contratos internacionales que tienen su origen en operaciones de *slot chartering* y su repercusión en el contexto del transporte de mercancías en línea regular. Sobre el concepto de transporte multimodal, entre otros, *vid.*, LÓPEZ RUEDA, C., *El régimen jurídico del transporte multimodal*, La Ley, Madrid, 2000, págs. 31-143; MARTÍN CASTRO, M.P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, EDICIP, Puerto Real, 2001, págs. 17-106; y “La regulación del transporte multimodal internacional de mercancías: alternativas legales y prácticas”, en *RDT*, n.º 1, 2008, págs. 259 y ss.; LÓPEZ SANTANA, N., “El tratamiento de la multimodalidad en las Reglas de Rotterdam”, en *Las Reglas de Rotterdam: la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, Madrid, 2010, 201-252; MARTÍN OSANTE, J.M., “El transporte multimodal en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías”, en MARTÍNEZ SANZ, F., y PETIT LAVALL, M.V., *Régimen del transporte en un entorno económico incierto*, Marcial Pons, Madrid, 2011, págs. 201-218; GLASS, D., *Freight forwarding and multimodal transport contracts*, Informa, London, 2012, págs. 45 y ss.; MARTÍN CASTRO, M.P., “Transporte multimodal”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 503 y ss.; y “Transporte multimodal: del Convenio de Ginebra de 1980 a las Reglas de Rotterdam”, en *ADM*, n.º 32, 2015, págs. 169-220.

<sup>4</sup> Sobre los beneficios de la contenedorización, *vid.*, entre otros, LEVINSON, M., *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economics Bigger*, Princeton University Press, New Jersey, 2006, págs. 3-10.

distintos tipos de mercancías de diversa naturaleza. La necesidad que existía era la de crear un espacio físico donde agrupar las mercancías<sup>5</sup> para poder cargarlas y descargarlas de manera mecanizada todas de una vez, con el ahorro correspondiente en mano de obra y en tiempo<sup>6</sup>. Sin embargo, este “embalaje” no es más que un cuerpo geométrico de metal cúbico delimitado o no por puertas en alguno de sus extremos<sup>7</sup>, que se utiliza para introducir en él mercancías que se quieren trasladar de un lugar a otro.

Antes de la aparición del contenedor, los puertos, los muelles y los buques estaban solo acondicionados para la carga y descarga de mercancías individuales de distinta naturaleza, de diferentes medidas y dimensiones. Por ello, se necesitaba una mano de obra considerable para cargar y descargar dichas mercancías contenidas en cajas, sacos o embalajes variados, lo que en términos económicos se traducía en un empleo cuantioso de trabajadores en cada puerto<sup>8</sup>. Sin embargo, desde la implantación del contenedor, la carga y descarga de éstos (junto con su contenido) resulta una tarea facilitada por el empleo de medios mecánicos, manejados por operarios especializados (gruistas, conductores, personal que realiza funciones de trincaje, entre otros)<sup>9</sup>. Sin embargo, es necesario advertir que esta revolución de los transportes por la aparición del contenedor no produjo por sí misma consecuencia jurídica alguna. El cambio de los embalajes tradicionales por el contenedor de medidas estandarizadas era intrascendente desde el punto de vista jurídico, ya que el impacto que tuvo fue sobre todo comercial, económico y social. Sin embargo, aquellas situaciones jurídicas que nacen a raíz del uso del

---

<sup>5</sup> Vid. RODRIGO DE LARRUCEA, J., MARÍ SAGARRA, R., y MARTÍN MALLOFRÉ, J., *Transporte en contenedor*, Marge Books, Barcelona, 2012, pág. 15.

<sup>6</sup> Así queda descrita la idea que tuvo Malcom Mclean, a quien se atribuye la invención del contenedor. Vid., al respecto, LEVINSON, M., *The Box...*, *op. cit.*, pág. 10; y RODRIGO DE LARRUCEA, J., MARÍ SAGARRA, R., y MARTÍN MALLOFRÉ, J., *Transporte...*, *op. cit.*, pág. 16.

<sup>7</sup> Nótese, sin embargo, que no todos los contenedores tienen puertas. Normalmente los contenedores de sólidos tienen una y los contenedores de líquidos o gases ninguna, pudiendo configurarse de distintas maneras en función del tipo de carga. Por ello, existen contenedores para carga general, contenedores térmicos, contenedores ventilados, contenedores cisterna, contenedores para transporte de graneles sólidos y contenedores para cargas pesadas, entre otras. Para una descripción y análisis detallado de cada uno de ellos, vid. BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos...op. cit.*, págs. 45-49.

<sup>8</sup> Solo en el puerto de la ciudad de Nueva York estaban empleadas más de 100.000 personas en 1951, justo antes de la aparición del contenedor. Al respecto, vid. LEVINSON, M., *The Box...*, *op. cit.*, pág.78.

<sup>9</sup> La medida estándar de un contenedor TEU es de 20 pies (*twenty-foot equivalent unit*), equivalente a 6,11 metros de largo, con un peso aproximado del cerrado con puertas de 2300 kg en vacío y un peso máximo de 25000 kg. Sin embargo, también es posible tener una medida estándar de contenedor con el doble de longitud, exactamente de 40 pies, conocido como FEU (*forty-foot equivalent unit*). Vid. recurso en línea <http://www.dsv.com/sea-freight/sea-container-description/dry-container> (última consulta 15/6/2018).

contenedor, como puede ser el uso de los espacios del buque, sí es objeto de estudio desde el punto de vista jurídico.

## 1.2. La adaptación del buque al contenedor: el buque portacontenedores

La implantación del contenedor no resultó inmediata pues éste también tenía sus inconvenientes: por un lado, agrupar la carga en una unidad física incrementaba el peso unitario total, de manera que se necesitaba de una maquinaria especial que lo cargase y descargase en el medio de transporte y, por otro lado, el diseño tradicional del buque hacía imposible la carga de un contenedor en la bodega o en la cubierta, ya que la forma constructiva del buque tradicional y sus dimensiones impedían la operación de carga del contenedor, el trincaje<sup>10</sup> y el aseguramiento del mismo en condiciones normales. De hecho, el primer transporte de mercancías utilizando contenedores se realizó en 1956 a bordo del buque *Ideal X<sup>11</sup>*, un buque que originariamente fue construido para su uso en la Segunda Guerra Mundial, pero que fue adaptado después de ésta para el transporte de contenedores, alojándolos en la cubierta.

Comercialmente el viaje del buque *Ideal X* fue un éxito, lo que tuvo como consecuencia una auténtica revolución tanto económica como social. No solo se adaptarían los buques, sino que se crearían nuevos específicamente diseñados para el transporte de mercancías en contenedor, y también se remodelarían las terminales de carga y descarga. La construcción de barcos portacontenedores más eficientes y cada vez con mayor capacidad de carga, llevó al desarrollo de un nuevo modelo de negocio bien estructurado: el transporte de mercancías estandarizado mediante contenedores.

Desde la construcción del primer buque portacontenedores su fisonomía ha ido cambiando con el paso del tiempo, adaptándose a las necesidades de la industria y los avances tecnológicos, lo que se ha traducido, entre otros, en un aumento de la capacidad de carga que

---

<sup>10</sup> Vid. GABALDÓN GARCÍA, J.L., y RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pág. 496, quien define el trincaje como “el aseguramiento de las mercancías sujetándolas o amarrándolas con tensores o eslingas en los lugares en que han sido colocadas”. En el mismo sentido, vid. GARCÍA ÁLVAREZ, B., *La carga y descarga en el contrato de transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2011, pág. 35.

<sup>11</sup> Sobre este hecho, vid. LEVINSON, M., *The Box...*, *op. cit.*, pág. 51.



varía en función del tipo de la ruta a la que es destinado. En función de su capacidad de carga, podemos encontrar los siguientes tipos de buque:

- (1) *Feeder* o buque alimentador: El término *feeder* proviene del inglés y significa “alimentador”, y con él se quiere hacer referencia a un buque que “alimenta” o provee a puertos *hub*<sup>12</sup> donde escalan buques de líneas navieras de largo recorrido. Tales buques llegan a albergar hasta los 3000/4000 TEU<sup>13</sup>.
- (2) Buque oceánico: es un buque con mayor dimensión que el *feeder*, como pueden ser los de la tipología *Panamax*<sup>14</sup>, y se emplean fundamentalmente en trayectos de media y larga distancia, alcanzando capacidades de 4000 a 8000 TEU.
- (3) Buque transoceánico: en esta categoría se encuentran los buques portacontenedores con una capacidad superior a 10000 TEU, llegando alcanzar a día de hoy hasta 19000 TEU de capacidad. Al aumentar considerablemente de tamaño, también aumenta su calado, manga y eslora, pudiendo acceder solo a aquellos puertos y lugares de descarga que puedan albergar sus dimensiones, lo

---

<sup>12</sup> Un puerto *hub* es un puerto central o de redistribución de carga, donde se descargan mercancías para ser repartidas en líneas de recorrido más corto, es decir, transportando mercancías a puertos y terminales de carga y de descarga más pequeños o de difícil acceso. Uno de los ejemplos de mayor trascendencia lo encontramos en Algeciras, que es el puerto *hub* más importante de España, donde las mercancías que vienen de distintos lugares del mundo (como puede ser el Norte de Europa, Norteamérica y Oriente Próximo) se descargan para ser redistribuidas con destino a diferentes lugares finales de entrega. En este sentido, *vid.* BRODIE, P., *Dictionary of Shipping Terms*, Informa Law, London, 2013, voz *hub*, quien define el citado término como “un puerto de grandes dimensiones diseñado para atraer mercancías para su redistribución desde o hacia otros puertos o lugares de descarga más pequeños, donde se incluyen también los puertos de interior. Asimismo, son diseñados para ser más eficientes por su localización estratégica y sus facilidades de carga, descarga y almacenaje. Son normalmente usados por buques transoceánicos modernos con mercancías que suelen ser desplazadas por todo tipo de modalidades de transporte. También es conocido como centro de carga” (traducción del autor).

Sobre la tipología de los modelos portuarios, *vid.* GONZÁLEZ LAXE, F., FREIRE SEOANE, M.J., y PAÍS MONTES, C., “La conectividad portuaria a nivel mundial: análisis de sus implicaciones”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Aranzadi, Cizur Menor, 2018, págs. 88 y ss.

<sup>13</sup> TEU es el acrónimo de *twenty equivalent foot*, que hace referencia a la medida estándar de un contenedor de 20 pies de longitud. *Vid.* LARRUCEA, J.R., MARÍ, R., MARTÍN, J., *Transporte...*, *op. cit.*, pág. 144-146.

<sup>14</sup> La denominación *Panamax* hace referencia a las dimensiones máximas permitidas para un buque durante el tránsito por el canal del Panamá. *Vid.* Informe de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) sobre los requerimientos de buque, recurso en línea disponible en <http://www.pancanal.com/eng/maritime/notices/n01-05.pdf> (última consulta 15/6/2018).

que igualmente reduce las escalas y las frecuencias en los servicios de transporte en línea regular.

Por otro lado, ha de hacerse referencia a los buques celulares, los cuales se subdividen en función de sus características en buques tipo *roll-on/roll-off* o *ro-ro* (buques de carga rodada), que son aquellos en los que la carga y descarga se produce mediante dispositivos con ruedas y de manera horizontal, facilitando las operaciones al no necesitar grúas; y buques tipo *lift-on/lift-off* o *lo-lo*, en los que las operaciones de carga y descarga se producen mediante la elevación con maquinarias o grúas especializadas.

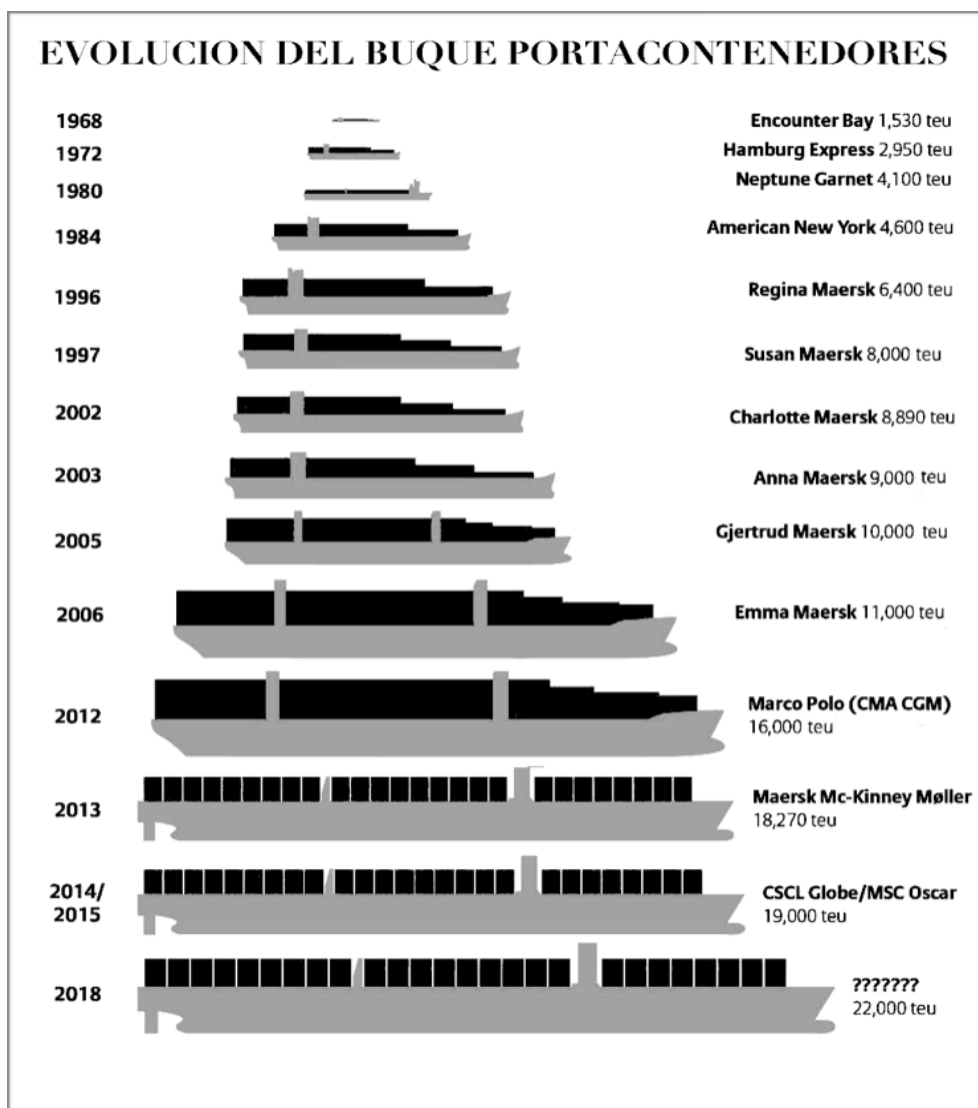


Figura 1. Evolución de los buques portacontenedores<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Vid. Figura 1, disponible en línea en <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/liners-ships/container-ship-design> (última consulta 15/6/2018).

### 1.3. El uso del contenedor en el transporte de mercancías

Hasta la aparición del contenedor, existían tradicionalmente dos tipos de transporte de mercancías, el de mercancías a granel (*bulk cargo*), como podían ser los minerales, los cereales o el petróleo; y mercancías que no se conceptualizaban como a granel, o de carga general, es decir, aquellas que tenían que cargarse individualmente, también denominadas de carga fraccionada (*break-bulk cargo*). El contenedor y su revolución para la industria marítima impuso la necesidad de establecer una nueva forma de transportar mercancías de carga general, más eficaz, que acabaría dinamizando y adaptando la industria del transporte tradicional<sup>16</sup>. Desde entonces, el transporte marítimo de mercancías por contenedor (o *shipping container*) no ha hecho más que crecer a lo largo de los años.

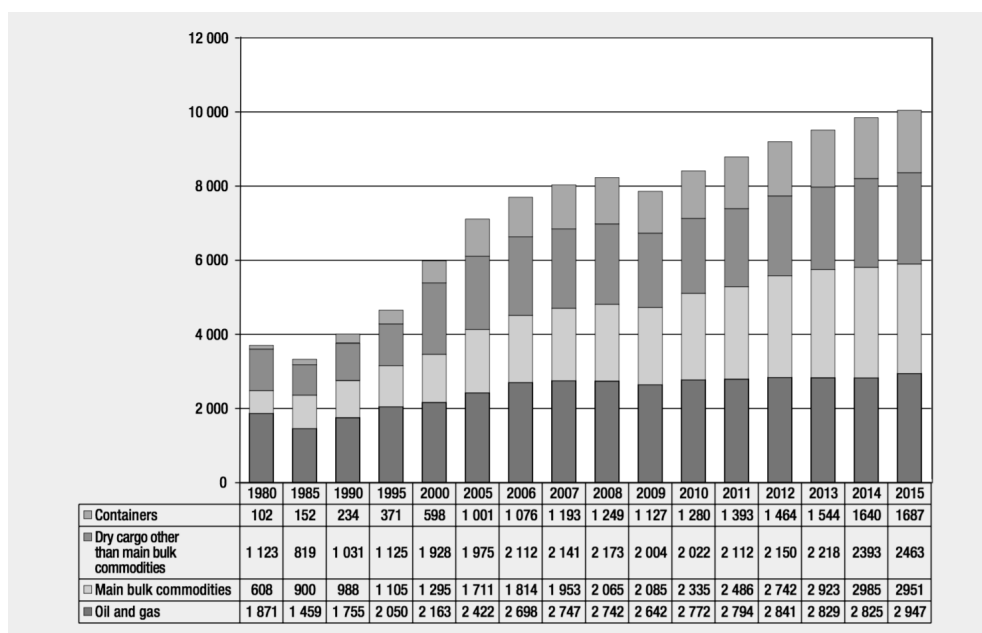


Figura 2. Comercio marítimo mundial desde 1980 a 2015 (millones de toneladas cargadas)<sup>17</sup>.

Si observamos el anterior cuadro comparativo, podemos comprobar como el transporte de mercancías en contenedor pasó de ser una industria minoritaria de reciente creación a una

<sup>16</sup> Vid. PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *Los títulos representativos en el transporte marítimo*, Marcial Pons, Madrid, 1994, pág. 84.

<sup>17</sup> Sobre la Figura 2, vid. UNCTAD, *Maritime Transport Review*, Geneva, 2016, pág. 7, disponible en [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf) (última consulta 15/6/2018).

industria afianzada. Esta consolidación, además, supuso un incremento de contratos celebrados para el transporte de mercancías desde dos perspectivas, la del buque y la del contenedor. Por un lado, no solo se produce la creación de nuevos contratos de fletamento específicamente diseñados para el transporte de mercancías en contenedor, sino también contratos de arrendamiento de los buques portacontenedores y de transporte, es decir, contratos de explotación del buque portacontenedor. Por otro lado, la industria del contenedor conlleva la creación de empresas especializadas en la fabricación de contenedores, y de aquellas que lo comercializan y obtienen rendimientos económicos derivados de ellos<sup>18</sup>.

#### 1.4. El nacimiento de una nueva industria: el contenedor y la globalización

La revolución del contenedor supuso también un nexo entre los distintos modos de transporte de mercancías. A tal efecto, las vías marítima y terrestre, que eran explotadas económicamente por industrias separadas, observaron como desaparecían los límites a su actividad con el uso del contenedor, por lo menos los físicos. Así, un contenedor se descargaba al llegar a un puerto mediante una grúa (*crane*)<sup>19</sup> y continuaba su tránsito en un medio de transporte terrestre, propiciando un mayor desarrollo de la multimodalidad.

El transporte de mercancías puede utilizarse también como lente para contemplar los distintos cambios sociales, culturales y tecnológicos producidos desde la segunda mitad del siglo XX. Gracias a la contenedorización<sup>20</sup>, las rutas marítimas tradicionales de transporte han

---

<sup>18</sup> Vid. BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes...*, *op. cit.*, pág. 155, y PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *Los títulos representativos...*, *op. cit.*, pág. 84.

<sup>19</sup> Vid. WANG, S., y LIU, Z., "Efficient Global Container Transport Network Design", en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook of Ocean Container Transport Logistics. Making global supply chains effective*, Springer, Switzerland, 2015, pág. 362, quienes afirman que, a día de hoy, una grúa puede mover entre 20 y 30 TEU por hora y, como consecuencia, en un buque se pueden cargar o descargar una media de 2000 TEU al día, mientras que antes de la contenedorización un buque podía tardar hasta dos meses en cargar mercancías heterogéneas. Por ello, en comparación con otras cargas convencionales, la contenedorización ha contribuido a reducir el tiempo de carga y descarga de las mercancías.

<sup>20</sup> Las voces "contenedorización" y "contenedorización" no se encuentran en la versión más actualizada del Diccionario de la Real Academia Española ni del Diccionario Panhispánico del Español Jurídico. En inglés, el léxico se forma a raíz de *container*, denominado *containerisation*, vid. HANCOCK, C., "Containerisation, slot charters and the law", en THOMAS, R., *Legal Issues in Time Charterparties*, Informa Law, London, 2008, parágraf. 14.2. Por un lado, un sector de nuestra doctrina adopta el anglicismo anterior mediante el empleo de "contenedorización", vid. RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Civitas, Madrid, 1992, pág. 326, nota 563. Por otro lado, una parte distinta de nuestra doctrina utiliza el término "contenedorización", derivado de contenedor, en vez del término "contenedorización" o "contenedorización", que proviene de la raíz del vocablo en inglés, vid. GABALDÓN, J.L.,

visto la introducción de servicios celulares, de una forma u otra, hasta afianzarse como industria<sup>21</sup>. Los servicios celulares son aquellos que se producen mediante buques especializados para el transporte de contenedores, donde la capacidad de carga del buque se encuentra dividida en un conjunto de espacios de idénticas dimensiones sobre y bajo cubierta, espacios que se corresponden con el volumen que ocupa un contenedor estandarizado<sup>22</sup>.

Los antiguos buques, adaptados al contenedor, podían cubrir rutas más largas y portear más cargamentos, con lo que daban una adecuada respuesta a la demanda creciente en un mercado en expansión. Si bien también surgieron nuevas necesidades, pues la ampliación de las rutas y el incremento del tamaño de los buques, hacía más frecuentes los trasbordos de contenedores de unos buques a otros (*transhipments*)<sup>23</sup>, hecho mediante el cual el buque

---

“Las Pólizas de Fletamento para el tráfico de contenedores BOXTIME y SLOTHIRE: un comentario”, en *ADM*, vol. X, 1998, págs. 455 y ss.

No obstante lo anterior, *vid.* REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario panhispánico de dudas*, Santillana, Madrid, 2015, voz “contéiner”, pág. 174, la cual remite a la voz “contenedor”, pág. 174. En esta última se establece que “*la existencia de esta voz española hace innecesario el uso de la voz inglesa container, así como el de su adaptación*”. Por ello, la adaptación de *containerisation* al español –conteneinerización– no resulta apropiada al existir la voz “contenedor”, de la cual puede nacer la voz “contenedorización”. Adicionalmente, *vid.* REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de americanismos*, Santillana, Madrid, 2004, voz “contenedorizada”, (*vid., infra*, la nota 33), la cual tiene más proximidad con el término “contenedorización” que con el término “conteneinerización”, por lo que para nuestro estudio seguiremos la denominación seguida por nuestra mejor doctrina y que se ajusta mejor a la lengua española en virtud del Diccionario de Americanismos y el Diccionario Panhispánico de Dudas de la Real Academia Española.

<sup>21</sup> *Vid.* GONZÁLEZ LAXE, F., FREIRE SEOANE, M.J., y PAÍS MONTES, C., “La conectividad portuaria a nivel mundial: análisis de sus implicaciones”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 87, quienes afirman que el transporte de contenedores “*estandariza un modo de funcionamiento en todas las cadenas de suministro, mejora la regularidad y seguridad del transporte (...) y la coordinación entre el transporte marítimo y los otros modos de transporte*”.

<sup>22</sup> En este sentido, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012, pág. 553, quien vincula los mencionados servicios celulares con el término *slot*, haciendo referencia al espacio que ocupa el contenedor. Adicionalmente, denomina a los contratos que se realizan sobre los *slots* como “fletamento de células”.

<sup>23</sup> Los buques no podían cubrir muchas veces rutas tan largas debido a que no estaban adaptados suficientemente para realizar dichos trayectos. Adicionalmente, su capacidad era limitada, por lo que al final el procedimiento de adaptación de los buques resultó ser insuficiente de cara a la evolución del potencial negocio, lo que abrió las puertas a la construcción de nuevos buques especialmente diseñados para cargar contenedores. A tal efecto, la modernización de los buques ha producido avances significativos en tres aspectos: 1) maquinaria (tanto en la capacidad de propulsión como en la velocidad), 2) autonomía y 3) carga.

Por otro lado, también nos podemos encontrar con un puerto de transbordo o *transhipment port*, en el cual se descargan mercancías para ser posteriormente embarcadas en otro buque. Este tipo de puertos suele tener un alto volumen de contenedores, lo que también es un indicio de un alto volumen de buques que realizan operaciones de carga y descarga en el puerto. Sobre los problemas asociados con los puertos de transbordo, *vid.* JIANG, X., PENG CHEW, E., y HAY LEE, L., “Innovative Container Terminals to Improve Global Container Transport Chains”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook...*, *op. cit.*, pág. 18.

transmisor entrega el contenedor al buque receptor, el cual había reservado oportunamente el espacio necesario para continuar con la cadena de transporte. Tales trasvases se realizan en las terminales de carga y descarga.

Si estudiamos el desarrollo de los transportes de mercancías contenedorizadas hasta nuestros días podemos afirmar que tanto el número de contenedores como de buques portacontenedores ha crecido exponencialmente desde la década de los ochenta. A tal efecto, debemos destacar que los buques portacontenedores han aumentado su capacidad de carga máxima en TEU, con un incremento medio de más del 18% entre 2010 y 2015<sup>24</sup>, llegando diseñarse y construirse buques actualmente que superan los 19000 TEU. El tráfico de contenedores es sin duda el exponente más destacado del desarrollo de la industria del transporte de mercancías en los últimos años. La evolución de la industria del contenedor y sus ventajas en la reducción de costes<sup>25</sup> ha favorecido el desarrollo de la globalización, permitiendo a las distintas economías mundiales beneficiarse por el impacto de las importaciones y exportaciones. De esta manera, se puede mantener que el desarrollo del transporte de mercancías en contenedor y el aumento en el uso de éste ha implicado “*uno de los grandes avances e innovaciones sin la cual la globalización no hubiese existido*”<sup>26</sup>.

La globalización de la economía ha tenido por efecto, entre otros, el incremento de los intercambios comerciales internacionales, favorecido por el desarrollo de los transportes y la logística. Desarrollo en gran parte debido a las innovaciones tecnológicas tanto en la construcción y mejora de nuevas formas de transporte como en las tecnologías de la información a escala internacional. Así se ha pasado de transportar mercancías *port to port*

---

<sup>24</sup> Vid. DAVIDSON, N., *Juggling bigger ships, mega-alliances and slower growth. Presented at the Terminal Operations Conference Europe*. Hamburgo, Alemania, 2016, citado por UNCTAD, *Maritime...*, op. cit., pág. 20.

<sup>25</sup> Vid. RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento de embarque...*, op. cit., págs. 325-326, quien mantiene que el uso del contenedor, al unificar las características de lo cargado, “*permitted an important saving of time and money*”. En la misma línea, vid. GONZÁLEZ LAXE, F., FREIRE SEOANE, M.J., y PAÍS MONTES, C., “La conectividad portuaria a nivel mundial: análisis de sus implicaciones”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, op. cit., pág. 87.

<sup>26</sup> Vid. BUCHLOH, B., HARVEY, D., y SEKULA, A., *Forgotten Spaces: Discussion Platform with Benjamin Buchloh, David Harvey and Allan Sekula at a screening of “The Forgotten Space”*, recurso disponible en <http://www.afterall.org/online/material-resistance-allan-sekula-s-forgotten-space#.WKVgUDtSw5g> (última consulta 15/6/2018). Sobre el impacto del contenedor en la globalización, vid. SEKULA, A., *Fish story*, Richter Verlag, Düsseldorf, 1996, quien a lo largo de toda la obra realiza un profundo análisis sobre la industria del transporte marítimo de contenedores.

(puerto a puerto) a *door to door* (puerta a puerta), mediante el progreso de la logística y la intermodalidad<sup>27</sup>.

A pesar de que el uso de buques con mayor capacidad de carga conlleva un aumento de los beneficios, también tiene sus desventajas. Por un lado, contribuye a la infrautilización de las flotas de buques con menor capacidad de carga<sup>28</sup> y, al reducirse el número de buques en tránsito, disminuye lógicamente la frecuencia del número de servicios, aumentándose correlativamente los tiempos de espera. Y esto provoca una concentración del tráfico en las cadenas de suministro, pues hay buques más grandes pero están en activo un menor número de ellos.

Por otro lado, tiene consecuencias a nivel logístico, ya que al crecer los buques en tamaño y, consecuentemente, en capacidad, aumenta también el calado de los mismos, de manera que muchos podrían no ser aptos para las terminales de carga y descarga existentes, los cuales necesitarán o bien adaptar sus instalaciones o bien crear nuevos espacios físicos portuarios que se ajusten a las dimensiones de los nuevos buques<sup>29</sup>. Económicamente también supone un incremento de operaciones de draga para facilitar la entrada y salida de buques de mayor calado hacia o desde la terminal de carga y descarga. Por último, y no menos importante, el aumento del tamaño del buque encuentra limitaciones en su paso por canales y en la longitud de los muelles, si bien se ha de reconocer que todas estas dificultades son más de carácter económico y operativo que técnico.

---

<sup>27</sup> Sobre el transporte multimodal o intermodal, *vid.*, *supra*, la nota 3.

<sup>28</sup> *Vid.* CLERC, V., *The container shipping industry will see disruption in 2017*, recurso en línea disponible en <https://www.linkedin.com/pulse/container-shipping-industry-see-disruption-2017-vincent-clerc>, (última consulta 15/6/2018) quien cifra la infrautilización de las flotas de buques en un 7% en 2016, si bien después de la quiebra de la naviera *Hanjin* tal exceso de oferta se cifra en torno al 10% a fecha de junio de 2017 según la consultora Drewry, *vid.* AA.VV., *Container Shipping - A Financial Health Check*, 2.ª edic., Drewry, London, 2017, datos confirmados por la consultora Ocean Insight, texto disponible en <https://www.ocean-insights.com/ten-percent-of-global-fleet-is-idle/> (última consulta 28/03/2018).

<sup>29</sup> Los operadores marítimos suelen prever aquellos requerimientos básicos que necesita un buque de gran tamaño para que éste pueda realizar operaciones de carga y descarga. A tal efecto, realizan una preselección de los puertos y terminales de carga y descarga adecuados para llevar a cabo dichas operaciones donde se tienen en cuenta factores como la profundidad del puerto, el personal cualificado, la infraestructura y los equipos disponibles en aras de garantizar el éxito de la operación de carga y descarga, pero también factores económicos como el volumen de operaciones realizadas en el puerto, su posición geográfica y la capacidad de transbordo.

La globalización ha hecho posible que se desarrolle una industria nueva alrededor del contenedor, que desde su invención ha tenido un impacto no solo en el aumento del número de contenedores y buques que están en activo, sino también en el número de contratos que se celebran tanto para la utilización del buque y sus espacios como para el uso del contenedor. Este crecimiento de actividad ha permitido que surjan alianzas y acuerdos de cooperación de carácter económico entre distintos operadores marítimos con relación a los contratos de utilización del buque. Esta cuestión es de gran relevancia, ya que con dichas alianzas y acuerdos de cooperación y uso compartido del buque se pone de relieve la necesidad de rentabilizar los *slots*<sup>30</sup> o espacios del buque que se encuentran sin uso y, por ende, la exigencia de realizar operaciones de *slot chartering*, para con ello hacer más eficaz la utilización de los espacios del buque.

## 1.5. El transporte marítimo de mercancías en línea regular

### 1.5.1. La navegación en línea frente a la navegación irregular

El empleo del contenedor en el transporte marítimo tiene una especial relevancia en el de línea regular, modo de navegación que responde a la necesidad de los cargadores de transportar sus mercancías a través de operadores que ofrecen servicios periódicos, lo cual

---

<sup>30</sup> Sobre el concepto de *slot* o espacio del buque, *vid., infra*, el apartado 2.1.1 del capítulo segundo y el apartado 3.3.3. del capítulo tercero, donde se desarrolla en profundidad esta cuestión. En la doctrina, han sido varios los autores que han tratado los conceptos de *slot* y de *slot charter*. *Vid.*, por todos, BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos...*, *op. cit.*, págs. 43-44; HANCOCK, C., “Containerisation, slot charters and the law”, en THOMAS, R., *Legal Issues...*, *op. cit.*, parágraf. 14.2; GABALDÓN, J.L., *Las Pólizas de Fletamento...*, *op. cit.*, págs. 479 y ss.; y *Curso...*, *op. cit.*, pág. 553; WILSON, J.F., *Carriage of goods by sea*, Pearson, Harlow, 2010, pág. 3; GLASS, D., *Freight forwarding...*, *op. cit.*, parágraf. 1.16 a 1.18; MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities*, Informa, London, 2013, parágraf. 3.1.2.3; COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters*, Informa, London, 2014, parágraf. 1.1; COCHLIN, T., BAKER, A., y KENNY, J., *Time Charters*, Informa, London, 2014, parágraf. 1.8; ÖZDEL, M., *Bills of lading incorporating charterparties*, Hart Publishing, London, 2017, pág. 53; ARROYO, I., *Curso de Derecho Marítimo*, 3.<sup>a</sup> ed., Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pág. 573; y GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pág. 397.

Ha de señalarse que el término *slot*, en la industria del transporte aéreo, es empleado para designar una “franja horaria”. Sin embargo, esta última acepción no presenta confusión con el *slot* como espacio del buque objeto del presente trabajo. En la doctrina, *vid.* PETIT LAVALL, M.V., “El paquete aeroportuario y la proyectada asignación de *slots* en la Unión Europea”, en AA.VV., *Libro Homenaje al profesor José Manuel Gómez Segade*, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 1217-1230; y “La asignación de *slots* en la Unión Europea”, *Diritto dei Trasporti*, vol. I, 2013, págs. 1-27.



facilita la planificación de unos y otros, y resulta más ventajoso que el uso de líneas irregulares, especialmente cuando se trata del transporte de carga general<sup>31</sup>. Por transporte de mercancías en línea regular se entiende aquel que tiene un itinerario predeterminado, normalmente con carácter cíclico, con puertos, escalas, frecuencias y fletes preestablecidos<sup>32</sup>, independientemente de quien establezca la línea regular, sea operador marítimo o no. Un operador marítimo de línea –en nuestro estudio de mercancías contenedorizadas<sup>33</sup>– es la persona física o jurídica que adquiere con el cargador el compromiso de transportar su carga, distinguiéndose dos tipos principalmente: primero, los operadores que por sí mismos llevan la gestión náutica y comercial de los buques, sean propios o arrendados; y, segundo, los

---

<sup>31</sup> Vid. FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ, R., “Fletamentos Time Charter”, en *RGD*, 1992, pág. 4314; BOET SERRA, E., *La libre competencia en el transporte marítimo (El tráfico de mercancías de línea regular)*, Bosch, Barcelona, 2000, pág. 44; THOMAS, R., *Carriage of goods under the Rotterdam Rules*, Informa, London, 2012, parágr. 1.51; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.* pág. 543. Asimismo, vid. GONZÁLEZ LAXE, F., FREIRE SEOANE, M.J., y PAÍS MONTES, C., “La conectividad portuaria a nivel mundial: análisis de sus implicaciones”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 87, quienes mantienen que la regularidad permite “evitar los inmovilizados y aceleran los flujos comerciales”.

<sup>32</sup> Vid. el Reglamento (CE) n.º 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, *sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios)*. Concretamente su artículo 2.2 define los servicios de transporte marítimo de línea regular como “los servicios regulares de transporte de mercancías en una o varias rutas específicas, entre distintos puertos y con arreglo a horarios y fechas de viaje previamente anunciados, a los que pueda acceder, a título oneroso, incluso de forma ocasional, todo usuario de transporte”.

Asimismo, vid. la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante LPEMM), la cual dispone en su artículo 7.3 que “la navegación en línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escala, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas”. Asimismo, vid. el 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, el cual también hace referencia a la navegación en línea regular en los artículos 260 y 261. Concretamente, el artículo 261 establece que una conferencia marítima es un grupo de empresas navieras “que efectúan navegaciones en línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de límites geográficos (...) ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes”.

También se define el transporte marítimo en línea regular como aquel “desarrollado en rutas regulares y frecuentes, fijándose de antemano el itinerario y las tarifas aplicadas, denominadas *liner terms*”. Vid. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario panhispánico del español jurídico*, vol. II, Santillana, Madrid, 2017, voz “transportes marítimos en línea regular”, pág. 1988.

<sup>33</sup> Las voces “contenedorizada” y “contenerizada” no se encuentran en la versión más actualizada del Diccionario de la Real Academia Española. Sin embargo, la voz “contenedorizada” sí se encuentra recogida en el Diccionario de Americanismos de la Real Academia Española. Al respecto, vid. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de americanismos...*, *op. cit.*, voz “contenedorizada”, en virtud de la cual se refiere “especialmente a una carga o mercancía, introducida en contenedores para su transporte”. Por todo ello, y dado que es también un término usado por la mejor doctrina (vid., *supra*, la nota 20) para nuestro estudio emplearemos la denominación “contenedorizada” para referirnos a la mercancía que se aloja dentro del contenedor.

operadores que no tienen la gestión náutica de buque alguno, de manera que *fletan espacios* en buques operados por terceros<sup>34</sup>.

El transporte de mercancía contenedorizada es adecuado para cargas homogéneas o heterogéneas compatibles con las características constructivas de un contenedor, con unas condiciones de transporte definidas por el naviero fletante en el documento acreditativo del transporte<sup>35</sup> emitido al cargarse las mercancías en el buque. El contenido principal de dicho documento lo podemos sintetizar en tres elementos: el itinerario, la escala y el flete<sup>36</sup>, que se encuentran predefinidos, a diferencia de los realizados para los transportes en navegación libre o irregular, que son aquellos en los que se planifica cada viaje individualmente. Asimismo, una característica típica de la navegación en línea de cargas contenedorizadas es la diversidad de mercancías (contenidas en los distintos contenedores) y de cargadores que intervienen en una operación de transporte de ese tipo. Por otro lado, es necesario advertir que el transporte de mercancías en línea regular admite no solo el contenedorizado, sino también el especializado, en el cual se apilan distintos bultos comúnmente en las bodegas de los buques,

---

<sup>34</sup> Transportista y porteador, en inglés *carrier*, son términos sinónimos a operador, *vid.* BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos...*, *op. cit.*, pág. 14. Asimismo, este autor afirma que cuando intervengan varios porteadores en la ejecución del transporte, deberá distinguirse entre el porteador principal u operador principal, que es el transportista que contrata con el cargador el conjunto del transporte, y el porteador(es) accesorio(s) o secundario(s) con respecto al principal. Usuario, según define dicho autor, es quien contrata en nombre propio el transporte de la carga con el operador, transportista o porteador, lo que hoy sería el cargador a efectos de la LNM. Al respecto, *vid.* el artículo 203 del citado texto legal.

<sup>35</sup> *Vid.* BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos...*, *op. cit.*, págs. 12-13.

<sup>36</sup> Sobre las características del transporte de mercancías en línea regular, entre otros, *vid.* MARX, D., *International Shipping Cartels: A study of Industrial Self-Regulation by Shipping Conferences*, Princeton University Press, New Jersey, 1953, págs. 225 y ss., quien contrasta las características de la navegación en línea regular con la navegación irregular (o *tramp*); BERLINGIERI, F., *Il Trasporto Marittimo. Noleggio a tempo. Noleggio a viaggio. Trasporto di linea*, Università di Genova, Facoltà di Economia e Commercio, Bozzi Editore, Genova, 1975, págs. 3-5; BRANCH, A.E., *Elements of Shipping*, 6.<sup>a</sup> edic., Chapman and Hall, London, 1981, págs. 44 y ss.; SLETMO, K., y WILLIAMS, E.W., *Liner Conferences in the Containers Age. US Policy at Sea*, Mac Millan Publishing Co. Inc., New York, 1981, pág. 10; MEMBRADO MARTÍNEZ, J., *Las líneas regulares de navegación y el Código de Conducta de la UNCTAD*, en AA.VV., *Ciclo de conferencias sobre temas marítimos*, Consejo de Usuarios de Transporte Marítimo de Valencia, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Valencia, 1983, pág. 47; ARROYO, I., “Relación entre póliza de fletamento y conocimiento de embarque: la cláusula de incorporación”, en ARROYO, I., *Estudios de Derecho Marítimo*, vol. I, Bosch, Barcelona, 1985, págs. 427 y ss.; y CARBONE, S., y MUNARI, F., *Regole e organizzazione dei trasporti marittimi internazionali*, Giuffrè Editore, Milano, 1990, pág. 19.

Sobre el concepto de línea regular, es interesante el análisis que hace la UNCTAD en *Directrices para la aplicación de la Conferencia sobre un Código de Conducta de las conferencias marítimas*, UNCTAD/ST/SHIP/1, de 26 de enero de 1987, págs. 17 y 18, recurso en línea disponible en [http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/unctadstship1\\_es.pdf](http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/unctadstship1_es.pdf) (última consulta 15/6/2018).

normalmente mercancías que por su tamaño o por su peso no tienen cabida en un contenedor de medidas estandarizadas<sup>37</sup>.

La predeterminación de ciertos elementos del contrato en los transportes de línea regular tiene como consecuencia la adhesión por parte del cargador a los términos y condiciones impresos de un contrato redactado con carácter previo<sup>38</sup> por los operadores marítimos en el que se rellenan varias casillas, como veremos más adelante en el análisis de las diferentes pólizas. A pesar de que exista autonomía de la voluntad, en la práctica los contratos de transporte suelen documentarse en pólizas que contienen condiciones generales predispuestas por los fletantes<sup>39</sup>, ya que las circunstancias propias del servicio de la línea regular afectan por igual a todos los cargadores. La implantación de la línea regular requiere una inversión elevada para ofrecer servicios con un estándar de calidad apropiado<sup>40</sup>, en los que se incluyen tanto una red de transporte, puertos y buques como también de estiba y desestiba en cada puerto, personal cualificado y catálogo de prestaciones entre las que se encuentren el transporte puerta a puerta para que éste sea integral y ofrezca soluciones competitivas a importadores, exportadores y destinatarios. Cuanto mejor estén integrados los anteriores elementos, más completo será el servicio ofrecido por los operadores de la línea regular<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> Así lo afirma SALES PALLARÉS, L., *Los acuerdos entre navieras desde la perspectiva del derecho comunitario europeo*, Comares, Granada, 2004, pág. 12. Nótese que la citada autora también utiliza en su estudio la voz “contenedorizada”. Al respecto *vid.*, lo apuntado *supra*, en la nota 33.

<sup>38</sup> No obstante, también es posible encontrar dicha característica en la navegación irregular (o *trump*), donde igualmente se utilizan los formularios-tipo en los que también se predeterminan ciertos elementos del contrato.

<sup>39</sup> La denominación *fletante* estaba recogida en las disposiciones relativas al fletamento derogadas del Código de Comercio de 1885. Sin embargo, dicha terminología ha desaparecido en el texto de la LNM, donde se utiliza el término porteador, ya que dicha Ley equipara el contrato de fletamento con el contrato de transporte marítimo de mercancías, cuestión que no compartimos en este estudio, *vid.*, *infra*, el apartado 2.3. del capítulo tercero. Por ello, en esta obra utilizaremos la denominación *fletante* o *naviero fletante* cuando hablemos del contrato de fletamento estrictamente y porteador cuando hagamos referencia al contrato de transporte.

<sup>40</sup> *Vid.* BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos...*, *op. cit.*, pág. 15, quien sostiene que los factores que intervienen en la calidad del servicio son la adecuación y disponibilidad de medios, la frecuencia y fiabilidad de las fechas de escala, la duración del tránsito, las relaciones con la red comercial, la información a los usuarios y la utilización de sistemas informáticos, entre otros.

<sup>41</sup> La regularidad es un atributo que caracteriza a este tipo de transporte, ya reconocido en la exposición de motivos del Real Decreto 720/1984, de 28 de marzo, sobre la ordenación del transporte marítimo regular; en el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre; y en Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre. En tales disposiciones se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, siendo el Real Decreto 1516/2007 de 16 de noviembre el que actualmente se encuentra en vigor.

Sin embargo, durante la existencia de la línea regular es frecuente que, debido a los ciclos económicos, se altere el nivel de ocupación de los espacios de los buques. Por ello, con el fin de garantizar la rentabilidad y el mantenimiento de la línea, suelen celebrarse contratos de cooperación y colaboración entre distintos operadores marítimos<sup>42</sup> al inicio y durante la ejecución de la operación de transporte. En estos contratos se acuerda compartir el espacio de uno o varios buques portacontenedores operados por un fletante (normalmente son operadores marítimos que no son propietarios del buque o NVOCC<sup>43</sup>) en una ruta determinada. Los operadores marítimos que ofrecen servicios de transporte en línea regular, realizan un análisis previo del espacio que van a utilizar para sí mismos y del espacio que van a poner a disposición de terceros a cambio de una contraprestación económica (mediante un contrato de *slot charter*). De esta manera, el titular de los derechos de explotación del buque ofrece a un tercero (como suelen ser operadores marítimos, como Maersk, MSC o CMA CGM<sup>44</sup>) la explotación

---

<sup>42</sup> Vid. UNCTAD, *Maritime...*, *op. cit.*, pág. 39, donde se afirma que la manera principal de establecer colaboraciones es mediante alianzas, existiendo actualmente tres grandes alianzas en las que se agrupan los dieciséis primeros operadores marítimos.

<sup>43</sup> El NVOCC es un tipo de porteador característico del Derecho norteamericano que no ostenta la posesión del buque, diferenciándose del armador en tal extremo. El NVOCC, por lo tanto, explota económicamente el buque de un tercero, por lo que a efectos de la LNM se encuadra perfectamente como naviero según lo dispuesto en el artículo 145.2 de la citada Ley. Sin embargo, no se encuentra legalmente regulado como tal en nuestro ordenamiento jurídico. A tal efecto, podemos encontrar una definición legal de NVOCC en la *Implementation of the Provisions of the Regulation of the People's Republic of China on International Marine Transportation*, en adelante IRIMT, de 1 de marzo de 2002, y cuyo artículo 7 (b) establece que un *non-vessel-operating service* significa que el “operador del servicio celebra transportes con cargadores, emite sus propios conocimientos de embarque u otros documentos de transporte, realiza a través del operador de transporte principal el transporte de las mercancías por mar a cambio del pago del flete por el cargador, y realiza el servicio de transporte asumiendo la responsabilidad como porteador” (traducción del autor).

Además, el artículo 3.4. del IRIMT dispone que los servicios del porteador no propietario o NVOCC “incluyen las siguientes actividades: a) celebrar contratos de transporte internacional de mercancías con los cargadores en el nombre del porteador, b) recibir la carga y entregarla en nombre del porteador, c) emitir el conocimiento de embarque u otro documento de transporte, d) cobrar el flete y otras tasas por los servicios, e) reservar espacios y gestionar el embarque para realizar el transporte de las mercancías a través de operadores de transporte internacional u operadores de otro tipo, f) pagar el flete que corresponda y otras tasas que se devenguen como consecuencia del transporte, g) otras actividades relacionadas” (traducción del autor).

También se encuentra regulado el NVOCC en el Derecho norteamericano en la Shipping Act 1984, la cual define al NVOCC como aquel porteador que no opera el buque por el cual se provee el transporte. Sin embargo, esta Ley fue reformada por la Ocean Shipping Reform Act de 1998, la cual unificó los términos NVOCC y *ocean freight forwarder*. A tal efecto, la sección 17 de la misma establece que el *ocean freight forwarder* es la persona que “(i) en Estados Unidos, realiza el envío de mercancías desde Estados Unidos a través de un porteador efectivo y reserva o gestiona el espacio necesario para esos envíos en nombre del cargador; y (ii) procesa la documentación o realiza actividades en relación con dichos envíos (traducción del autor)”. También se encuentra regulado en la sección 3 (b) de la COGSA '99, *vid.* MARTÍN CASTRO, M.P., “La responsabilidad del porteador en el nuevo proyecto de COGSA americana (COGSA '99)”, en *ADM*, n.º 19, 2002, pág. 104.

<sup>44</sup> A finales de 2016, Maersk era el operador marítimo de línea regular más grande del mundo con una cuota de mercado, en cuanto a capacidad de buques portacontenedores por TEU, de más del 15 por ciento, seguido

de una parte de la capacidad del buque, encargándose dicho tercero de gestionar comercialmente los *slots* y el volumen de contenedores o capacidad de carga que pueden alojar en ellos<sup>45</sup>.

### 1.5.2. Las economías de escala como objetivo económico del transporte marítimo en línea regular

Las economías de escala son, en términos económicos, las ventajas que una empresa obtiene gracias al aumento de la producción o de los servicios ofrecidos, pues con ellos se disminuyen los costes por unidad al incrementar la actividad productiva y distribuirse los costes fijos en un volumen mayor de producción de bienes o de prestaciones de servicio<sup>46</sup>. En relación con el transporte marítimo de contenedores, se produce la disminución del coste del flete al ampliarse la capacidad de carga del buque. Gracias a estas economías de escala, los fletes se han vuelto más competitivos durante los últimos años, siendo un factor clave para el progreso económico de los sectores vinculados a esta industria.

En el ámbito del transporte marítimo de línea regular, se pueden obtener economías de escala de dos maneras, principalmente; la primera, mediante la utilización de grandes buques portacontenedores<sup>47</sup>, lo que reduce el precio del flete por *slot*<sup>48</sup> siempre que se usen en su

---

por Mediterranean Shipping Company (MSC) con un 13.4 por ciento y CMA CGM con un 9.2 por ciento. *Vid.* UNCTAD, *Maritime...*, *op. cit.*, pág. 36.

<sup>45</sup> La media en cuanto a la capacidad de carga de buques portacontenedores en 2016 corresponde a 8508 TEU. *Vid.*, *últ. op. cit.*, pág. 36.

<sup>46</sup> El concepto de “economías de escala” es un concepto de la economía general estudiado profundamente por la doctrina que no tiene ninguna particularidad reseñable en nuestro ámbito de análisis. En la doctrina, entre otros, *vid.* LIPSEY, R.G., *Introducción a la economía positiva*, 12.ª edic., Vicens Vives, Barcelona, 1996, págs. 246-247; FREIRE SEOANE, J., y GONZÁLEZ LAXE, F., *Economía del transporte marítimo*, NETBIBLIO, La Coruña, 2003, págs. 146 y ss.; SAMUELSON, P.A., y NORDHAUS, W.D., *Economía*, 18.ª edic., McGraw-Hill, Madrid, 2006, págs. 113 y ss.; BEGG, D., FISCHER, S., y DORNBUSCH, R., *Economía*, 8.ª edic., McGraw-Hill, Madrid, 2006, págs. 102-105; y MANKIW, N.G., *Principios de economía*, 6.ª edic., Paraninfo, Madrid, 2012, págs. 272-273.

<sup>47</sup> *Vid.* JIANG, X., PENG CHEW, E., y HAY LEE, L., “Innovative Container Terminals to Improve Global Container Transport Chains”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook...*, *op. cit.*, pág. 5, quienes mantienen que para obtener economías de escala es necesario que se incremente el tamaño de los buques. Este incremento de tamaño puede proveer un ahorro considerable en costes a los operadores de línea regular, ya que “un buque de 12000 TEU puede operarse con la misma tripulación de 13 o 14 miembros con la que se opera un buque con la mitad de capacidad”.

<sup>48</sup> En el transporte de mercancías en línea regular es necesario que se obtengan unos ingresos derivados de la explotación económica de la línea que provienen del rendimiento económico que se obtiene de la utilización

máxima capacidad, al obtenerse más beneficios por el aumento de alquileres o reservas de los espacios del buque; y, la segunda, mediante la integración de los operadores por medio de alianzas o fusiones, con lo que se busca una ocupación más eficiente de los buques empleados. Tanto las fusiones como las alianzas temporales han de tener como límite las normas sobre la libre competencia. A tal efecto, estas alianzas no siempre han sido admitidas porque pueden restringir la competencia en el mercado<sup>49</sup>, por lo que los operadores marítimos suelen acudir a estrategias tradicionales como las adquisiciones de empresas o fusiones mercantiles<sup>50</sup>, lo que incrementa al igual que en las alianzas, el número de *slots* disponibles al aumentar el número de buques y la capacidad de carga total. También es posible limitar la competencia al establecer acuerdos de fidelidad, ya que éstos pretenden incentivar a los usuarios a transportar sus mercancías mediante un consorcio determinado, lo que descarta la utilización de buques de la competencia y, al mismo tiempo, dificulta que otras compañías que quieran operar en línea regular accedan al mercado (elevación de barreras de entrada)<sup>51</sup>.

Sin embargo, adviértase que el Reglamento (CEE) n.º 4056/86 establecía

---

del espacio del buque. A tal efecto, el operador de línea establece una tarifa de fletes por *slot* utilizado. *Vid.* BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos...*, *op. cit.*, págs. 124-130.

<sup>49</sup> *Vid.*, por todos, BAENA BAENA, P.J., *La Política comunitaria de los transportes marítimos*, Marcial Pons, Madrid, 1995, págs. 202-220; BOET SERRA, B., *La libre competencia...*, *op. cit.*, págs. 289-308; y POZDNAKOVA, A., *Liner shipping and EU Competition Law*, Wolters Kluwer, Alphen an den Rijn, 2008, págs. 17-27.

<sup>50</sup> Así ocurrió con la compañía *Hapag-Lloyd*, fundada en 1970 mediante la fusión de dos operadores marítimos, la compañía *Hamburg America Line* y la compañía *Norddeutscher Lloyd*. Más recientemente, *Hapag-Lloyd* realizó la adquisición de la mercantil chilena *Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)*, siendo a día de hoy el quinto operador marítimo más grande de transportes en línea regular por cuota de mercado con un 4.8%. *Vid.*, al respecto, UNCTAD, *Maritime...*, *op. cit.*, pág. 40.

<sup>51</sup> A tal efecto, *vid.* BAENA BAENA, P.J., *La política comunitaria...*, *op. cit.* págs. 218-220, quien sostiene que los acuerdos de lealtad limitan la libre competencia ya que “pretenden incentivar a los usuarios a transportar sus mercancías a través de una conferencia manteniendo la fidelidad a la misma, lo que excluye la utilización de buques de navieras rivales y dificulta la entrada en el mercado de nuevas líneas competidoras”.

Nótese que el artículo 85.1 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (en adelante TCEE), que se corresponde hoy al artículo 101.1 del TFUE, establece tres tipos de medidas que limitan la competencia: los acuerdos de empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas. Sin embargo, el artículo 2 del derogado Reglamento (CEE) n.º 4056/86 del Consejo estableció una serie de supuestos (acuerdos técnicos) que no se consideran limitativos de la competencia, como son “a) la fijación o la aplicación uniforme de normas o de tipos para los buques y demás medios de transporte, el material, el avituallamiento o las instalaciones fijas; b) el intercambio o la utilización conjunta, para el ejercicio de la actividad de transporte, de buques, espacio en buques o «slots» y otros medios de transporte, personal, material o instalaciones fijas; c) la organización o realización de transportes marítimos sucesivos o complementarios, así como la fijación o la aplicación de precios y condiciones globales para dichos transportes; d) la coordinación de horarios de transporte en itinerarios sucesivos; e) el agrupamiento de envíos aislados; f) la fijación o aplicación de normas uniformes en lo relativo a la estructura y las condiciones de aplicación de las tarifas de transporte”.

específicamente en su artículo 2.b) que no se aplicará la prohibición contenida en el artículo 85.1 TCEE a los acuerdos, decisiones o prácticas concertadas cuyo único objeto y efecto sea el de aplicar mejoras técnicas o una colaboración de carácter técnico mediante “*el intercambio o la utilización conjunta, para el ejercicio de la actividad de transporte, de buques, espacio en buques o «slots» y otros medios de transporte, personal, material o instalaciones fijas*”. Por lo tanto, a los efectos del Derecho de la Unión Europea y del Reglamento 4056/86, la utilización de los *slots* no se considera una práctica que limite la competencia.

Las economías de escala tienen un importante beneficio económico para el transporte de mercancías, pues a consecuencia de ellas se obtiene la disminución del precio del flete por carga transportada. Aunque para que se dé tal benéfico resultado es necesario mantener un nivel muy alto de ocupación del buque al menos en la mayor parte del viaje, ya que en otro caso, puede originarse el efecto contrario al pretendido: la subida del coste del flete si la demanda en el mercado es insuficiente, siempre en relación con el tamaño del buque. Veamos un ejemplo: el costo teórico por TEU en un buque con capacidad para 20000 *slots* será menor que el de un buque con capacidad para 5000 TEU, siempre que se consiga llevar el buque a plena carga o casi plena carga. Por ello, la disminución del coste unitario obtenida en la economía de escala tiene un impacto en el beneficio, que se concreta por distintos factores, entre ellos el precio. Por lo tanto, cuanto mayor sea el volumen y la capacidad de carga, mayor oportunidad habrá para reducir los costes unitarios.

Los resultados económicos tienen una gran repercusión cuando se trata de las economías de escala en los transportes de mercancías en contenedor. Desde la perspectiva de la planificación de los servicios de la línea regular<sup>52</sup> y de los itinerarios o rutas a seguir por los buques, uno de los factores que más influyen en la obtención de las economías de escala son las tarifas de los fletes aplicadas por el operador de la línea<sup>53</sup>. Los transportes en línea regular

---

<sup>52</sup> Según afirman WANG, S., y LIU, Z., “Efficient Global Container Transport Network Design”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook...*, *op. cit.*, pág. 364, las líneas regulares pueden diseñarse bien por factores estratégicos o bien por factores tácticos. En el primero de los casos, se refiere a la creación de la línea regular desde cero, estableciendo la rotación de puertos, la flota de buques a utilizar y la frecuencia de los servicios, entre otros. Este escenario suele darse cuando se establece una nueva compañía de transporte marítimo en línea regular. En el segundo de los casos, el diseño de la línea a un nivel táctico hace referencia a la adecuación o modificación de una línea regular que ya se encuentra en funcionamiento.

<sup>53</sup> *Vid.* PEARSON, R., y FOSSEY, J., *World Deep-Sea Container Shipping: A geographical, Economic and Statistical Analysis*, Marine Transport Center, University of Liverpool, Gower Publishing, 1986, págs. 93-

se caracterizan por el hecho de que los porteadores ofrecen a los cargadores un sistema de precios, el cual es revisado cada cierto tiempo, de manera que se suele aplicar una tarifa concreta en función del lugar de origen y el lugar de destino en la ruta, independientemente del tipo de carga transportada. El resultado económico que se obtiene de las economías de escala, por tanto, es un incremento del número de fletes y de operaciones de transporte.

Adviértase que con las economías de escala no solo se benefician los operadores marítimos al obtener un mayor número de fletes, sino también los puertos, que aumentan el volumen de movimiento de mercancías al participar en la ruta que eligen los operadores marítimos. Sin embargo, estos operadores estarán menos dispuestos a incluir un puerto determinado en la ruta si no proporcionan la demanda y los servicios necesarios para que sus buques puedan realizar transportes de mercancías. Por ello, hay un interés mutuo en garantizar la economía de escala, tanto para los operadores marítimos como para los cargadores y los puertos que se benefician de la ruta. A los puertos, el tráfico de mercancías les genera además un beneficio económico por las tasas administrativas que les aplican a los servicios portuarios y a los aduaneros por la exportación e importación de mercancías.

En efecto, las economías de escala derivadas del uso del contenedor han sido uno de los impulsores económicos de la globalización. Por lo demás, tales economías de escala benefician a todos los sectores de la industria relacionada con el transporte marítimo. Así, por ejemplo, las autoridades portuarias reciben más ingresos por el incremento de tasas; los transitarios<sup>54</sup> pueden mover mayores volúmenes de mercancías gracias al aumento de la

---

97, quienes exponen la compleja estructura de los itinerarios de los transportes en línea regular en operaciones transoceánicas.

<sup>54</sup> En la LNM no se recoge definición de la figura del transitario, aunque sí lo menciona en el artículo 278 sobre la responsabilidad del porteador contractual y el porteador efectivo, en los que se incluye el transitario como posible porteador contractual, y en el artículo 324, sobre la actuación del transitario en el contrato de consignación de buques. Lo mismo ocurre en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, donde se menciona por un lado la función de intermediación del transitario (sección cuarta de la exposición de motivos) y, por otro, la obligación de actuar en nombre propio al celebrar un contrato de transporte de mercancías (artículo 5.2). En la doctrina, *vid.*, por todos, TOBÍO RIVAS, A.M., *Los transitarios en el transporte nacional e internacional: régimen jurídico privado*, Comares, Granada, 2007, quien dedica toda su obra al estudio de la figura. Más recientemente, *vid.* MARTÍN CASTRO, M.P., “Empresarios del transporte y auxiliares”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil*, vol. VIII, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 71 y 72; y EMPARANZA SOBEJANO, A., “La responsabilidad del transitario en el transporte marítimo tras la promulgación de la Ley de Navegación Marítima”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, págs. 637 y ss.



capacidad de los buques; o, los corredores marítimos celebran más contratos para la utilización de buques, lo que en conjunto hace más productivos los buques desde el punto de vista de los fletantes (*owners*) y genera más oportunidades de negocios para los fletadores (*charterers*) al realizarse operaciones de *slot chartering* entre distintos operadores y NVOCC. Por último, también beneficia tanto al negocio del almacenamiento (*warehouse*) como a los transportes de mercancías por ferrocarril y carretera mediante la multimodalidad, facilitada por el uso del contenedor.

### **1.6. La influencia de la contenedorización en el contrato de *slot charter***

Como hemos expuesto, la adaptación de los transportes de mercancías en línea regular al contenedor supuso la aparición de una industria, la cual propició la aparición de nuevos contratos no solo en relación con el transporte de las mercancías contenedorizadas, sino también en relación con la explotación del buque. Antes de la revolución de los transportes contenedorizados, los espacios del buque se explotaban mediante la carga de mercancías heterogéneas en el buque con distintos embalajes (sacos de patatas, herramientas, materiales de suministro o barriles con carga líquida, entre otros), la cual era colocada, normalmente atendiendo a su naturaleza, en la cubierta o en la bodega, lugar que podía determinarse contractualmente.

La contenedorización, facilitó que las mercancías que se embarcasen a bordo del buque pudiesen ser alojadas en un espacio *delimitado* e individualizado, concretamente por la medida de un contenedor. El cargador, al celebrar el contrato de transporte, podía tener conocimiento de donde se iba a alojar con precisión su mercancía, ya que se vinculaban sus mercancías contenedorizadas con uno o varios espacios del buque. Esta individualización comercial de los espacios puede ser uno de los posibles escenarios donde se empezó a desarrollar el contrato de *slot charter*, es decir, un contrato por el cual el naviero fletante pone a disposición de un tercero (fletador por espacios) un número determinado de espacios del buque a cambio de una contraprestación económica.

Uno de los posibles inicios de esta práctica puede que tuviese lugar cuando el propio naviero fletante fuese el que dispusiese para sí mismo de los espacios del buque, celebrando posteriormente contratos de transporte para alojar mercancías contenedorizadas en dichos

espacios. No obstante, con el crecimiento del transporte de mercancías contenedorizadas y la aparición de distintos operadores marítimos que ofertaban espacios en sus buques, sería cuestión de tiempo que la capacidad de carga de un buque portacontenedores se compartiese entre distintos operadores marítimos. Por ello, si sobraba espacio en el buque, el naviero fletante lo “arrendaba” para cargar mercancías. Esta circunstancia pudo dar lugar a la celebración de contratos para la utilización de los espacios del buque sobre los que alojar mercancías, a día de hoy contenedorizadas, objeto de contratos de transporte celebrados a continuación.

## **2. ASPECTOS ECONÓMICOS DEL *SLOT CHARTER***

### **2.1. Las operaciones de *slot chartering* y su ejecución en la práctica.**

#### **2.1.1. Su análisis desde el punto de vista de la celebración del contrato de compraventa de mercancías**

La exposición histórica y los cambios introducidos por la contenedorización que han acompañado a las operaciones de fletamento por espacio (*slot chartering*), además de su delimitación conceptual a la que le dedicamos nuestra atención más adelante<sup>55</sup>, constituyen el antecedente sobre el que basamos nuestro estudio del contrato de *slot charter*. Para la explotación de la línea regular pueden celebrarse distintos contratos sobre el buque (de fletamento, de arrendamiento, de transporte y de compraventa, entre otros) que en su conjunto generan un impacto económico.

Resulta conveniente a efectos de entender el papel desempeñado por el *slot charter*, conocer el esquema básico en el que se desenvuelve el transporte de mercancías en línea regular y el lugar que ocupa el contrato de *slot charter* dentro del mismo. Para dar cuenta de los distintos contratos que pueden celebrarse durante la ejecución de la línea regular en los que intervenga un contrato de fletamento por espacio, el punto de partida podemos establecerlo de dos formas; la primera, empezando desde el momento en que se celebra un contrato de

---

<sup>55</sup> *Vid., infra*, el apartado 2.1.1. del capítulo segundo.

compraventa internacional de mercancías; y, la segunda, desde que surge la necesidad económica de explotar una parte de la cabida del buque.

Es frecuente que el contrato de *slot charter* sea un eslabón de una larga cadena de contratos que puede tener origen en un contrato de compraventa de mercancías<sup>56</sup>. Nuestro análisis nos conduce a examinar con carácter previo este contrato, el de compraventa, que es el que normalmente conlleva que, dentro de las prestaciones de las partes, se celebre un contrato de transporte. Una vez que el vendedor de las mercancías (en el tráfico internacional, el exportador<sup>57</sup>) tiene la necesidad de transportarlas, se pone en contacto con un tercero, normalmente un transitario (o *freight forwarder*)<sup>58</sup> con el que formaliza el contrato de

---

<sup>56</sup> La compraventa internacional de mercancías se rige por las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa de mercaderías, también conocida como la Convención de Viena de 11 de abril de 1980. Para que ésta sea de aplicación, es necesario que la compraventa posea un elemento extranjero que internacionalice la relación jurídica. Ejemplo de lo anterior se manifiesta cuando las partes contratantes tienen sus establecimientos mercantiles en distintos Estados. Si se produjese una compraventa que no poseyese elementos de internacionalidad, se regirá por la Ley nacional que resulte de aplicación al contrato, y en caso de ser la española se estará a lo dispuesto en los artículos 1445 y siguientes del Código Civil y en los artículos 325 y siguientes del Código de Comercio.

Sobre la compraventa internacional de mercaderías en la doctrina, *vid.*, entre otros, OLIVENCIA, M., “La Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías: antecedentes históricos y estado actual”, en *RDM*, 1991, págs. 377-398; ALCOVER GARAU, G., *La transmisión del riesgo en la compraventa mercantil: derecho español e internacional*, Aranzadi, Cizur Menor, 1991, págs. 41-73; BURGHARD, P., *Compraventa internacional: Convención de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías de 1980*, Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma, Buenos Aires, 1998, págs. 53-64; BRIDGE, M., *The international sale of goods: law and practice*, Oxford University Press, Oxford, 1999, págs. 12-34; VÁZQUEZ LÉPINETTE, T., *La compraventa internacional de mercaderías: una visión jurisprudencial*, Aranzadi, Elcano (Navarra), 2000, págs. 155 y ss.; OLIVA BLÁZQUEZ, F., *Compraventa internacional de mercaderías: (ámbito de aplicación del Convenio de Viena de 1980)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2002, págs. 143-263; SAN JUAN CRUCELAEGUI, J., *Contrato de compraventa internacional de mercaderías: Convención de Viena de 1980 y otros textos complementarios*, Thomson Civitas, Madrid, 2005, págs. 103-140; KRÖLL, S., MISTELIS, L., y PERALES VISCASILLAS, P., *UN Convention on contracts for the international sale of goods (CISG)*, Nomos, Munich, 2011, págs. 391 y ss.; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Derecho mercantil de obligaciones*, Andavira, Santiago de Compostela, 2011, págs. 1263-1273; PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., “Incoterms 2010: algunas novedades de la nueva versión”, en AA.VV., *Estudios de Derecho del Comercio Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 23-64; TOBAR RODRÍGUEZ, J.A., *La compraventa internacional de mercaderías y la propiedad intelectual e industrial*, La Ley, Madrid, 2014, págs. 130 y ss.; LOOKOFISKY, J.M., *Convention on contracts for the international sale of goods (CISG)*, Wolters Kluwer Law, Turpin Distribution Services, Alphen aan den Rijn, 2016, págs. 75-177; MENÉNDEZ, A., y ROJO, A. (dirs.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, vol.II, Aranzadi, Cizur Menor, 2016, págs. 93-94; y ARPIO SANTACRUZ, J., “El contrato de compraventa internacional de mercaderías”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (dir.), *Contratos mercantiles*, t. II, Aranzadi, Cizur Menor, 2017, págs. 394-478.

<sup>57</sup> Nótese que si se vende EXW (*ex works*) o FAS (*free along ship*), quien corre el riesgo con el transporte es el comprador.

<sup>58</sup> Sobre el concepto de transitario, *vid.*, *infra*, el apartado 2.5.2 del capítulo tercero. El transitario opera bajo distintos nombres en distintos países. A tal efecto, en Reino Unido, Estados Unidos de América, China o Korea, entre otros, se le denomina *freight forwarder*. Por otro lado, en Alemania se le conoce como *spediteur* y en Francia *commissionnaire de transport*. Sin embargo, al margen de su nominación, sus funciones son las mismas.

transporte. El transitario, en caso de que celebre él mismo el contrato de transporte adoptaría la posición de porteador contractual aunque *de facto* actúe como un intermediario, realizando la gestión previa de la reserva de los espacios necesarios en un buque. El transitario puede obtener estos espacios bien de un NVOCC o bien del propio naviero fletante si actuase como operador marítimo poniendo a disposición de terceros los espacios del buque sobre los cuales haya adquirido derechos de explotación. Sin embargo, nada impide que opere como un mero comisionista y no asuma el papel de porteador, por lo que no siempre será responsable por daños y perjuicios en relación con la operación de transporte, dependiendo del tipo de contrato que se celebre entre las distintas partes<sup>59</sup>.

Si el transitario gestionase la operación de transporte, su prestación no solo consistiría en transportar (por medio de otros) y entregar las mercancías en el lugar contractualmente establecido, sino también en proporcionar los medios para llevar a cabo el transporte, entre los que se encuentra la disposición de los espacios oportunos en un buque. Esto puede realizarlo acudiendo bien a un operador marítimo que actúe como porteador no propietario del buque (o NVOCC) o bien directamente al porteador efectivo, si éste además de ser responsable de la navegación del buque tuviese derechos de explotación sobre un número determinado de espacios del buque.

---

<sup>59</sup> *Vid.* los artículos 246 y 247 del Código de Comercio sobre las diferencias entre los contratos celebrados por el comisionista en nombre propio o ajeno. Sin embargo, en el artículo 278 de la LNM se establece la responsabilidad solidaria para el porteador contractual y para el porteador efectivo. En relación con el porteador contractual, establece el citado artículo que “*estarán comprendidos los comisionistas de transportes, transitarios y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros*”. Adicionalmente, *vid.* el artículo 207 de la LNM, por el cual el fletador podrá celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el transporte de mercancías, siendo porteador y fletador responsables solidariamente frente a terceros. Sobre la celebración de contratos en nombre propio o ajeno, la LNM dispone en su artículo 320, para el consignatario de buques, que “*las relaciones internas entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional. Cuando se trate de consignaciones continuadas o estables, se aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia. En este último caso se podrá pactar la exclusividad en la consignación*”. En relación con el consignatario de buques, *vid., infra*, el apartado 2.5.3 del capítulo tercero.

Sobre la contratación en nombre propio, *vid.* el artículo 5.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de contrato de transporte terrestre de mercancías, en virtud del cual “*Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, solo podrán contratarlos en nombre propio*”. Al respecto, *vid.*, entre otros, EMPARANZA SOBEJANO, A., “La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTTM): ¿una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes?”, en *RDT*, n.º 8, 2011, págs. 33-58.

Llegados a este punto, en la mayoría de operaciones de transporte en línea regular, el porteador es quien suele emitir el conocimiento de embarque (*bill of lading*)<sup>60</sup>. Aunque a primera vista pudiéramos preconcebir que el conocimiento de embarque siempre lo emite el porteador efectivo o persona que lo represente, la identificación de éste no suele ser tarea fácil. Esto se debe a que muchas veces el conocimiento de embarque lo emite un fletador por espacio que actúa como NVOCC o su consignatario o agente en el punto de embarque. Por ello, lo que una de las prácticas habituales para determinar quien es el porteador es identificar quién realiza la firma de dicho conocimiento de embarque, siendo ésta una evidencia no definitiva sobre quién es el porteador y quién el cargador.

La LNM establece en su artículo 248 que en el momento de la entrega al cargador “*El conocimiento de embarque deberá contener las siguientes menciones: 1.º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del porteador. 2.º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del cargador y, si el conocimiento fuera nominativo, los del destinatario*”. Estos contratos de transporte son operaciones que se realizan con rapidez en el tráfico marítimo, siendo la práctica habitual rellenar la cara frontal del conocimiento-tipo, ya que en el anverso se encuentran las condiciones predispuestas del contrato. En cuanto a la firma, el artículo 249 establece que “*El conocimiento de embarque deberá ser firmado por el porteador o por un agente del porteador que actúe en su nombre con poder suficiente. Si estuviera firmado por el capitán del buque, se presumirá que lo hace en nombre del porteador mencionado en el conocimiento. 2. Si el conocimiento de embarque no identifica suficientemente a la persona que actúa como porteador, se entenderá firmado por cuenta del armador*”<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> Vid. el artículo 246 de la LNM y el artículo 3.3 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 24 de agosto de 1924, el cual ha sido objeto de modificaciones en los Protocolos de 1968 y 1979, también conocidas como las Reglas de la Haya Visby (en adelante RLHV). Vid., por todos, GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “El naviero, su régimen y su responsabilidad”, en ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma de la legislación marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 1999, págs. 49 y ss.; y SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, op .cit., págs. 346-349.

<sup>61</sup> El concepto de armador se recoge en la LNM en el artículo 145, en virtud del cual “*Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad*”. El ya derogado artículo 3 de la Ley de 22 de diciembre de 1949, de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, establecía que frente al naviero, el armador es “*el que toma el buque en arriendo por tiempo determinado o viajes para explotarlo, corriendo por su cuenta, pertrecharlo, dotarlo y avituallarlo*”. Nada impide que el armador pueda además explotar el buque, por lo que se convertiría en naviero.

La celebración de un contrato de *slot charter* no afecta por lo tanto a la formalización de los contratos de transporte, ya que son contratos distintos; el primero, es utilizado para adquirir los derechos de explotación de determinados espacios del buque; y, el segundo, para transportar la carga contenedorizada que se aloja en dichos espacios. No obstante, el contrato de fletamento por espacio sí puede tener un nexo con el contrato de transporte en el caso de que en uno u otro se encuentre una cláusula *Paramount*<sup>62</sup> que incorpore los términos del fletamento o del contrato de transporte respectivamente, incorporación que sí puede tener consecuencias jurídicas. Ello se debe a que el artículo V de las RLHV y el artículo 277 de la LNM establecen que el Convenio no será aplicable a los contratos de fletamento<sup>63</sup>. A tal efecto,

---

El artículo 249, en su vigente redacción, produce un desequilibrio para el armador, que en la mayoría de las ocasiones no se encuentra vinculado por el conocimiento de embarque como porteador contractual salvo que se identificase como tal en el mismo. De hecho, cuando se fletan espacios del buque, pueden coexistir una pluralidad de NVOCC que tienen derechos de explotación sobre los espacios del mismo, operando en línea regular, por lo que es poco técnica la presunción legal que convierte armador en porteador contractual. Cuestión distinta es que el armador podría responder frente al propietario de las mercancías en relación con las reclamaciones por daños a las mercancías, aunque no sea porteador contractual.

Por ello, en la interpretación jurídica hay que tener en cuenta la intención de las partes, pero en la realidad del tráfico, dada la rapidez con la que se realizan las transacciones en el comercio internacional, las partes no suelen examinar las condiciones impresas preestablecidas en los conocimientos-tipo en el momento en el que se emiten éstos. En la jurisprudencia inglesa, la sentencia de la *House of Lords* al caso *Homburg Houtimport B.V. v. Agrosin Private Ltd. and Others (The Starsin)* [2003] 1 Lloyd's Rep. 571, mantiene que en caso de duda es necesario observar quien ha firmado el conocimiento de embarque y en qué condición, lo cual nos dirá *prima facie* quien es el porteador contractual y quien el cargador. En el mismo sentido, *vid.* el artículo 20 apartado (v) de las Reglas y usos uniformes para créditos documentarios (UPC 600), el cual establece que el conocimiento de embarque debe aparentemente “contener los términos y condiciones de transporte o hacer referencia a una fuente distinta que contenga los términos y condiciones de transporte (conocimiento de embarque abreviado o con reverso en blanco). El contenido de dichos términos y condiciones de transporte no será examinado”, por lo que es práctica también habitual que los bancos identifiquen al porteador por la firma de la casilla correspondiente del conocimiento de embarque.

<sup>62</sup> Es frecuente encontrar distintas cláusulas de remisión a los convenios internacionales tanto en los contratos de fletamento como en los conocimientos de embarque, siendo una de las más utilizadas la *paramount clause*. El término *paramount* significa “por encima de todo” o también podría traducirse como “supremo” o “sobre los demás”, haciendo referencia a que algo prevalecerá sobre todo lo demás. Sobre la técnica de incorporación del Convenio mediante la cláusula *paramount*, entre otros, *vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 545 y ss.; y GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 524. Sin embargo, nótese que este último autor, en relación con los conocimientos de embarque, afirma que existen dos grupos o modelos: el primero, diseñado para operar con buques que son objeto de un contrato previo de fletamento y, debido a esa razón, buscan incorporar al régimen contractual las cláusulas relevantes del contrato de fletamento, como ocurre en el transporte irregular; y, el segundo, aquellos que contienen todos los términos del transporte, ya que constituyen el único título contractual del viaje, relacionándolo con los conocimientos de embarque emitidos para el transporte en línea (*liner bills of lading*).

<sup>63</sup> Sin embargo el artículo 277 de la LNM establece que se aplicarán las RLHV en relación con los conocimientos de embarque y la responsabilidad del porteador, por lo que el carácter imperativo de la disposición permite que en las demás obligaciones no se apliquen las RLHV de manera necesaria. No obstante, la LNM se remite, que no incorpora, a las RLHV. Sobre el carácter imperativo de la disposición, *vid.* DEL CORTE LÓPEZ, J., “La responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op.*

si no se incorporan expresamente las RLHV, las partes del contrato pueden establecer libremente las cláusulas que estimen fruto de la autonomía de la voluntad, mientras que si se incorporan mediante la cláusula *Paramount*, el contrato de fletamento quedará sujeto a las disposiciones contenidas en RLHV. Sin embargo, no parece que en el transporte de mercancías contenedorizadas en régimen de conocimiento de embarque sea así en la práctica, como ocurre por ejemplo con los conocimientos-tipo CONLINEBILL, CONLINEWAYBILL, MAERSK LINE BILL y MAERSK LINE WAYBILL<sup>64</sup>.

Desde un punto de vista jurídico, podemos llegar a las siguientes conclusiones. La primera, que con el marco legal vigente resulta difícil identificar al porteador cuando el *slot charterer* actúa como fletador en el fletamento por espacio y como porteador en el conocimiento de embarque, por lo que el primero de los desafíos a los que se enfrenta el contrato de *slot charter* en relación con el transporte es contractual. La identificación del porteador debe realizarse en el conocimiento de embarque según lo establecido en el artículo 248.1.1 de la LNM comentado anteriormente. Además, el artículo 249 de la citada Ley establece que el porteador o persona que lo represente deberá firmar el conocimiento de embarque. La consecuencia inmediata de la omisión de la firma por el porteador contractual o por su agente no produce *prima facie* un incumplimiento del contrato de transporte, pero es probable que *a posteriori* este hecho sea trascendente jurídicamente, especialmente si el conocimiento de embarque se transmite a un tercero.

---

*cit.*, págs. 171-173; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 380-385; CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 271-274; y ARROYO, I., “Comentario del artículo 277”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 899 y ss.

<sup>64</sup> Ejemplo de ello lo podemos ver en los mencionados conocimientos-tipo, los cuales no tienen una cláusula *Paramount* que incorpore los términos del contrato de fletamento. El contrato de fletamento por espacio, por lo tanto, no guardaría *prima facie* relación con el transporte si se emitiesen estos conocimientos de embarque tal cual están redactados, por lo que comprobamos que el fletamento por espacio es una relación obligatoria distinta, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 524. Sin embargo, podemos encontrar conocimientos de embarque que están diseñados para la navegación irregular o transporte *tramp* que sí tienen cláusula *Paramount*, como ocurre con el conocimiento tipo CONGENBILL 2016, aprobado por la BIMCO, cuya cláusula 2 incorpora las RLHV al contrato. Por otro lado podemos encontrar cláusulas *Paramount* introducidas en contratos de fletamento diseñados para la navegación en línea (*liner charterparty*), como ocurre con la póliza de fletamento BOXTIME 2004, que contiene expresamente en el contrato una cláusula *Paramount* que establece que se aplicarán las RLHV al contrato de fletamento y que todos los conocimientos de embarque posteriores deberán incorporar dicha cláusula *Paramount* con los términos del fletamento. Al respecto, *vid., infra*, el apartado 3.4, nota 771, en el capítulo cuarto.

La formalización del conocimiento de embarque, sin embargo, suele realizarse mecánicamente mediante la utilización de un formulario-tipo<sup>65</sup>, que dota de rapidez al proceso. Dicha rapidez es muy importante de cara a los transportes de mercancías contenedorizadas en línea regular, donde los tiempos de plancha del buque para realizar las operaciones de carga y descarga requieren que un volumen considerable de mercancía contenedorizada sea embarcada en un plazo determinado previamente. Por ello, los datos que se encuentran digitalizados no deberían dar lugar a error a la hora de identificar las partes en el contrato. Un supuesto distinto sería que autógrafamente no se cumplimentara debidamente el conocimiento de embarque por el porteador.

### **2.1.2. Estudio desde el punto de vista del armador y el operador de la línea regular: la necesidad de explotar los espacios del buque en su totalidad.**

Si la cadena de operadores implicados en el transporte marítimo la observamos desde el punto de vista de quien tienen la necesidad de explotar los espacios del buque, pueden aparecer distintas partes relacionadas con un contrato de *slot charter*, como puede ser el armador, el naviero fletante<sup>66</sup>, un arrendatario o los operadores marítimos en línea regular,

---

<sup>65</sup> Los formularios-tipo más utilizados en el transporte de línea regular, también denominados *liner bills of lading* o conocimientos tipo de línea regular, son el formulario CONLINEBILL y el formulario VISCONBILL. Sobre el formulario CONLINEBILL, *vid., infra*, el apartado 2.2.2.3 del presente capítulo. Este conocimiento-tipo se utiliza para el transporte de mercancías contenedorizadas en línea regular, y fue publicado por primera vez por la BIMCO en 1949, siendo objeto de revisiones en 1950, 1952, 1973, 1976, 1978, 2000 y 2016, la última de ellas la que se encuentra vigente en la actualidad.

Por otro lado, el formulario VISCONBILL fue aprobado por la BIMCO en 1973, y fue diseñado específicamente para transportes donde las RLHV fuesen de aplicación obligatoria pero, con la aprobación del formulario CONBICONBILL en 1995 desestimó la actualización del conocimiento tipo VISCONBILL, que a día de hoy no se utiliza en la práctica. *Vid.* GASKELL, N., *Bills of lading: law and contracts*, Routledge, London, 2017, pág. 32, parágrafo 1.75.

<sup>66</sup> El concepto de naviero se encuentra regulado en el artículo 145.2 de la LNM, en virtud del cual “Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”. El armador es el que “arma” o equipa el buque, dejándolo listo para navegar, por lo que lo dota y lo avitualla, contrata la tripulación y consigue los permisos y certificados pertinentes. Sin embargo, si el armador además explota el buque, se convertiría en naviero. De esta manera, el naviero se encuentra vinculado con la explotación del buque y no con su propiedad. Además, *vid., infra*, el apartado 2.1 del capítulo tercero donde se hace un estudio más pormenorizado de los elementos personales del contrato de fletamento por espacio. En la doctrina, los estudios sobre el concepto de armador y naviero son amplios y variados, *vid.*, entre otros, MATILLA ALEGRE, R., *El naviero y sus auxiliares. El buque*, Bosch, Barcelona, 1995, págs. 17-41; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “El naviero, su régimen y su responsabilidad”, en ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma..., op. cit.*, págs. 27-93; “Naviero y armador, en el marco de la reforma del Derecho de la navegación marítima”, en AA.VV., *La nueva legislación portuaria y marítima. II.º curso de Derecho marítimo y portuario*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2007, págs. 74 y ss.; PULIDO BEGINES, J.L., “El problema de la identificación de los titulares de la



entre otros, y es que la celebración de un contrato de fletamento por espacio será relevante también en el ámbito de la gestión comercial del buque<sup>67</sup>. Por ello, lo primero que se debe analizar es quién es el titular de los derechos de explotación del buque y de sus espacios y quién tiene el control de la navegación del mismo. Normalmente, la navegación recae en el armador, ya que es aquel que tiene la posesión del buque y el que está a cargo de la navegabilidad del mismo, según el artículo 145.1 de la LNM. Sin embargo, la explotación comercial del buque puede recaer en él mismo o ser transferida a un tercero mediante un contrato de explotación del buque celebrado entre el titular de los derechos de explotación o utilización y el adquirente de los mismos<sup>68</sup>.

La realidad del tráfico marítimo nos permite afirmar que existen distintos contratos para explotar o utilizar el buque, sin que todos ellos se encuentren tipificados en el ordenamiento jurídico. Nuestra LNM regula en el Título IV, denominado “De los contratos de utilización del buque”, los siguientes:

---

explotación del buque: las sociedades navieras”, en AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil. En memoria del profesor Aníbal Sánchez Andrés*, Aranzadi, Cizur Menor, 2001, págs. 1834-1852; SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, págs. 163-169; PADILLA GONZÁLEZ, R., y CLAVERO TERNERO, M.F., “Empresarios del transporte y auxiliares”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A., *Derecho Mercantil...*, *op. cit.*, págs. 73 y ss.; CARLIER DE LAVALLE, M., y CELDRÁN QUECEDO, E., “Aportaciones de ANAVE a la Ley de Navegación Marítima”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 62-64; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 336 y ss.; ALBA FERNÁNDEZ, M., “Los sujetos de la navegación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 249-264; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., y DÍAZ DE LA ROSA, A., “Los sujetos de la navegación marítima en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 153-195; y ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 145 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 406-421.

<sup>67</sup> *Vid., infra*, el apartado 2.6.1 y el apartado 2.6.2 del capítulo cuarto.

<sup>68</sup> La expresión “explotación del buque” significa destinar el buque a fines o actividades diversas relacionadas con la navegación marítima. En general, sobre los contratos de explotación del buque, *vid.*, por todos, TULLIO, L., *Contratto di Noleggio*, Giuffrè Editore, Milano, 2006, págs. 55 y ss.; ANTONINI, A., *Trattato breve di diritto marittimo, vol. II, I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, Giuffrè Editore, Milano, 2008, págs. 103-116; HANCOCK, C., “Containerisation, slot charters and the law”, en THOMAS, R., *Legal Issues...*, *op. cit.*, págs. 247-256; BONASSIES, P., y SCAPEL, C., *Droit Maritime*, LGDJ, Paris, 2010, págs. 509-591; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 493 y ss.; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 493 y ss.; COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage...*, *op. cit.*, págs. 3 y ss.; y LEFEVBRE D’OVIDIO, A., PESCATORE, G., y TULLIO, L., *Manuale di Diritto della Navigazione*, Giuffrè, Milano, 2016, págs. 433-462.

Se utilizan los términos “explotar” y “utilizar” indistintamente para referirse a la explotación del buque. En nuestra opinión, “utilizar” el buque conlleva la explotación del mismo. A tal efecto, *vid.* REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario...*, *op. cit.*, voz “explotar”, en su acepción segunda, en virtud de la cual consiste en “utilizar en provecho propio (...)”. De tal manera, explotar el buque es utilizar el buque en provecho propio, que es la actividad que realiza el naviero a los efectos del artículo 145.2. de la LNM.

- (a) el arrendamiento de buque, disciplinado en los artículos 188 a 202.
- (b) el contrato de fletamento, al que dedica los artículos 203 a 286<sup>69</sup>.
- (c) el contrato de pasaje, regulado en los artículos 287 a 300.
- (d) el contrato de remolque, disciplinado en los artículos 301 a 306.
- (e) el contrato de arrendamiento náutico, regulado en los artículos 307 a 313.

Sin embargo, la anterior clasificación responde a una parte de la realidad fáctica en la que se encuentra la industria marítima que gira en torno al buque, ya no ha de ser entendida como una lista cerrada, sino abierta<sup>70</sup>, permitiendo así incorporar nuevas formas de utilización del buque, como puede ser el contrato de fletamento por espacio o *slot charter*. Al margen de la tipología legal, cuando el titular de los derechos de explotación de los espacios del buque transfiere éstos al cesionario de uso (que a su vez se convierte en naviero en virtud del artículo 145.2 de la LNM), le corresponde al último decidir, según sus necesidades, de qué manera tal explotación va a llevarse a cabo, pudiendo elegir alternativamente entre el transporte de mercancías en línea regular (*liner transport*) o el transporte de mercancías irregular (*tramp transport*)<sup>71</sup>. No obstante, la construcción del buque determinará en gran medida la potencial

---

<sup>69</sup> Nótese que la LNM engloba en el Capítulo II del Título IV los contratos de fletamento por tiempo, por viaje y los contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque, todos ellos siendo contratos de explotación o utilización del buque. Respecto de las modalidades tipificadas de fletamento (*vid.* el artículo 204 de la LNM), existen una pluralidad de contratos de fletamento que tienen reconocimiento en la realidad del tráfico mercantil y a nivel doctrinal, pero no se encuentran reconocidos en nuestra ley.

<sup>70</sup> Al respecto, *vid.* el artículo 210 de la LNM, en virtud del cual “*en los casos en que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos del transporte de mercancías, se aplicarán las disposiciones reguladoras del fletamento que se refieren a la puesta a disposición y empleo del buque, así como al flete y su extinción anticipada, en tanto en cuanto sean compatibles con la finalidad del contrato celebrado*”. En este supuesto se encuentran los contratos de fletamento que no se destinan al transporte de mercancías, como pueden ser la investigación y exploración marina, oceanografía, tendido de cables submarinos, prospección petrolífera, almacenamiento de crudo, pesca o actividades deportivas, donde en ninguna de ellas existe una obligación de transporte. En la doctrina, *vid.*, por todos, SÁNCHEZ CALERO, F., “Consideraciones sobre la clasificación de los contratos de explotación del buque”, en AA.VV., *Estudios de derecho mercantil en homenaje al profesor Antonio Polo*, EDERSA, Madrid, 1981, pág. 106; ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 210 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...op. cit.*, págs. 705 y ss.; y GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 397, quien mantiene que el artículo 210 es “*la manifestación del verdadero contrato de fletamento, como tipo contractual propio, diferente y distinguible respecto del transporte y del arrendamiento de buque*”.

<sup>71</sup> Los servicios *tramp* se encontraban regulados por el artículo 1.3 (a) del Reglamento (CEE) n.º 4056/86 del Consejo, el cual dispone que es aquel “*transporte de mercancías a granel o en break bulk (carga compartida), en un buque fletado total o parcialmente por uno o varios cargadores en régimen de fletamento o de tiempo o de cualquier otro tipo de contrato, en líneas no regulares o anunciadas, cuando las tarifas de flete se negocien libremente y caso por caso, atendiendo a la situación de la oferta y la demanda*”.

utilización del mismo, ya que, por ejemplo, parece difícil en la práctica que se destine un buque de carga a granel a transportar mercancía contenedorizada.

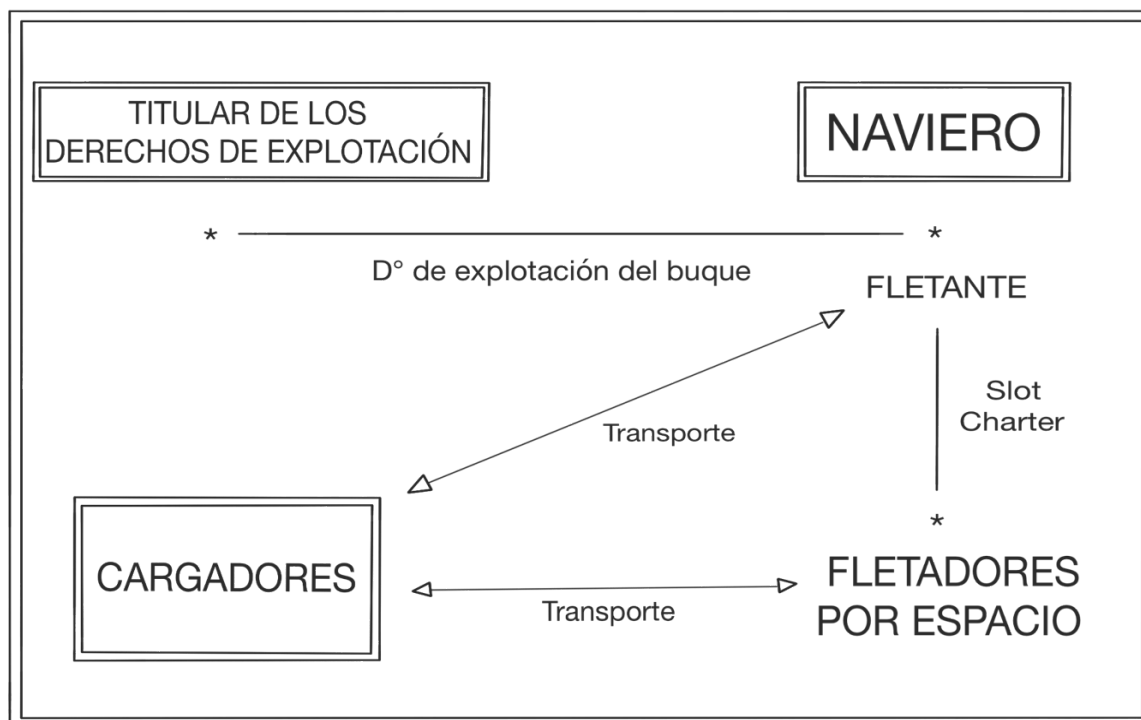


Figura 3. La cesión de los derechos de explotación de los espacios del buque.

Para nuestro estudio interesa la primera de las alternativas, es decir, la navegación en línea, que es adecuada para el tráfico de carga general y contenedorizada. El titular de los derechos de explotación del buque, sea propietario o no del buque, una vez transferidos éstos a un tercero deja de tener protagonismo a efectos del contrato de *slot charter*. Corresponde al tercero, que adquiere los derechos de utilización del buque explotarlo y procurar la plena ocupación de los espacios del buque, siendo especialmente útil a estos efectos la celebración del contrato de fletamento por espacio.

Aunque cada caso es necesario analizarlo por separado, en términos generales se puede afirmar que cuando la parte que tiene los derechos de explotación del buque prevé que no

---

Este reglamento en la actualidad se encuentra derogado por el Reglamento (CEE) n.º 1419/2006 del Consejo, que deroga el Reglamento (CEE) n.º 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) n.º 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de *tramp*.

podrá ocupar la totalidad de espacios del mismo es cuando acude a la figura contractual del fletamento por espacio o *slot charter*. A través de ella, el fletante *arrienda* a uno o varios fletadores por espacio una cantidad determinada de *slots* sin perder por ello la gestión comercial total del buque. En tal caso, tanto los fletadores por espacio como el naviero fletante podrán celebrar distintos contratos de transporte con los cargadores. Como puede verse en la figura 3, la cadena muestra el proceso por el cual se explota un buque mediante un contrato de fletamento por espacio.

Sin embargo, en una operación de transporte de mercancías en línea regular el contrato de fletamento por espacio es solo un eslabón de una cadena más larga, ya que el cargador puede celebrar el contrato de transporte con el naviero fletante, con un fletador por espacio o NVOCC, o incluso con un transitario, de manera que todos estos en virtud del artículo 203 de la LNM adquieren la condición de portadores. Adviértase, por lo demás, que el término *fletante* ha desaparecido de nuestra LNM. Sin embargo, su uso es apropiado (*vid.* la figura 3) en el contexto en el que se desarrolla el contrato de fletamento por espacio donde se produce una transferencia de los derechos de explotación de los *slots* del naviero fletante (transmitente) al fletador por espacio (adquirente). Por ello, no existe hasta este momento una obligación estricta de transportar, ya que entre ellos no se ha celebrado un contrato de transporte y no es posible considerar al fletador por espacio como un cargador<sup>72</sup>.

### 2.1.3. El caso *MOL Comfort* como ejemplo de operaciones de *slot chartering*

Siguiendo el hilo anterior, veamos un ejemplo práctico de cómo se desarrollan los contratos de fletamento por espacio. En el año 2011 la compañía *Ural Container Carriers S.A.* adquiere la propiedad del buque *Comfort* y en 2012 realiza un contrato de fletamento por tiempo con la mercantil *Mitsui O.S.K. Lines Ltd.* (también conocida por las siglas “*MOL*”). En virtud de ese contrato de fletamento por tiempo, *MOL* adquiere los derechos de explotación

---

<sup>72</sup> Si consideramos el contrato de *slot charter* un contrato de fletamento, serían de aplicación las disposiciones del fletamento en virtud del artículo 210 de la LNM. Por lo tanto, de utilizar la terminología establecida en el artículo 203 de la LNM no podría definirse bien la relación jurídica entre las partes, ya que tradicionalmente éstas han recibido el nombre de fletante y fletador, y lo mismo ocurriría si considerásemos el contrato de *slot charter* como un arrendamiento. *Vid., infra*, el apartado 2.3 del capítulo tercero, donde se discute en profundidad la idoneidad de la denominación *fletante* para el contrato de *slot charter*; y, sobre las teorías que aproximan al contrato de *slot charter* al fletamento o al arrendamiento y la distinción del fletamento y el transporte, *vid., infra*, el apartado 3.1 del capítulo segundo.

del buque, concretamente la gestión comercial del mismo, permaneciendo el control de la navegación en el armador y propietario *Ural Container Carriers S.A.*, que mantiene la posesión del buque y recae en él la obligación de navegabilidad. Ello permite a *MOL* establecer una ruta en línea según sus necesidades comerciales. Sin embargo, es necesario apuntar que lo importante es identificar las figuras de armador, naviero y porteador (efectivo y contractual), con independencia de quien establezca la línea regular.

Es posible que en unos casos sea un naviero quien tenga interés en establecer una línea marítima regular, para lo cual acude a un armador que tiene la posesión y el control de la navegabilidad del buque para que efectivamente navegue entre las distintas escalas (porteador efectivo). También es posible que sea el armador quien establezca la línea marítima regular y la explote, de manera que coincidan en la misma persona las condiciones de armador y naviero. Y por último, es perfectamente posible que un tercero esté interesado en establecer una línea regular (o aprovechar una ya existente), como podría ocurrir con una institución gubernamental, la cual puede tener interés en unir distintos puertos en los que opere un buque, en cuyo operador recae la condición de porteador efectivo, armador y, si tuviese la explotación económica del buque, naviero.

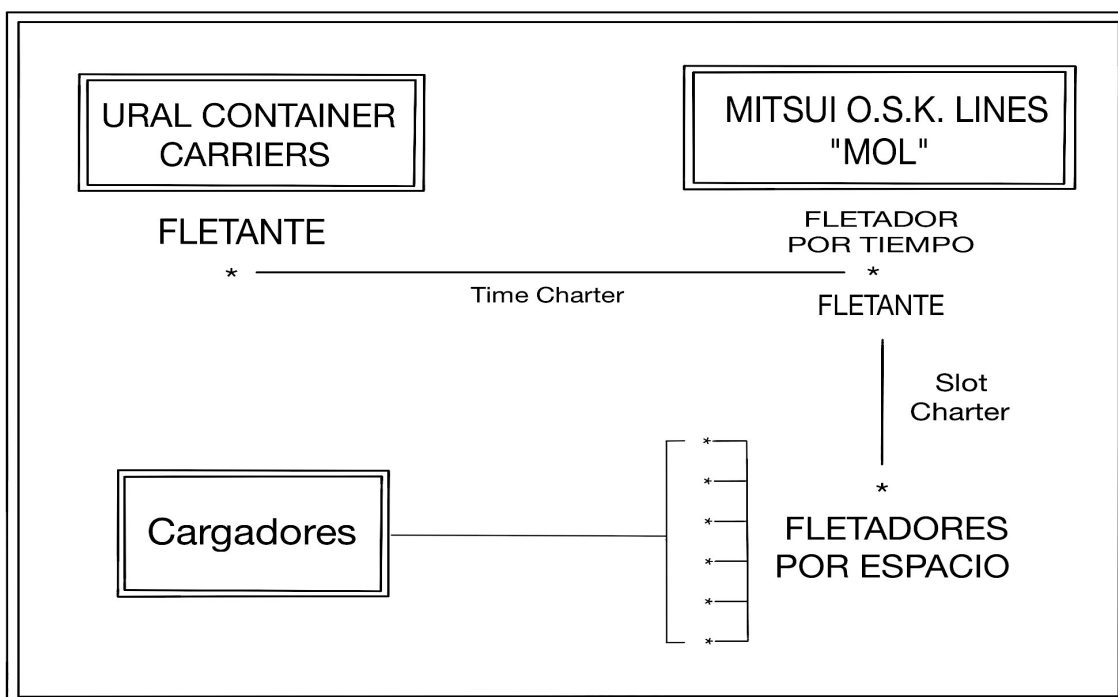


Figura 4. El caso MOL Confort como ejemplo de operaciones de slot chartering.

Volviendo al caso *MOL Confort*, una vez que los derechos de explotación comercial del buque son transferidos a la mercantil *MOL*, ésta decide, con el objetivo de rentabilizar todos los espacios del buque, realizar contratos de fletamento por espacio o *slot charter agreements* hasta con seis operadores marítimos distintos<sup>73</sup>, entre los que se encuentra la mercantil *Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.*, los cuales adquieren la condición de navieros. Recordemos que no se ha transferido la posesión del buque, que sigue manteniéndola el armador *Ural Container Carriers*. Según se muestra en la figura 4, en virtud del nuevo contrato de fletamento por espacio, el fletante *MOL* alquila a los distintos fletadores por espacio una parte de la capacidad del buque para que éstos, mediante su red de transitarios y su propios clientes, en definitiva ofrezcan a los cargadores *slots* para realizar el transporte de mercancías en contenedor. De esta manera, siguiendo el orden lógico, el fletador por tiempo es en este caso a la vez fletante en relación con el contrato de *slot charter* y cada fletador por espacio se convierte a su vez en un NVOCC o porteador no propietario de buque en relación con la operación de transporte que posteriormente se llevará a cabo con los cargadores.

Sin embargo, nada impide que las partes hubiesen explotado económicamente el buque mediante otro contrato diferente al apuntado de *time charter*, pues no es relevante si se realiza mediante un contrato de fletamento por tiempo o por viaje, mediante un arrendamiento o mediante otra forma no tipificada de explotar el buque. Lo importante es que la puesta a disposición de los espacios convierte a todos los fletadores por espacio en navieros, al adquirir los derechos de explotación del buque, y en porteadores contractuales (NVOCC) si ellos mismos celebrasen el contrato de transporte de mercancías con el cargador y emitiesen –ya sea el propio porteador, su representante o su agente– el conocimiento de embarque<sup>74</sup> u otro documento donde se acredite el transporte de mercancías. El cargador, por lo tanto, será quien celebre el contrato de transporte con el porteador, ya sea éste uno de los distintos fletadores

---

<sup>73</sup> Conviene recordar que “operador marítimo” es sinónimo de porteador o transportista contractual. *Vid., supra*, la nota 34.

<sup>74</sup> *Vid.* el artículo 246 de la LNM, en virtud del cual “una vez que las mercancías estén a bordo del buque, el porteador, el capitán o el agente del porteador deberán entregar al cargador un conocimiento de embarque, que documente el derecho a la restitución de esas mercancías en el puerto de destino”. Esta obligación le corresponde en exclusiva al porteador, lo solicite o no el cargador.

por espacio (operador marítimo accesorio o secundario) o el propio porteador efectivo (operador marítimo principal)<sup>75</sup>.

## 2.2. La función económica del contrato de *slot charter*

### 2.2.1. La importancia de los espacios del buque en términos económicos

En el transporte de línea regular, que es el sector más vinculado al contenedor, se dan situaciones cíclicas de exceso de oferta o de disminución de la demanda. A ello contribuyen no sólo los cargadores sino también los propios operadores con sus distintas estrategias. Entre ellas, destacan las alianzas estratégicas y acuerdos de cooperación para completar la capacidad de carga de sus buques, las cuales pretenden evitar las pérdidas de cuota de mercado de los operadores. Sin embargo, el exceso de oferta es tan connatural al sector como las situaciones de exceso de demanda<sup>76</sup>, de manera que estas situaciones se pueden dar en el mercado y cíclicamente así acontece. El transporte de mercancías en contenedor durante las últimas décadas ha tenido que adaptarse a las necesidades de la industria, y una de las fórmulas para ello ha sido incrementar la eficiencia en la utilización de espacios en los buques portacontenedores tanto para cubrir nuevas demandas en rutas ya existentes como para abrir nuevas rutas regulares<sup>77</sup>.

La realidad técnica de que los buques portacontenedores hayan aumentado de tamaño capacidad de carga, unida a otros factores, ha tenido por efecto que más del 70% de la carga

---

<sup>75</sup> Tanto en la figura 3 como en la figura 4 hemos simplificado la terminología para conceptualmente dar una visión más clara de cómo se produce en la práctica la transferencia de los derechos de explotación de los espacios del buque. Sin embargo, es perfectamente posible que en una operación de transporte marítimo en línea regular intervengan no solo el armador, naviero, fletador, porteador y cargador, sino también otras figuras como el transitario, el operador de línea, el operador marítimo, el porteador propietario y no propietario (VOCC y NVOCC), el fletante, el destinatario, el cliente, el corredor marítimo, los agentes e intermediarios y los consignatarios, entre otros.

<sup>76</sup> Vid. WANG, S., y LIU, Z., “Efficient Global Container Transport Network Design”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook...*, *op. cit.*, pág. 368, quienes afirman que a pesar de que la demanda no puede conocerse con exactitud sino que debe ser estimada, es indispensable determinarla a efectos del diseño de una línea regular *ex novo*, ya que un análisis correcto de la misma puede minimizar costes y maximizar los beneficios al transportar solo mercancía contenedorizada rentable.

<sup>77</sup> Para evaluar la eficiencia de una línea regular, es necesario examinar tanto el número de contenedores que pueden ser transportados como el coste total por realizar dicho transporte. Vid. WANG, S., y LIU, Z., “Efficient Global Container Transport Network Design”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook...*, *op. cit.*, pág. 368.

mundial transportada en contenedor se reparta entre los 16 primeros operadores marítimos, fenómeno conocido como concentración de carga por capacidad<sup>78</sup>. De manera que es ajustado a la realidad hablar de un mercado oligopolístico en el que los espacios de los buques están bajo el control de un grupo reducido de operadores marítimos. Una consecuencia derivada de tal configuración del mercado es la disparidad en los fletes aplicados a los cargadores, pues es frecuente que solo los operadores de gran volumen de carga se beneficien de las tarifas más bajas, mientras que los operadores con menor capacidad de carga deban abonar unos precios más altos que pueden hasta dejar de ser competitivos para ellos. Lo anterior tendría como eventual consecuencia que el precio medio de los fletes pudiera ser más bajo de lo normal pero solo se beneficiarían de esa bajada un número determinado de operadores de gran volumen<sup>79</sup>. A consecuencia de lo anterior, es previsible que se incremente el precio de los fletes en mercados de menor dimensión y los porteadores en términos económicos puedan dejar de interesarse en ellos. Si estas prácticas se mantuviesen, podría afectar al número de porteadores en activo, cuyo número ha ido reduciéndose en la última década un 34%<sup>80</sup>.

Es en este escenario económico en el que el contrato de *slot charter* adquiere su relevancia. Este contrato se utiliza precisamente para paliar las necesidades de los operadores que gestionan volúmenes de carga pequeños o medianos, pues el contrato de *slot charter* les permite fletar espacios de un buque sin necesidad de fletar un buque por completo. En la práctica actual se están dando dos maneras de explotar los *slots*: la primera, mediante el contrato de *slot charter* con un solo operador marítimo, quien puede reservar o *alquilar*<sup>81</sup> una serie de espacios determinados en un buque portacontenedores para atender las demandas de sus clientes. Esto puede hacerse bien directamente al operador principal de la línea en caso de que actúe además como fletante, o bien a través de un porteador no propietario o NVOCC que haya adquirido los derechos de explotación de un número determinado de espacios de buque celebrando un contrato de *slot charter* con el titular de dichos derechos de explotación.

---

<sup>78</sup> Así lo denomina UNCTAD, *Maritime...*, *op. cit.*, pág. 43.

<sup>79</sup> *Ibid.*, pág. 39.

<sup>80</sup> *Ibid.*, pág. 41, donde se especifica que la media de transportistas que compiten por la carga en cada país a nivel mundial ha pasado de 21.1 transportistas en 2004 a 14.6 en 2016.

<sup>81</sup> La terminología utilizada es imprecisa a efectos de determinar la prestación verdadera del fletante y de la naturaleza jurídica del contrato. *Vid., infra*, el apartado 3.1 y 3.2 del capítulo segundo y la nota 157, sobre los distintos términos utilizados para designar la utilización de los espacios del buque.



Como segunda posibilidad, el contrato de *slot charter* se puede celebrar *ex novo* entre varios operadores marítimos y el titular de los derechos de explotación del buque, quienes se reparten un número de *slots* o espacios entre ellos para ponerlos a disposición de sus clientes y así alojar contenedores y transportarlos. El contrato de fletamento en su concepción más purista consistiría en celebrar el contrato con el operador principal de la línea o aquel que tenga los derechos de explotación de los espacios. Por otro lado, en el segundo de los supuestos donde se realiza un reparto de los espacios a partes iguales o desiguales, estaríamos hablando de un acuerdo para compartir el buque y no de fletar sus espacios, por lo que técnicamente ese contrato que se celebra entre varios *fletadores* y el titular de los derechos de explotación no parece ser un fletamento, sino que más bien se aproxima a un contrato de uso compartido de buque (o *vessel sharing agreement*)<sup>82</sup>.

Económicamente, el contrato de *slot charter* sirve al fletante y al fletador tanto para mercados grandes como para aquellos de menor dimensión. Por un lado, en grandes mercados posibilita a un NVOCC tomar parte en una ruta preestablecida *alquilando* espacios en la que realice servicios de transporte de mercancías contenedorizadas un buque de grandes dimensiones; y, al mismo tiempo, permite que pequeños operadores, a su vez participen en la misma línea regular mediante una reserva de espacios de menor cantidad a los distintos NVOCC, que han adquirido previamente los derechos de explotación de los espacios sin la necesidad de fletar un buque por completo para pequeñas cantidades. De esta manera, el contrato de *slot charter* cumple con una doble función económica: la primera, consiste en la atención de necesidades coyunturales para una demanda concreta de transporte de mercancías, con la intención de que se mantenga durante un tiempo determinado. Y, la segunda, obtener los servicios de un buque el cual necesita, en términos de eficacia, cubrir su capacidad en la mayor medida posible para optimizar con ello los costes y maximizar sus beneficios. Recordemos que el objeto del contrato de *slot charter* es la puesta a disposición de los espacios de un buque y su finalidad económica es la producción de un beneficio óptimo derivado de la ocupación del *slot*, por un operador marítimo ya sea de mayor o menor tamaño.

### **2.2.2. Desafíos estratégicos del contrato de *slot charter* en el mercado del transporte de mercancías en línea regular**

---

<sup>82</sup> *Vid., infra*, el apartado 4.2.1 del capítulo segundo.

### 2.2.2.1. Situación actual del mercado de transportes de mercancías en línea regular

Durante el siglo pasado, la industria del transporte de mercancías ha sido testigo de grandes cambios: la propulsión a motor, en detrimento de la navegación a vela, el crecimiento del tamaño de los buques y la especialización de éstos en función de la carga o la aparición del contenedor. Sin embargo, estas transiciones se han producido gradualmente. Como suele ocurrir en toda transición, los cambios solo son muy visibles cuando transcurre un tiempo determinado, momento en el que se pueden apreciar con nitidez las consecuencias de dichos cambios. Desde la aparición del contenedor y su consolidación como industria, la expansión de éste se materializó tanto en el crecimiento del volumen de mercancías transportadas como en el aumento de las flotas de buques y la capacidad de transportar contenedores para satisfacer una demanda global. Sin embargo, aunque el medio técnico (contenedor) ha contribuido al crecimiento del volumen de mercancías transportadas no ha sido el único factor implicado, pues también responde a un incremento económico global con consecuencias en los intercambios de mercancías.

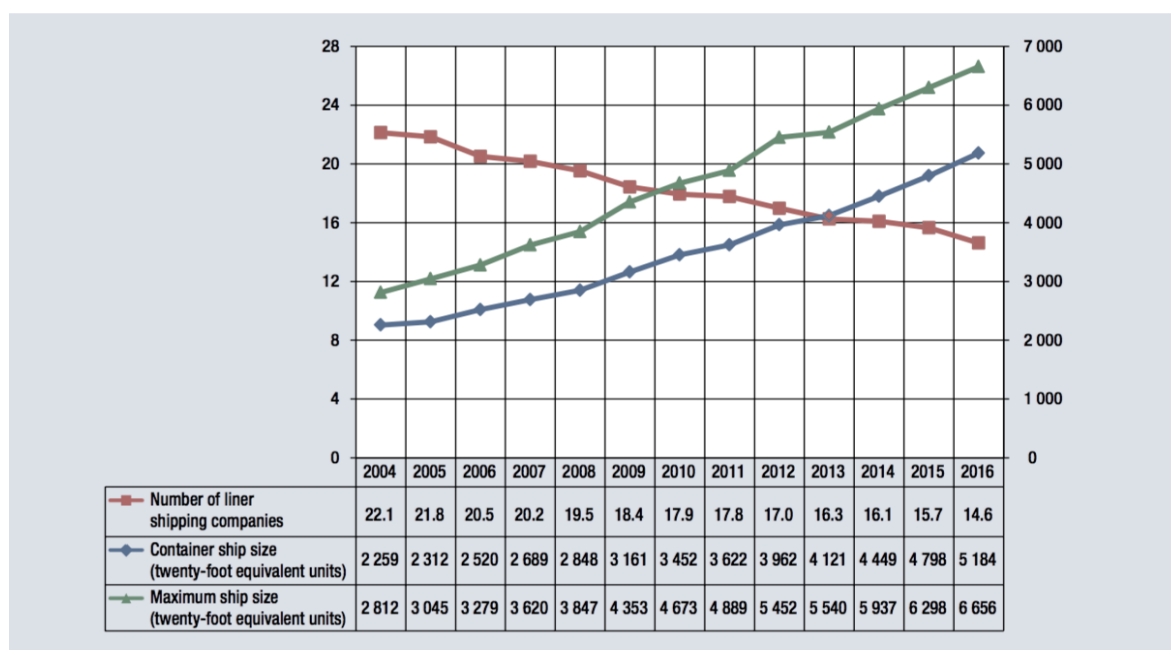


Figura 5. Porcentajes medios del número de compañías de transporte de mercancías en línea regular, del tamaño de los buques portacontenedores por TEU y del tamaño máximo de los buques portacontenedores por TEU<sup>83</sup>.

<sup>83</sup> Figura 5, publicada en UNCTAD, *Maritime...*, op. cit., pág. 42.

Así las cosas, los transportes de mercancías en línea regular han sido testigos de una grave crisis, más acentuada en los últimos ejercicios<sup>84</sup>. Para superarla, una de las estrategias que han permitido a los fletantes reducir sus pérdidas ha sido precisamente el crecimiento del tamaño de los buques, a pesar de los inconvenientes que genera a la línea regular (por ejemplo, la disminución de los servicios en la línea, la alta concentración de contenedores en terminales o los incrementos en tiempos de espera al realizar las operaciones de carga y descarga).

En la última década, y específicamente en 2016, a pesar de la citada estrategia, la industria de los transportes de mercancías en línea regular ha sufrido considerables pérdidas en el plano económico. En figura 5 se aprecia la línea decreciente que ilustra la disminución del número de compañías dedicadas al transporte de mercancías en línea regular desde 2004 hasta 2016. En este marco económico, la presión ejercida por la competitividad de los distintos operadores, los precios de los fletes y otros factores económicos propiciaron que en el mes de agosto del citado año se diera el caso más reciente de quiebra de una compañía importante de este sector, la naviera coreana *Hanjin Shipping*. Ésta era la séptima compañía de transportes de mercancías en contenedor en línea más grande del mundo, la cual contaba con más de 100 buques en propiedad y una cuota de mercado mundial del 3.1 %<sup>85</sup>, pero aún es pronto para ofrecer un análisis con datos empíricos sobre las causas de la quiebra de esta compañía<sup>86</sup>. Lo que sí podemos aseverar es que el escenario que ha dejado el concurso de la naviera *Hanjin* requiere de una serie de reformas, cambios o transformaciones, desde un punto de vista estrictamente empresarial, en la industria del transporte en línea regular para evitar que casos como éste vuelvan a ocurrir.

---

<sup>84</sup> El crecimiento del comercio en contenedores se encuentra actualmente limitado principalmente por tres factores: la disminución del volumen en la ruta comercial entre Asia Oriental y Europa, la disminución del comercio Norte-Sur por el impacto de los precios cada vez más bajos de los productos básicos y el incremento de poder adquisitivo de los países exportadores, y el cambio de tendencia producido por la desaceleración de la economía en China. Vid. UNCTAD, *Maritime...*, op. cit., pág. 17, y el informe de la consultora Seatrade Maritime, *The future of container industry*, UBM, London, disponible en <http://ubm.seatrademaritimeevents.com/updated-future-container/> (última consulta 15/6/2018).

<sup>85</sup> *Ibid.* pág. 40.

<sup>86</sup> Las primeras opiniones de la *Singapore Shipping Association* relacionan la quiebra de Hanjin Shipping con tarifas bajas insostenibles. A tal efecto, vid. el informe de la misma disponible en <http://www.straitstimes.com/business/lessons-from-hanjin-and-how-to-move-forward> (última consulta 15/6/18).

Uno de los problemas actuales lo encontramos en los precios de las tarifas de los fletes, cada vez más bajos, que tienen un impacto directo en las pérdidas de determinados operadores de líneas regulares. De no solventarse esta situación, casos como el de la naviera *Hanjin* se podrían volver a producirse. De hecho, una de las consecuencias de la disminución de compañías de transporte en línea regular es la absorción de la cuota de mercado y de los activos de la empresa liquidada por otros operadores marítimos, que también suelen realizar fusiones y adquisiciones estratégicas para aumentar su cuota de mercado, pero adviértase que con ello es posible que pueda en ocasiones alterar la competencia<sup>87</sup>.

Los mercados de transporte (*shipping markets*) son cíclicos, y el de la industria del transporte de mercancías en contenedor no es un caso distinto. El estado actual de este mercado es de sobrecapacidad, ya que la demanda se encuentra por debajo de la oferta, y la consecuencia directa de esto se refleja en la infrautilización de las flotas de buques<sup>88</sup>, de manera que uno de los retos de cara al futuro consistirá en buscar un equilibrio razonable. Y es que en los últimos 25 años se ha producido un aumento rápido de la capacidad nominal en las flotas de buques por encima de la demanda de transporte de contenedores<sup>89</sup>. Por otro lado, el descenso del precio de los fletes ha contribuido negativamente a la desaceleración del negocio de las navieras dedicadas a los transportes de mercancías en línea regular, al menos de los fletantes. Pero, al mismo tiempo, ese descenso ha beneficiado al sector de los fletadores y al de los propietarios de las mercancías.

#### **2.2.2.2. Los contratos que nacen de la demanda esporádica (o *spot contracts*) frente a los contratos tradicionales para transportar mercancías en línea regular.**

El escenario ideal para los operadores de transporte en línea regular es el de una oferta y una demanda equilibrada y estable, pero el panorama verdadero pocas veces es éste. Para

---

<sup>87</sup> Vid. el artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 246/2009 del Consejo de 26 de febrero de 2009 y el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, en virtud del cual, para beneficiarse de la exención por categorías, “la cuota de mercado combinada de los miembros del consorcio en el mercado de referencia en el que opera el consorcio será inferior al 30 %, calculado en volumen de mercancías transportadas (toneladas flete o unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies)”.

<sup>88</sup> Sobre la infrautilización de las flotas de buque, *vid., supra*, la nota 28.

<sup>89</sup> El crecimiento de las flotas de buques portacontenedores y, por ende, de la capacidad de transportar contenedores ha sido de un 11% de media anual, mientras que el incremento de la demanda se sitúa en torno al 8%, *vid. UNCTAD, Maritime..., op. cit.*, pág. 46.

intentar paliar las negativas consecuencias económicas derivadas de la variación en la oferta y la demanda de servicios de transporte y de la fluctuación en las tarifas aplicables a ellos se han desarrollado sistemas flexibles de reservas de espacios en los buques de línea regular, que permiten tanto a transitarios como a NVOCC reservar y alquilar espacios por viajes o por períodos temporales. Tales contratos, realizados con una considerable antelación a la fecha prevista del viaje, posibilitan que los fletadores de espacios realquilen los espacios reservados, bien a cargadores bien a intermediarios. Por ello, la sintonía entre la oferta y la demanda<sup>90</sup> es uno de los factores que determina el nacimiento de contratos de transporte de mercancías en línea regular y operaciones de *slot chartering*.

El objetivo económico de maximización de beneficios del naviero fletante, que actúa como operador principal<sup>91</sup> de la línea, se propicia mediante la completa ocupación de los espacios del buque en los trayectos que realice la línea regular. Para llevarlo a cabo comúnmente, celebrará contratos de transporte y de fletamento por espacio con distintos operadores marítimos, tantos como sean necesarios para lograr su rentabilidad. Sin embargo, desde un punto de vista estrictamente comercial y no jurídico, son muchas las circunstancias que pueden llevar a que el buque no se ocupe por completo. Imaginemos un supuesto de hecho en el que el operador principal de línea regular establece escalas en Nueva York, Norkfolk, Rotterdam y Southampton, en el cual el buque tiene la capacidad total cubierta para el trayecto de ida transoceánico pero, una vez descargados los contenedores, para el viaje de vuelta solo se ocupa un 85% de su capacidad, ya que la demanda es mayor en el viaje de ida que en el de vuelta. ¿Cómo podría aumentar la ocupación del buque en el viaje de vuelta?

Parece razonable pensar que la planificación de la demanda mediante la celebración de contratos de *slot charter* de larga duración con distintos NVOCC puede ayudar al naviero fletante a completar su capacidad. Esta mejor planificación que propician los contratos de larga duración (como los de *slot charter*) también pueden beneficiar a fletadores y cargadores, al

---

<sup>90</sup> La demanda del transporte marítimo está sometida a fuertes fluctuaciones fruto de distintos cambios políticos, variaciones económicas y los riesgos climáticos propios del medio, *vid.* SALES PALLARÉS, L., *Los acuerdos...*, *op. cit.*, pág. 12.

<sup>91</sup> *Vid.*, *supra*, la nota 34 sobre la distinción entre porteador principal y porteador accesorio. Nótese que en relación con el contrato de *slot charter*, en el momento en el que se puede distinguir entre un operador o porteador principal y un secundario, es posible que entre ellos se haya realizado una cesión de los derechos de explotación de los espacios del buque, probablemente instrumentado mediante un contrato de fletamento por espacio.

menos teóricamente, en cuanto les proporciona mayor estabilidad comercial, lo cual puede redundar en mayores beneficios, si bien no tiene que ser siempre así. La posibilidad de realizar nuevos contratos de fletamento de menor duración, o incluso para cubrir viajes de ida y vuelta tanto el operador principal como los NVOCC, garantiza que ese porcentaje que se queda sin ocupar pueda ser cubierto, por lo que tendrá que ofrecer ese espacio a terceros interesados como los transitarios para que tengan acceso a esa demanda esporádica<sup>92</sup>. Si lo analizamos desde la perspectiva del fletador o cargador, la posición es distinta, ya que es más probable que éste realice contratos de larga duración con unos volúmenes mayores de movimiento de mercancías, lo que le da una mayor estabilidad tanto económica como comercial<sup>93</sup>.

### **2.2.2.3. El impacto económico del contrato de transporte marítimo de mercancías contenedorizadas en las operaciones de línea regular: los conocimientos de embarque-tipo, con especial referencia al conocimiento CONLINEBILL 2016**

Dentro del estudio de la función económica del contrato de *slot charter*, es necesario hacer referencia, aunque sea breve, al formulario-tipo de conocimiento de embarque más utilizado en la práctica para el transporte de mercancías contenedorizadas, el CONLINEBILL en su versión de 2016. Esta mención se debe a que la finalidad económica del contrato de *slot charter* es la producción de un beneficio óptimo derivado de la ocupación del *slot*. Dicha ocupación constituye una de las finalidades del contrato de *slot charter*, que consiste en transportar la mercancía contenedorizada que se alojará en los espacios de los buques que operen en los itinerarios predefinidos de la línea regular. Por ello, es innegable que dichas operaciones de transporte tienen necesariamente un impacto económico en la utilización de los espacios del buque, que es el canal que permite que se produzca efectivamente el transporte.

---

<sup>92</sup> Vid. XI, Q., “Disruption management for liner operations”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook...*, *op. cit.*, pág. 236, quienes afirman que una de las incertidumbres que afectan al desarrollo de la línea regular es el volumen de contenedores embarcados, sugiriendo que el operador de línea regular puede dinámicamente fletar espacio tanto de su buque como en buques de terceros para responder a una demanda incierta, puntual o específica.

<sup>93</sup> No obstante, resulta difícil saber si a fletadores y cargadores le sería más conveniente apoyarse en mercados tradicionales o eventuales, ya que no disponemos de un análisis económico de la rentabilidad de unos y otros. Podemos afirmar que si los precios fuesen estables o constantes, se podría argumentar que los mercados eventuales no maximizarían tanto los beneficios como los tradicionales, pero no son hechos probados.

Desde el punto de vista del operador marítimo (porteador contractual) el contrato de fletamento por espacio es un eslabón de la cadena<sup>94</sup> dentro de la estructura de una operación de transporte en línea regular. Y el conocimiento de embarque o documento que acredite el transporte<sup>95</sup> se encuentra económicamente relacionado con la póliza o contrato de fletamento por espacio que celebre, ya que podemos encontrar puntos en común en los elementos personales de ambos contratos. Por lo demás, el fletador por espacio que adquiere los derechos de explotación de un número de espacios determinados del buque, al actuar como NVOCC podrá a su vez emitir conocimientos de embarque en su condición de porteador no propietario del buque con los distintos cargadores<sup>96</sup>. La misma persona puede participar, por todo ello, del contrato de fletamento por espacio y del contrato de transporte de mercancías, dos relaciones obligatorias perfectamente diferenciadas.

Llegados a este punto, el contrato de transporte de mercancías tiene un carácter específico, ya que tanto el tipo de carga como el de buque son particulares y requieren que se emita un conocimiento de embarque adaptado a tales circunstancias. En este momento es donde adquiere relevancia el conocimiento-tipo CONLINEBILL<sup>97</sup>, uno de los formularios que

---

<sup>94</sup> *Vid., supra*, el apartado 2.1.2 del presente capítulo.

<sup>95</sup> Las condiciones contractuales que rigen el contrato de transporte pueden encontrarse en el conocimiento de embarque, pero no es el único documento que puede acreditar el mismo. Por ejemplo, en el caso del conocimiento tipo CONLINEBILL podemos observar como la nota de reserva o *booking note* CONLINEBOOKING redactado también por la BIMCO plasma efectivamente los términos y condiciones del contrato de transporte, por lo que la póliza CONLINEBILL deja de ser además de un título-valor un documento acreditativo de los mismos elementos que se encuentran ya en dicho *booking note*. Obsérvese que además, para dar mayor cohesión al contrato de transporte, los términos y condiciones tanto relativos al transporte de la CONLINEBILL como de la CONLINEBOOKING son idénticos. Al respecto, *vid.*, por todos, GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 454. Por otro lado, *vid.* TETLEY, W. *Glossary of Maritime Law Terms*, 2.<sup>a</sup> edic., Langlois Gaudreau O'Connor, London, 2004, quien afirma que el *booking note* se corresponde con el acuerdo del porteador con el cargador por el cual se ha reservado un espacio para el transporte de mercancías; y SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, págs. 219-210, quien sostiene que el *booking note* es “un documento que sirve de prueba de la conclusión del contrato y que suele contener las condiciones generales del contrato”. Por último, *vid.* GOLDBY, M., *Electronic documents in maritime trade. Law and practice*, Oxford University Press, Oxford, 2013, págs. 93, 305 y 306, quien estudia la *booking note* como un precontrato de transporte.

<sup>96</sup> *Vid.* KEHAGIARAS, A.D., “Duty call: do NVOCC’s have a duty to exercise to make a ship seaworthy?” en *University of San Francisco Maritime Law Journal*, vol. 27, 2014, págs. 37 y ss., quien cita a lo largo de su artículo distintos casos donde el NVOCC emite sus propios conocimientos de embarque, por lo que se podría afirmar que es una práctica frecuente en el transporte de mercancías.

<sup>97</sup> Su importancia es reconocida por la doctrina más autorizada. *Vid.*, por todos, GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 433-488, quien realiza el estudio del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías basándose en las disposiciones del conocimiento-tipo o póliza CONLINEBILL, al que hace remisiones en materia de ámbito espacial de aplicación de las RLHV mediante la cláusula *Paramount* (cláusula 2 de la póliza), de responsabilidad por daños a las mercancías durante la fase de transporte (cláusula 4), de la

son utilizados por los fletadores por espacio actuando como NVOCC. Es un tipo de conocimiento directo o *corrido* ya que está pensado para ser utilizado en la práctica como tal, al incluir una casilla donde se puede incluir los datos relativos al transporte anterior<sup>98</sup>.

Adicionalmente, el contrato de transporte no solo puede quedar acreditado en el propio conocimiento de embarque, sino también en la nota de reserva o *booking note*, pero existen otros modelos de contratos, como la póliza LINEWAYBILL aprobada por la BIMCO como un formulario no negociable o *non negotiable liner sea waybill*<sup>99</sup>, que también pueden utilizarse para transportar mercancía contenedorizada. Finalmente, también es posible que no utilice ninguno de los formularios-tipo mencionados anteriormente, sino que el operador marítimo, tanto el principal de la línea como aquellos secundarios -el NVOCC o transitario- emitan conocimientos de embarque o documentos acreditativos del transporte propios, como realiza por ejemplo *Maersk*, la cual utiliza, por un lado, el conocimiento-tipo MAERSK LINE BILL, que es un conocimiento de embarque válido tanto para transporte transoceánico como para realizar un transporte multimodal<sup>100</sup>, y, por otro, el conocimiento-tipo MAERSK LINE WAYBILL, distinto del anterior por ser un conocimiento-tipo no negociable.

---

obligación de cuidar la operación de carga (cláusula 8), de los supuestos de incumplimiento (cláusula 13) y de la identidad del porteador (cláusula 17).

<sup>98</sup> *Ibid.* pág. 452, quien afirma lo anterior y define el conocimiento directo como aquel que tiene lugar en aquellos casos en que el viaje marítimo a realizar se descompone en dos o más trayectos, que van a ser llevados a cabo por distintos porteadores.

<sup>99</sup> Sobre el *seawaybill* o carta de porte marítimo en nuestro ordenamiento jurídico, *vid.* los artículos 268 a 271 de la LNM. En la doctrina, *vid.* por todos, RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento ..., op. cit.*, págs. 384-394; PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *Los títulos..., op. cit.*, págs. 223-245; y “La carta de porte y la representación de las mercancías transportadas”, en *Cuadernos de Derecho judicial*, n.º 9, 1997, págs. 211 y ss; JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., “Títulos-valores y documentos del transporte”, en AA.VV., *Derecho uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid, 1998, págs. 44-47; CLAVERO TERNERO, M.F., “Conocimientos de embarque limpios y cartas de garantía”, en *ADM*, vol. XVII, 2001, págs. 141 y ss.; SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte..., op. cit.*, págs. 221-226; MARTÍN CASTRO, M.P., “Novedades en torno a la documentación del contrato de transporte en las Reglas de Rotterdam”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Estudios de Derecho del comercio internacional. Homenaje a Juan Manuel Gómez Porrúa*, Marcial Pons, Madrid, 2013, pág. 271; GABALDÓN, J.L., *Curso..., op. cit.*, págs. 460-462; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E.(dirs.), *Comentarios..., op. cit.*, pág. 271; ZURIMENDI ISLA, A., “El contrato de fletamento: documentación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios..., op. cit.*, pág. 345; ARROYO, I., *Curso..., op. cit.*, págs. 604-605; y “Comentario al artículo 268 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios..., op. cit.*, págs. 883-887.

<sup>100</sup> *Vid.* el conocimiento-tipo MAERSK LINE, disponible en WILSON, J.F., *Carriage of goods..., op. cit.*, págs. 531-534.



### 3. LA TRANSPARENCIA EN EL CONTRATO DE *SLOT CHARTER*: LAS TARIFAS DEL FLETE Y SUS DISTINTOS ESCENARIOS. LA RESERVA DE LOS ESPACIOS DEL BUQUE

#### 3.1. La modernización de los sistemas de obtención de fletes

Una de las características del transporte en línea regular es que los precios del flete son públicos y accesibles en el mercado<sup>101</sup>. Hoy día se tiene conocimiento de los fletes por medios electrónicos, cuando antes tal información la obtenía el fletador o cargador bien directamente del naviero bien de un *broker* de fletes, quien daba información sobre los mismos para obtener tarifas en relación con el transporte de mercancías en línea regular.

Por un lado, la naviera puede establecer unilateralmente la tarifa de los fletes, que son de carácter público y pueden ser obtenidas por los usuarios directamente<sup>102</sup>. Y, por otro lado, la naviera puede acordar la tarifa de los fletes entre varias compañías navieras que se *consorcian*<sup>103</sup> para coordinar una política común de fletes, aplicando una misma tarifa para cada clase de mercancía<sup>104</sup>.

Dentro de los objetivos de modernización de la industria del transporte en línea regular, la digitalización y el desarrollo del mundo virtual ha causado una transformación del medio en que se accede a los precios de los fletes, que a día de hoy se pueden obtener en este ámbito virtual mediante plataformas virtuales. Ejemplo de estos avances tecnológicos los

---

<sup>101</sup> *Vid., supra*, el apartado 1.5 del presente capítulo.

<sup>102</sup> *Vid.* BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos...*, *op. cit.*, pág. 13, quien mantiene adicionalmente que son precios estables que igualmente se pueden disponer por varias líneas y asociarse para tener y aplicar tarifas comunes.

<sup>103</sup> *Vid., infra*, el apartado 2.1.2 del capítulo segundo, donde se hace un estudio más pormenorizado de las conferencias y los consorcios marítimos y su regulación en el Reglamento (CEE) n.º 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación de artículo 85, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios); el Reglamento (CE) n.º 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios); y el Reglamento (CE) n.º 97/2009 de la Comisión, de 24 de junio de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 906/2009 de la Comisión en lo relativo a su período de aplicación.

<sup>104</sup> Así lo afirma GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 304 y ss.

encontramos en la plataforma Shanghai Container Freight Index (en adelante SCFI)<sup>105</sup> o la New York Shipping Exchange (en adelante NYSHEX)<sup>106</sup>, que se encargan de proveer a tiempo real fletes en un ambiente virtual<sup>107</sup>. El sistema, en primer lugar, es una alternativa en el modo de obtener tarifas o precios, caracterizado por ser un sistema abierto en el que se visualiza públicamente un índice o indicador de tarifas para el transporte de contenedores, entre otros datos. En segundo lugar, también resulta útil por aportar transparencia en cuanto a los precios de los fletes.

### 3.2. La adaptación de las operaciones de *slot chartering* : las plataformas virtuales de flete

La utilización de soportes materiales ha sido tradicionalmente la manera de documentar el contrato de transporte de mercancías. Sin embargo, el desarrollo de la tecnología ha permitido que nazcan nuevos soportes (informáticos) más útiles y que dotan de celeridad a las operaciones comerciales en el ámbito de los transportes marítimos<sup>108</sup>. Debido al desarrollo tecnológico y los avances informáticos, los documentos producidos por estos nuevos soportes informáticos tienen a día de hoy reconocimiento en nuestro ordenamiento

---

<sup>105</sup> Esta plataforma virtual fue creada en 2010 por la *Shanghai Shipping Exchange*. Recurso en línea disponible en <http://en.sse.net.cn/brief/introen.jsp> (última consulta 15/6/2018).

<sup>106</sup> Creada en 2018, la plataforma digital NYSHEX tiene el objetivo de proveer a cargadores y porteadores de un proceso global de contratación de fletes. En dicha plataforma se encuentran actualmente las navieras en línea regular Maersk Line, Hapag-Lloyd, CMA CMG, MOL, OOCL y COSCO, las cuales ofrecen espacios en sus buques a través de la citada plataforma para transportar más de 160000 contenedores de 20 pies (TEU) en operaciones en línea regular, *vid.* la noticia completa como recurso virtual disponible en <https://worldmaritimenews.com/archives/244804/nyshe-x-ceo-digitization-is-the-new-normal/> (última consulta 15/6/18).

<sup>107</sup> Normalmente a día de hoy no solo la mayoría de operadores marítimos ofrecen servicios de obtención de fletes marítimos mediante plataformas virtuales, sino también de otras modalidades de transporte como la aérea o la terrestre y en otros sectores relacionados como la logística. Al respecto, *vid.* el informe del WORLD ECONOMIC FORUM, *Digital transformation of industries*, 2016, disponible en <http://reports.weforum.org/digital-transformation/wp-content/blogs.dir/94/mp/files/pages/files/digital-enterprise-narrative-final-january-2016.pdf> (última consulta 15/6/2018).

<sup>108</sup> A tal efecto, en la doctrina *vid.* RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento de embarque...*, *op. cit.*, pág. 399. Igualmente, *vid.* ARROYO, I., “Relación entre el conocimiento...”, *op. cit.* pág. 445, quien sostiene que la transmisión informatizada supone un ahorro en los costes. Por otro lado, *vid.* SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 228, autor que afirma que la contratación mercantil mediante el uso de la informática ofrece a día de hoy “*gran fiabilidad y celeridad*”, especialmente en el transporte marítimo.

jurídico en el artículo 262 de la LNM<sup>109</sup>, que regula los conocimientos de embarque electrónicos.

Ante la necesidad de los cargadores, los transitarios y los NVOCC de conocer los precios de los fletes y reducir sus costes, empiezan a surgir las plataformas de flete virtuales (*online freight platforms*)<sup>110</sup>. Éstas podemos definir las como sistemas digitales o electrónicos por los cuales se ofrecen fletes con distintos precios para el transporte de mercancías, cuyo objetivo es suprimir intermediarios tradicionales como los corredores marítimos, los *brokers* y los transitarios, y así obtener precios más competitivos. Mediante estas plataformas virtuales, el fletante puede ofrecer directamente la disponibilidad del espacio a los distintos cargadores, lo que en períodos de incremento de la demanda por necesidades eventuales agiliza bastante los procedimientos.

La plataforma virtual no es más que un instrumento mediante el cual se celebra el contrato. Por ello, si la plataforma la gestiona el propio fletante, no cabe duda de que el contrato se celebra directamente entre éste y el usuario o cargador. Sin embargo, si la plataforma virtual está gestionada por un tercero, será con éste con quien se celebre el contrato.

---

<sup>109</sup> Vid. el artículo 262 de la LNM, en virtud del cual “*El conocimiento de embarque podrá emitirse en soporte electrónico cuando el cargador y el porteador lo hayan acordado por escrito antes de la carga de las mercancías a bordo*”. En la doctrina, *vid.* entre otros, MARTÍN CASTRO, M.P., “La documentación electrónica del contrato de transporte. Alternativas legales y prácticas al empleo de soportes materiales para la documentación de las operaciones de transporte”, en FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, M., CREMADES GARCÍA, J., e ILLESCAS ORTIZ, R. (coords.), *El régimen jurídico de internet*, La Ley, Madrid, 2001, págs. 607-654; LLORENTE LÓPEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 159; ZURIMENDI ISLA, A., “El contrato de fletamento: documentación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 349-353; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 271; y ARROYO, I., “Comentario al artículo 262 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 868-883.

<sup>110</sup> Vid. GASKELL, N., “Bills of Lading in an electronic age”, en *JMCLQ*, vol. II, 2010, pág. 239, quien afirma que las plataformas virtuales de fletes son uno de los medios por los que los operadores marítimos celebran contratos con sus clientes. A tal efecto, según el citado autor existen plataformas virtuales en las que la reserva de los espacios se produce mediante la subasta al mejor postor del espacio del buque, el cual se encuentra en un mercado de subastas electrónico. Adicionalmente, existen plataformas virtuales en las que se reserva y paga por adelantado el espacio del buque, con unos precios que van cambiando en función de la fecha en la que se vaya a producir el transporte, como ocurre con las aerolíneas.

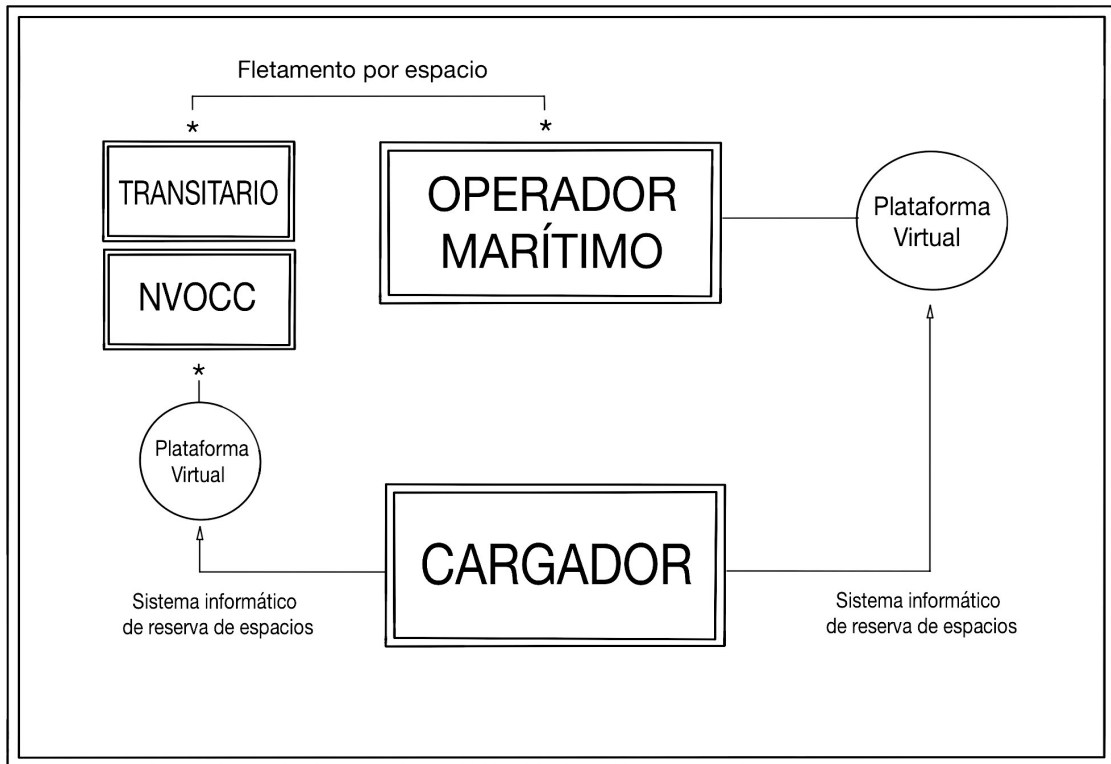


Figura 6. Esquema básico del funcionamiento de la reserva de los espacios mediante una plataforma virtual de flete, con o sin intermediarios.

Este no deja de ser un servicio adicional para la obtención del flete de los principales operadores marítimos, donde el sistema de alianzas y los acuerdos de cooperación se mantienen en funcionamiento con un movimiento de mercancías estable. Pero a medio y a largo plazo es muy probable que veamos también un sistema de plataformas virtuales en manos de los portadores no propietarios de buques o NVOCC y transitarios. Éstos ofrecerán un servicio en el que lo determinante no es la plataforma virtual en sí, sino la rapidez con la que ésta gestiona la capacidad de ocupación del buque, pero siguiendo el mismo procedimiento tradicional: el NVOCC realizará previamente un contrato de fletamento por espacio con el operador de la línea para posteriormente ofrecer los *slots* mediante un sistema de reservas online y celebrar el contrato de transporte.

Sin embargo, el transporte en línea regular se caracteriza por ofrecer unos precios que se ofrecen a todos los clientes por igual, sin que haya tarifas diferenciadas para unos y otros. La adaptación del modelo de negocio al mundo virtual permite que se pueda obtener fletes y reservar los espacios del buque, bien directamente del porteador o bien indirectamente a través

del NVOCC y el transitario, tanto para el mercado eventual como el tradicional. Es probablemente solo cuestión de tiempo que se pueda reservar un transporte puerta a puerta mediante el uso de este sistema, realizando reservas internacionales en los distintos segmentos del transporte (mar, tierra, aire y ferrocarril).

Actualmente, tanto los NVOCC como los transitarios desarrollan plataformas virtuales, actuando como nexo entre los sujetos interesados en contratar el transporte de mercancías y los navieros fletantes. Es probable que la adaptación total del modelo de negocio, desde un punto de vista práctico, tarde en producirse. No obstante, la tendencia es que los operadores de línea regular entren en relaciones jurídicas no solo con los principales proveedores de mercancías sino también con los de menor tamaño también, y es que, desde una perspectiva comercial, los cargadores de menor tamaño han tenido dificultades para hacer negocios con los grandes operadores marítimos, por lo que gradualmente se ha hecho necesaria la figura del transitario o intermediario. Con este nuevo sistema no solo se conseguiría eliminar al intermediario tradicional sustituyéndolo por uno virtual sino que previsiblemente se produciría una reducción en los precios de los fletes y posiblemente el nuevo mercado actuaría como engranaje para desarrollar estrategias en el plano tecnológico<sup>111</sup>. En cualquier caso, el modo de transporte de mercancías en contenedor no parece que vaya a estar sujeto a grandes cambios, por lo menos a corto y medio plazo.

Por lo demás, como ocurre en el sector de la aviación comercial, un sistema de este tipo solo tendría sentido si la reserva (*booking*) se convierte en vinculante, es decir, obliga a las partes a realizar las prestaciones que han consentido en obligarse: para el fletante, el transporte de mercancías, y para quien contrata el transporte, el pago del flete. Sin embargo, ¿es la *reserva* un verdadero contrato de transporte? Cuando se realiza la reserva, ¿se esta reservando el espacio del buque o el transporte?

---

<sup>111</sup> Ejemplo de lo anterior lo podemos encontrar en el sector hotelero con el *yield management* (gestión de ingresos), sistema mediante el cual se busca la máxima rentabilidad por habitación y, al mismo tiempo, se tiene un control sobre las tarifas. Este sistema tiene tres características fundamentales: obtener una tarifa en tiempo real, adaptar el coste de las habitaciones a la demanda actual y conseguir que se produzca la venta con el mayor beneficio posible. Sobre el *yield management*, vid. YEOMAN, I., INGOLD, A., *Yield management: strategies for the service industries*, International Thomson Business Press, 2001, págs. 13 y ss.; y RUIZ ESCOBAR, V.M., *Yield management: una visión general*, Trabajo fin de master en gestión estratégica y negocios internacionales, Universidad de Sevilla, 2011, quien realiza en toda la obra un estudio de la figura.

### 3.3. La reserva de los espacios del buque: ¿un auténtico contrato de transporte de mercancías?

#### 3.3.1. La reserva a la luz de las plataformas virtuales de fletes: la contratación electrónica del transporte de mercancías en línea regular

Siguiendo el hilo del epígrafe anterior, debemos diferenciar dos tipos de *reservas*: la primera, la *reserva* como una operación o trámite realizado por un interesado para formalizar un contrato de transporte marítimo de mercancías contenedorizada<sup>112</sup>, y la nota de reserva, también denominada *booking note*, que materialmente es un contrato de transporte<sup>113</sup> con cláusulas predefinidas como ocurre con el formulario-tipo CONLINEBOOKING redactado por la BIMCO<sup>114</sup>.

Para entrar en el fondo de la cuestión, analizaremos previamente el impacto que tiene la realización de una *reserva* de los espacios del buque en el entorno de una plataforma virtual. Partiendo de la base de que la plataforma virtual es un sistema con un soporte electrónico, debemos afirmar que en caso de que consideremos la *reserva* como un auténtico contrato y esta se produzca mediante la plataforma virtual, el contrato celebrado tendrá carácter electrónico y se regularía en nuestro ordenamiento jurídico por la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y el comercio electrónico (en adelante LSSICE), la cual define el contrato electrónico en su Anexo, letra (h) como aquel en el que “*la oferta y la aceptación se transmiten por medios de equipos electrónicos de tratamiento y almacenamiento de datos, contactados a una red de telecomunicaciones*”. No existe un contrato tipificado como electrónico, sino que existen contratos celebrados por vía electrónica

---

<sup>112</sup> Sobre el funcionamiento práctico de la reserva de espacios, *vid.* <http://www.valenciaportpcs.com/nuestros-servicios/transporte-maritimo/reservas-de-carga-booking/> (última consulta 22/06/2017). En la doctrina, *vid.* GOLDBY, M., *Electronic documents... op. cit.*, págs. 305 y ss., quien afirma que “*el primer paso para transportar mercancías es reservar un espacio a bordo de un buque, siendo la booking note la primera manifestación de la existencia de un contrato de transporte*”. Adicionalmente afirma que el cuando se *solicita una reserva (booking request)* mediante la plataforma o portal virtual no se puede establecer si ésta constituye una solicitud de información, una invitación a contratar o una oferta. No obstante, concluye que “*el momento crucial de la formación del contrato podría ser el momento en que el cargador expresa su acuerdo o conformidad con la cuota del flete ofrecida por el porteador*”.

<sup>113</sup> *Vid.* PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *Los títulos representativos...*, *op. cit.*, pág. 30, citando a GRAM, CARVER, ZABALETA y RODIÈRE en la nota 24.

<sup>114</sup> *Vid.*, *supra*, el apartado 2.2.2.3 del presente capítulo.

que se perfeccionan por el consentimiento<sup>115</sup>. A tal efecto, la celebración del contrato de manera electrónica cumple las mismas funciones que si se hubiese celebrado el contrato mediante un soporte escrito como el papel, por lo que el principio de “equivalencia funcional” se hace latente en estos contratos<sup>116</sup>.

La *reserva* del espacio del buque cumple, por lo expuesto, con los requisitos citados de la LSSICE, por lo que el contrato quedaría sujeto a las disposiciones contenidas en la misma. La *reserva* como contrato de transporte en ningún caso puede ser considerada como una invitación a contratar, ya que no estamos ante un caso en el que el prestador de servicios de la plataforma virtual emite una comunicación de oferta contractual. Esto se debe a que los precios de los fletes en los transportes de mercancías en línea regular son públicos, relativamente estables y se ofrecen a todos los cargadores por igual<sup>117</sup>. La *reserva*, por tanto, no responde a una propuesta comercial sino a la contratación de un servicio.

Dada la naturaleza consensual tanto del contrato de fletamento como del contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque<sup>118</sup>, el hecho de que se celebren electrónicamente o por cualquier otra técnica de comunicación no afecta al elemento determinante de la perfección del contrato, que es el consentimiento de las partes, es decir, por el concurso de la oferta y de la aceptación en virtud del artículo 1262 del Código Civil y del

---

<sup>115</sup> Vid. CABANILLAS MÚGICA, S., “La conclusión del contrato en Internet”, en *Responsabilidad civil y contratos en internet. Su regulación en la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio Electrónico*, Comares, Granada, 2003, págs. 115 y ss.

<sup>116</sup> El principio de “equivalencia funcional” hace referencia a que los actos jurídicos electrónicos son *equivalentes* a los actos jurídicos realizados por otros medios. Dado que la bibliografía sobre contratación electrónica es muy amplia, sobre este principio, *vid.* por todos, ILLESCAS ORTIZ, R., “Los fundamentos del Derecho electrónico y el principio de equivalencia funcional”, en *Libro Homenaje a Luis Cova Arria*, Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, Caracas, 1999, págs. 235 y ss.; “La equivalencia funcional como principio básico del derecho de la contratación electrónica”, en *Revista Aranzadi de derecho y nuevas tecnologías*, n.º 1, 2003, págs. 19-31; y SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.* pág. 229.

<sup>117</sup> Vid. BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos...*, *op. cit.*, pág. 13, quien afirma que el precio de los fletes del transporte en línea regular son precios estables que pueden establecerse por varias líneas para tener y aplicar tarifas comunes. En el mismo sentido, *vid.* URÍA, R., MENÉNDEZ, A., y SOTO, R.A., “El contrato de transporte”, en URÍA, R., MENÉNDEZ, A.(dirs.), *Curso...*, *op. cit.*, pág. 334, quienes afirman que las tarifas ofrecen “*precios uniformes para todos los usuarios del transporte y una cierta garantía de estabilidad, al no ser susceptibles de modificación por decisión unilateral de las empresas*”.

<sup>118</sup> Sobre el carácter consensual del contrato de *slot charter*, *vid.*, *infra*, el apartado 2.2.1 del capítulo segundo.

artículo 54 del Código de Comercio<sup>119</sup>, cuya manifestación externa puede ser verbal o escrita, en papel o electrónica. Sin embargo, se abren dos posibilidades: 1) que la *reserva* se produzca mediante un dispositivo automático virtual (agente inteligente) donde la relación obligatoria se produce entre un servidor del prestador de servicios y el cliente o destinatario del servicio; 2) que la *reserva* se produzca directamente entre el prestador del servicio y el destinatario del mismo en un medio virtual.

En el primero de los escenarios, si la plataforma virtual ofrece la reserva de un espacio o *slot* para transportar mercancía contenedorizada de manera que el destinatario del servicio acepta la contratación del mismo, el contrato se perfecciona desde el momento en que se produce la aceptación, según lo dispuesto en el artículo 54 del Código de Comercio. Por otro lado, en el segundo de los casos no existen especialidades al respecto, siendo el concurso de la oferta y de la aceptación lo que perfeccionará el contrato que, en el caso de los contratos celebrados, será cuando tenga conocimiento de dicha aceptación el oferente (fletante)<sup>120</sup>. En cualquier caso, en el primero de los supuestos será necesario que el oferente comunique al aceptante que ha recibido su declaración de voluntad, según lo establece el artículo 28 de la LSSICE<sup>121</sup>. Cuando se realiza la reserva del espacio del buque, presumiendo que estemos ante un contrato, se entenderá celebrado en el lugar donde tenga su establecimiento el prestador de servicios si el contrato se realiza entre empresarios<sup>122</sup>, o en el lugar donde se hizo la oferta<sup>123</sup>.

---

<sup>119</sup> *Vid.* artículo 54 del Código de Comercio, el cual dispone que “Hallándose en lugares distintos el que hizo la oferta y el que la aceptó, hay consentimiento desde que el oferente conoce la aceptación o desde que, habiéndosela remitido al aceptante, no pueda ignorarla sin faltar a la buena fe. El contrato, en tal caso, se presume celebrado en el lugar donde se hizo la oferta. En los contratos celebrados mediante dispositivos automáticos hay consentimiento desde que se manifiesta la aceptación”.

<sup>120</sup> *Ibid.*

<sup>121</sup> “El oferente está obligado a confirmar la recepción de la aceptación al que la hizo por alguno de los siguientes medios: a) el envío de un acuse de recibo por correo electrónico u otro medio de comunicación electrónica equivalente a la dirección que el aceptante haya señalado, en el plazo de las veinticuatro horas siguientes a la recepción de la aceptación, o b) la confirmación, por un medio equivalente al utilizado en el procedimiento de contratación, de la aceptación recibida, tan pronto como el aceptante haya completado dicho procedimiento, siempre que la confirmación pueda ser archivada por su destinatario”.

<sup>122</sup> *Ibid.*

<sup>123</sup> *Vid.* el artículo 1262 del Código Civil, en virtud del cual “El consentimiento se manifiesta por el concurso de la oferta y de la aceptación sobre la cosa y la causa que han de constituir el contrato. Hallándose en lugares distintos el que hizo la oferta y el que la aceptó, hay consentimiento desde que el oferente conoce la aceptación o desde que, habiéndosela remitido al aceptante, no pueda ignorarla sin faltar a la buena fe. El contrato, en tal caso, se presume celebrado en el lugar en que se hizo la oferta”.



Desglosado el soporte a través del cual se perfecciona, queda analizar si la reserva es efectivamente un contrato o no. En primer lugar, el medio a través del cual se celebre el contrato no es lo determinante, ya que es posible celebrarlo presencialmente mediante carta, correo electrónico, plataforma virtual, por escrito, oralmente o por cualquier medio válido en Derecho. Lo relevante es que se produzca el perfeccionamiento del contrato mediante la concurrencia de la oferta y la aceptación de la misma<sup>124</sup>, las cuales una vez manifestadas por las partes conllevan la perfección del mismo, obligando a realizar las prestaciones en él contenidas<sup>125</sup>. De hecho, la formalización de la reserva mediante la oferta y la aceptación genera un contrato consensual cuya prueba es la confirmación de dicha reserva que debe emitir el oferente. Al igual que ocurre con el transporte aéreo de pasajeros<sup>126</sup>, la confirmación de la reserva del espacio del buque, independientemente de si es un título nominativo o al porteador, suele contener una serie de menciones básicas, como son los datos de las partes, la carga a transportar, la identificación del buque, la fecha de partida y de llegada, el destino, el precio y los posibles intermediarios intervinientes, en la misma línea que el formulario-tipo CONLINEBOOKING.

---

<sup>124</sup> Al respecto, *vid.* GOLDBY, M., *Electronic documents...*, *op. cit.*, pág. 306. La citada autora además afirma que igual que puede celebrarse el acuerdo de voluntades, también es una práctica permitida la cancelación del *booking note* por parte de los porteadores. En la misma línea, *vid.* GASKELL, N., “Bills of Lading in an electronic age”, en *JMCLQ*, vol. II, 2010, págs. 244-252. Sin embargo, ambos autores no dan respuesta a cuándo se produce dicha cancelación, ni si estamos ante una revocación previa a la perfección del contrato o ante una opción que se ofrece al porteador de no cumplir el contrato.

<sup>125</sup> *Vid.* el artículo 1258 del Código Civil: “*Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no solo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley*”. Según la doctrina clásica, la perfección es el momento en el que el contrato nace a la vida jurídica, *vid.* CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil, Común y Foral*, tomo III, 17.ª edic., Editorial Reus, Barcelona, 2008, pág. 592. Sobre la perfección del contrato en la doctrina más reciente, *vid.* MARTÍNEZ GALLEGU, E.M., *La perfección del contrato a través de la oferta y la aceptación*, Marcial Pons, Barcelona, 2000, págs. 15-26; GONZÁLEZ GOZALO, A., “La formación del contrato”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (dir.), *Tratado de contratos*, t. II, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, págs. 786-799; DÍEZ PICAZO, L., “Comentario al artículo 1258 del Código Civil”, en AA.VV., *Comentario del Código Civil*, Ministerio de Justicia, Madrid, 2015; CUEVILLAS MATOZZI, I., FAVALE, R., *La perfección del contrato - Últimas tendencias-*, Reus, Barcelona, 2016, págs. 23-40. Sobre los aspectos más sustantivos en la jurisprudencia, *vid.* las sentencias STS de 21 de diciembre de 1984, STS de 18 de noviembre de 1991, STS de 20 de abril de 1993, STS de 24 de diciembre de 1994, STS de 20 de abril de 2001, citadas y comentadas en GARRIDO DE PALMA, V.M. (dir.), *Instituciones de Derecho Privado*, t. III, vol. I, Thomson Reuters, Navarra, 2016, págs. 348-349. Sobre la perfección del contrato en el ámbito mercantil, *vid.*, por todos, URÍA, R., MENÉNDEZ, A., y VÉRGUEZ, M., “El contrato mercantil”, en URÍA, R., y MENÉNDEZ, A.(dirs.), *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, Thomson Reuters, Navarra, 2007, págs. 35-41; y PEINADO GRACIA, J.I., “Las obligaciones y los contratos mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2016, págs. 418-424.

<sup>126</sup> *Vid.* RAMALLO MIÑÁN, E., *Manual básico de Derecho turístico*, Tecnos, Madrid, 2014, págs. 69 y ss.

### 3.3.2. El contrato de reserva de espacios como *precontrato* o *promesa de contrato*.

Si consideramos la reserva como una operación o trámite realizado para formalizar un contrato de transporte, *de facto* se producen dos hechos de relevancia jurídica: el primero, la existencia de una oferta por parte del oferente, en nuestro caso el naviero que tiene la titularidad de los derechos de explotación sobre los espacios del buque, que puede ser tanto el propio operador de la línea como un NVOCC que disponga de una serie determinada de espacios por la celebración previa de un contrato de *slot charter*. Y en segundo lugar, una declaración de voluntad (aceptación) por parte del destinatario del servicio, por la cual contrata un transporte de mercancías en el que se garantiza la utilización de uno o varios espacios del buque, los cuales quedan dispuestos a tal efecto. La concurrencia de ambas declaraciones perfecciona el contrato, de manera que la *reserva* podríamos considerarla como un “precontrato”, por virtud del cual las partes quedan obligadas a celebrar en un momento posterior un contrato definitivo<sup>127</sup>.

Podemos diferenciar dos fases por lo tanto<sup>128</sup>: la primera, en la que se acuerda entre las partes la reserva de los espacios; y, la segunda, donde posteriormente se produce el acto de disposición de los mismos. Si considerásemos que estamos ante un *precontrato* de transporte de mercancías, en la primera fase se estaría produciendo una promesa de contrato en virtud de la cual se acuerda el contenido del contrato futuro (el transporte) y se otorga a una de las partes (el cargador) la facultad de exigirlo<sup>129</sup>. Este vínculo contractual previo, aunque no produzca los mismos efectos que en el contrato futuro, sí puede generar, además de la facultad atribuida al cargador de exigir el transporte, la obligación en sentido negativo del porteador de realizar cualquier acto de disposición que pueda impedir el ejercicio de la facultad concebida al cargador, es decir, no puede *disponer* de los espacios que ya han sido *reservados*.

---

<sup>127</sup> Vid. DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Introducción teoría del contrato*, vol. I, Aranzadi, Cizur Menor, 2007, pág. 395.

<sup>128</sup> *Ibid.* pág. 400.

<sup>129</sup> Sobre la promesa de contrato en relación con el precontrato, *vid.*, entre otros, ROMÁN GARCÍA, A., *El precontrato: estudio dogmático y jurisprudencial*, Montecorvo, Madrid, 1982, págs. 5-25; LORENZO MERINO, F., *La promesa de contrato en el código civil: un estudio sobre el artículo 1.451*, Tórculo, Santiago de Compostela, 1991, págs. 10-55; TALMA CHARLES, J., *El contrato de opción*, Bosch, Barcelona, 1996, págs. 45-215; y DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, vol. I, págs. 392-414.

En la segunda de las fases, donde se produce la disposición de los espacios del buque, el arrendatario de espacios o el cargador puede ejercer la facultad de exigir el cumplimiento de la promesa, esto es, que se realice el transporte de mercancías. Es en este momento cuando la relación obligatoria que había sido prometida desarrolla su eficacia. Por ejemplo, es posible que en la primera fase no se asignaran los números de identificación de los espacios o *slots* que se iban a ocupar en el buque ni los sujetos que iban a realizar el transporte efectivo, que en esta segunda fase sí deben quedar recogidos en el contrato de transporte que se realice.

Sin embargo, una vez emitidas las declaraciones de voluntad que perfeccionan el precontrato, no se necesita *a posteriori* nuevo consentimiento contractual entre las partes en relación con el perfeccionamiento del contrato, sino que el porteador procede a realizar el transporte de mercancías que ya ha sido *reservado* con carácter previo. Éste es un acto unilateral del porteador, quien, para materializar el transporte, tendrá que recibir la mercancía, embarcarla y emitir el conocimiento de embarque o documento acreditativo del mismo y entregar una copia de éste al cargador<sup>130</sup>. Por ello, si al celebrar un precontrato de transporte lo que se está manifestando es la promesa de realizarlo en una fecha determinada, en la práctica nos llevaría al mismo resultado de celebrar estrictamente un contrato de transporte que se desarrolla en dos momentos temporales distintos<sup>131</sup>.

Un ejemplo muy similar lo podemos encontrar en el contrato de reserva de alojamiento en régimen de contingente (en adelante RARC). En virtud de este contrato de reserva, se celebra un acuerdo entre una agencia de viajes y una empresa hotelera, la cual pone a disposición de la agencia de viajes un número determinado de plazas durante un tiempo determinado y con unas condiciones pactadas. La relación jurídica que nace posteriormente entre la agencia y la empresa de alojamiento es de comisión, en la que la empresa hotelera (comitente) pone a disposición de la agencia (comisionista) durante un tiempo determinado un número de plazas o habitaciones para su ocupación por la clientela (tercero) de la agencia, mediante la reserva de una determinada plaza en el establecimiento hotelero. Sin embargo, en

---

<sup>130</sup> Vid. el artículo 246 de la LNM.

<sup>131</sup> Vid. DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, vol. I, pág. 397, quien sostiene citando a ROCA SASTRE que en el precontrato existe ya todo el principal o el definitivo, de manera que “*el contrato futuro es el mismo precontrato, pero desenvuelto o desarrollado*”.

el caso de que el cliente *reserve* directamente con el establecimiento hotelero (contrato de hospedaje), dicha reserva podría definirse como el compromiso o promesa asumida por un establecimiento hotelero por la cual guarda o *reserva* una o varias plazas determinadas para una fecha en concreto, pudiendo exigirse a cambio el pago íntegro o no del precio de la ocupación. La anterior relación jurídica es de carácter consensual, pero el objeto de la misma es dar cobertura de posteriores contratos de hospedaje<sup>132</sup>, por lo que en este caso podría defenderse la tesis del precontrato. No obstante, la reserva que realiza el cliente con la agencia es distinta de la reserva de alojamiento en régimen de contingente que realiza la empresa hotelera con la agencia, y no debemos confundirla ya que en la primera es frecuente que se le dé al cliente la opción de desistimiento de la reserva con una cierta antelación, lo que *a priori* lo acerca más a un contrato de opción a favor del cliente y no a un precontrato.

Volviendo al contrato de reserva de alojamiento, si lo comparamos con nuestro contrato de *slot charter*, parecen ser muy similares en cuanto su configuración. En el primero, agencia y hotelero celebran un contrato en virtud del cual el hotelero se obliga a mantener a disposición de la agencia un determinado número de plazas durante un tiempo determinado, mientras que en el contrato de *slot charter* el naviero fletante pone a disposición del fletador los espacios del buque a cambio de una contraprestación económica, produciéndose la transferencia de los derechos de explotación de los mismos. En ambos contratos se produce *a posteriori* el eventual acto de disposición: de las plazas para la reserva de alojamiento y de los espacios del buque para la reserva de espacios. Sin embargo, tenemos que desechar esta teoría ya que en virtud del contrato de reserva de alojamiento la agencia tiene en primer lugar la función de intermediación y la obligación de realizar las gestiones necesarias para conseguir la ocupación de las plazas dispuestas<sup>133</sup>; en la reserva de espacios del buque, si el prestador de servicios es el operador marítimo principal o naviero lo que se está realizando es el contrato

---

<sup>132</sup> Así lo afirma la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de febrero de 1982, citada en DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, vol. I, pág. 400. En el contrato que se realiza directamente con el establecimiento hotelero podemos comprobar la existencia de elementos propios de otras figuras, como ocurre en el contrato de *slot charter*; existen elementos del arrendamiento de cosas (por la cesión de la habitación), de servicios (por las asistencias personales), de obra (por el suministro de comida) y de depósito (en cuanto a los efectos de los viajeros). En virtud de lo anterior, un sector de la doctrina afirma que es un contrato mixto fruto de la yuxtaposición de dichos contratos singulares. Por otro lado, hay un sector de la doctrina que es partidaria de la teoría de la absorción, de manera que la prestación principal consiste en un arrendamiento de servicios absorbe a las demás. *Vid.*, en general, VICENT CHULIÁ, F., *Compendio Crítico de Derecho Mercantil*, t.II, Barcelona, 1990, pág. 373; y RAMALLO MIÑÁN, E., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 90.

<sup>133</sup> *Vid.* RAMALLO MIÑÁN, E., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 92.

de transporte<sup>134</sup> con éste, y si el prestador de servicios fuese un tercero como el NVOCC se estaría contratando el transporte con el NVOCC, *reservando* el espacio que éste ha obtenido de un contrato previo como es el fletamento por espacio, sin que en ningún caso haya una intermediación, pero también cabe que en un mismo buque haya contratación directa con el naviero porteador e indirecta con el NVOCC.

### **3.3.3. La reserva de los espacios del buque frente al contrato de fletamento por espacio: dos relaciones obligatorias diferentes**

Volviendo a las plataformas virtuales de fletes, es posible encontrar tanto plataformas de operadores marítimos que ofrecen los espacios que tienen disponibles directamente a los cargadores, como de terceros (NVOCC o transitarios). En el segundo de los supuestos, podemos plantear la construcción del contrato de reserva de espacios en torno a la función de intermediación del transitario y del NVOCC, ya que a primera vista es posible que éstos actúen como intermediarios entre el naviero fletante y el cargador. Si esta hipótesis fuese posible, podríamos plantear un supuesto de gestión de negocios ajenos<sup>135</sup>, pero no parece viable ya que el NVOCC no asumiría en condiciones normales el rol de corredor o mediador, y menos aún después de haber obtenido los derechos de explotación de los espacios del buque, en virtud de los cuales puede celebrar contratos de transporte con distintos cargadores y utilizar los espacios de los que tenga disponibilidad para tal fin. A tal efecto, la *reserva* de los espacios del buque la podemos considerar *de facto* como un contrato que vincula a ambas partes, oferente y aceptante, a cumplir con las obligaciones que nacen del mismo.

---

<sup>134</sup> Así ocurre en los transportes de mercancías contenedorizadas cuando se celebra el contrato de transporte mediante el formulario-tipo CONLINEBOOKING.

<sup>135</sup> Esta figura se encuentra recogida en el artículo 1888 del Código Civil, en virtud de cual “*el que se encarga voluntariamente de la agencia o administración de los negocios de otro, sin mandato de éste, está obligado a continuar su gestión hasta el término del asunto y sus incidencias, o a requerir al interesado para que le sustituya en la gestión, si se hallase en estado de poder hacerlo por sí*”. En la doctrina, *vid.*, por todos, PASQUAU LIAÑO, M., *La gestión de negocios ajenos: estudio crítico de sus caracteres y de su función práctica en el ordenamiento jurídico español*, Montecorvo, Madrid, 1986, quien dedica toda la obra al estudio de la figura; y Díez Pícazo, L., *Sistema de Derecho Civil*, vol. II, Tecnos, Madrid, 2005, págs. 515-518.

Por otro lado, en relación con las plataformas virtuales de flete, *vid.* GOLDBY, M., *Electronic documents...*, *op. cit.*, pág. 306, quien afirma que los porteadores han sustituido los modelos físicos de notas de reserva por modelos electrónicos que se proveen a través de portales digitales o virtuales.

Una vez determinado que la *reserva* es un contrato vinculante, si se reservan un número determinado de *slots*, ¿es la *reserva* un auténtico contrato de *slot charter*? Al respecto, se ha apuntado, que el contrato de *slot charter* puede ser un contrato complejo en cuanto a su configuración y circunstancia, debido tanto a su naturaleza atípico-mixta<sup>136</sup> como a la coexistencia de varios contratos y relaciones jurídicas distintas que paralelamente están relacionadas con el mismo. Tanto si el cargador fuese un particular como un empresario que reserva los espacios del buque, no obtiene a cambio la facultad de disponer de los espacios del buque, sino de transportar sus mercancías en dichos espacios que *se reservan* para tal fin. No se está realizando la puesta a disposición de los espacios del buque *estricto sensu*, sino que el porteador se está comprometiendo a realizar un transporte de mercancías en dichos espacios al tener los derechos de explotación sobre los mismos.

Por tanto, en primer lugar, la reserva es un contrato cuya ejecución se realiza en un momento posterior. En segundo lugar, la naturaleza jurídica de la *reserva* de los espacios del buque no es la de un contrato de fletamento, sino la de un contrato de transporte de mercancías. Y, en tercer lugar, la celebración de un contrato de *reserva* de los espacios del buque no puede considerarse como un verdadero contrato de fletamento por espacio.

## 4. LA PÓLIZA SLOTHIRE 93

### 4.1. Origen y creación del formulario-tipo

Con la contenedorización surgió un nuevo modelo de negocio frente al transporte convencional de mercancías de carga general. La *Baltic and International Maritime Council* (en adelante BIMCO<sup>137</sup>), ante el rápido crecimiento y expansión del tráfico de contenedores desde las décadas de los sesenta y setenta y la demanda de pólizas específicas<sup>138</sup>, reunió a un comité de expertos para elaborar un formulario-tipo con el que facilitar los acuerdos entre el

---

<sup>136</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 3.4 del capítulo segundo.

<sup>137</sup> La BIMCO se fundó bajo el título de *The Baltic and White Sea Conference* en 1905, siendo la primera organización que contempló los beneficios de que sus miembros unieran sus fuerzas con los de otros países para obtener mejores acuerdos y acuerdos estandarizados en la industria del transporte. Más información en <https://www.bimco.org> (última visita 15/6/18).

<sup>138</sup> *Vid.* GABALDÓN, J.L., *Las pólizas de fletamento...*, *op. cit.*, pág. 455.

naviero fletante y el fletador para fletar espacios, el conocido como SLOTHIRE 93<sup>139</sup>, que recopiló los acuerdos utilizados por los miembros de los consorcios que los grandes operadores marítimos consensuaban en aquella época<sup>140</sup>.

Así, la elaboración de la póliza SLOTHIRE 93 responde a la necesidad de tener un documento uniforme específico para el tráfico de mercancía contenedorizada con un contenido actualizado que tuviese en cuenta los aspectos prácticos de este tipo de operaciones de transporte<sup>141</sup>, la cual fue redactada por un comité de expertos en distintos campos (entre los que se encuentran el transporte o el seguro), que fijó entre sus objetivos la redacción de la citada póliza con una terminología clara para con ello reducir las posibles disputas entre las partes<sup>142</sup>.

#### 4.2. Estructura de la póliza SLOTHIRE 93

La póliza SLOTHIRE sigue la estructura tradicional de los formularios-tipo elaborados por la BIMCO<sup>143</sup> con dos partes diferenciadas: en su anverso (o Parte I), incluye casillas (*boxes*) en las que se recogen, entre otros, los elementos personales del contrato, el buque, el itinerario o el número de *slots* que se van a poner a disposición, es decir, las condiciones particulares del contrato. Concretamente el anverso se diseña en torno a 24 casillas numeradas más dos adicionales en las que se insertan la firma de las partes. En caso de que las partes deseen añadir más contenido, pueden hacerlo en la casilla 24 la cual se reserva específicamente para que las partes incluyan cláusulas adicionales, con la intención de que puedan negociar

---

<sup>139</sup> Como veremos a lo largo del presente estudio, esta póliza adquiere su importancia en el tráfico de mercancías en contenedores por ser la única existente para fletar espacios de manera flexibilizada, junto con los contratos *ad hoc*, ya que permite a las partes fletar un número determinado de espacios del buque sin necesidad de disponer del buque por completo ni recurrir a una de las modalidades tradicionales de fletamento, cuestión que sí permiten otros contratos como la póliza BALTIME o la póliza BOXTIME, que pueden encontrarse analizadas más adelante en el apartado 4.1 del capítulo segundo.

<sup>140</sup> Según GABALDÓN, J.L. (*vid. Las pólizas de fletamento..., op. cit.*, pág. 479), estas prácticas consistían en la realización de fletamentos recíprocos de células para el transporte de contenedores (*slot cross charter parties*).

<sup>141</sup> *Vid. BIMCO, Special Circular n.º 7, 10th November 1993, pág. 2.*

<sup>142</sup> *Ibid.*

<sup>143</sup> *Vid. las special observations en BIMCO, Special Circular n.º 7, 10th November 1993, pág. 2, "The "SLOTHIRE" Charter Party follows the usual pattern used by BIMCO for a number of years in the preparation of modern charter parties for various trades, i.e., the "Box Layout" system with a separate Part I and Part II".*

otros aspectos del contrato, teniendo prioridad sobre el clausulado predispuesto –e impreso– en el contrato<sup>144</sup>.

En el reverso (o Parte II) la póliza tiene un contenido impreso que constituye el clausulado general del contrato, concretamente 23 cláusulas numeradas. Estas cláusulas, que regulan el contenido de la relación obligatoria entre el naviero fletante y el fletador por espacios, han sido elaboradas por un comité de expertos en el que se incluyen representación de distintos sectores interesados en el tráfico<sup>145</sup> con la finalidad de obtener una distribución equitativa de las obligaciones, los riesgos y las responsabilidades<sup>146</sup>.

### 4.3. Contenido de la póliza

Siguiendo un orden numérico, el contenido de la póliza SLOTHIRE 93 queda repartido en 23 cláusulas –generales– que podemos agrupar en 3 bloques: el primer lugar, las cláusulas que regulan la disponibilidad de los espacios, la carga, la navegación, el flete y el itinerario (cláusulas 1-6), y las cláusulas relativas al contenedor (cláusulas 7-10). En segundo lugar, las cláusulas que regulan las obligaciones de las partes (cláusulas 11-16)<sup>147</sup>, principalmente, la puesta a disposición de los espacios y el pago del flete. Y, por último, otras cláusulas de contenido diverso que regulan, entre otros, los derechos de retención, la avería gruesa, el salvamento, el transporte sobre cubierta, la ley aplicable al contrato y la jurisdicción competente (cláusulas 17-23).

Sobre este último bloque conviene destacar algunos aspectos que son de relevancia para nuestro estudio. No nos detendremos en el estudio de la cláusula 17, que establece el derecho de retención (*lien*), pues no presenta particularidad alguna; pero sí en la cláusula 18, que recoge los derechos, gravámenes y tasas (*dues, charges and taxes*) que corresponden a cada una de las partes. Así, tales cargas públicas se reparten razonablemente entre el naviero

---

<sup>144</sup> Vid. GABALDÓN, J.L., *Las pólizas de fletamento...*, *op. cit.*, págs. 455 y 456.

<sup>145</sup> Entre los que se encuentran operadores marítimos, navieros, cargadores, *brokers* y representantes de los clubs de protección e indemnización (*P&I Clubs*), *vid.* BIMCO, *Special Circular n° 7, 10th November 1993*, pág. 1.

<sup>146</sup> Vid. GABALDÓN, J.L., *Las pólizas de fletamento...*, *op. cit.*, pág. 456.

<sup>147</sup> Estas cláusulas se analizan en profundidad más adelante. *Vid., infra*, los apartados 4.2 y 4.3 del capítulo cuarto.



fletante por espacios, el cual se hace cargo de aquellos relativos al buque, y el fletador por espacios, al que le corresponden los relativos a la carga y los contenedores<sup>148</sup>. La cláusula 19 prevé la aplicación de las Reglas de York y Amberes, cuya última modificación es de 2016<sup>149</sup>, y en virtud de ésta no contribuirá el flete a la avería gruesa, en la misma línea que otras pólizas de fletamento por tiempo<sup>150</sup>; y en virtud de la cláusula 20, la obligación de salvamento<sup>151</sup> recae sobre el naviero fletante e impone el deber de pagar la parte que corresponda a los fletadores por espacio, por lo que la cláusula no requiere de ulterior análisis, al igual que ocurre con la

---

<sup>148</sup> Vid. la cláusula 18 de la póliza SLOTHIRE, en virtud de la cual “(a) *The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed. (b) The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the Goods and/or Containers, howsoever the amount thereof may be assessed*”.

<sup>149</sup> Las Reglas de York y Amberes (en adelante RYA) son un conjunto de reglas creadas en 1974 y que ha sido objeto de modificaciones en 1990, 2004 y recientemente en 2016. No tienen rango de ley ni de convenio internacional ya que son normas generadas por la industria marítima, por lo que su aplicación dependerá de que se encuentren contractualmente incorporadas en los conocimientos de embarque y pólizas de fletamento u otros contratos de transporte. Sobre la avería gruesa en las RYA, *vid.*, por todos, MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., “Accidentes marítimos: abordaje, naufragio, salvamento y avería gruesa”, en ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma...*, *op. cit.*, págs. 198-201; GUTÉS PASCUAL, M.R., *La avería gruesa o común*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008, págs. 121-237; y GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 651-679.

<sup>150</sup> Vid. la cláusula 24 de la póliza LINERTIME 2015, la cláusula 25 de la póliza NYPE 2015 y la cláusula 15 de la póliza BOXTIME 2004, entre otras.

<sup>151</sup> El salvamento se encuentra regulado en nuestro ordenamiento jurídico en los artículos 357-368 de la LNM, aunque remite su régimen al Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, *vid.* el artículo 357 de la LNM. En la doctrina, entre otros, *vid.* MORRAL SOLDEVILLA, R., *El salvamento marítimo: especial referencia al Convenio de 1989*, Bosch, Barcelona, 1997, págs. 143-208; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., “Accidentes marítimos: abordaje, naufragio, salvamento y avería gruesa”, en ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma...*, *op. cit.*, págs. 201-204; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 680-710; PELETEIRO GALLEGOS, F., “El salvamento en la Ley de Navegación Marítima”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 327-337; PULIDO BEGINES, J.L., “Accidentes de la navegación: abordaje, avería gruesa, salvamento y bienes hundidos o naufragados”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 547-558; MARTÍN OSANTE, J.M., “Los accidentes de la navegación”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E.(dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 400-403; y MORRAL SOLDEVILLA, R., “Comentario al artículo 357 de la LNM” en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 1107-1113.

cláusula 21 sobre el transporte en cubierta (*deck carriage*)<sup>152</sup> y la cláusula 22 sobre el subfletamento (*sub-letting*)<sup>153</sup>.

Por último, la cláusula 23 permite a las partes la elección tanto de la Ley aplicable y la jurisdicción con tres posibles escenarios; en primer lugar, el contrato se regirá por la Ley inglesa, con arbitraje en Londres; en segundo lugar, el contrato se regirá por la Ley norteamericana, con arbitraje en Nueva York; y, en tercer lugar, la Ley aplicable y el tribunal competente será el que las partes determinen en la casilla 23 en el anverso de la póliza (Parte I). En el caso de que las partes no cumplimenten la casilla 23, la Ley aplicable al contrato será por defecto la Ley inglesa, con arbitraje en Londres.

---

<sup>152</sup> En un buque portacontenedores carece de sentido prohibir la carga sobre cubierta, ya que el buque se diseña específicamente para este fin y así se efectúa en la práctica. A tal efecto, la LNM permite la carga sobre cubierta “*siempre que el fletador lo acepte expresamente, o sea conforme con los usos o reglamentaciones en vigor*”, según lo dispone su artículo 219. En la doctrina, *vid.* SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “Las obligaciones del porteador hasta la entrega de las mercancías en destino”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. (dir.), *Las Reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte de mercancías por mar*, Marcial Pons, Madrid, 2010, págs. 126 y ss.; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 157; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 305; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización de buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 267; ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 219 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 742-745.

<sup>153</sup> La LNM regula el subfletamento en el artículo 206, en virtud del cual “*el fletador por tiempo o viaje del buque podrá, salvo disposición expresa de la póliza en contrario, subrogar a un tercero en los derechos y obligaciones derivados de ella, sin perjuicio de seguir siendo responsable de su cumplimiento ante el porteador*”. Por su parte, la póliza SLOTHIRE no permite el subfletamento sin el consentimiento del naviero fletante en virtud de su cláusula 22, por lo que salvo que el naviero fletante lo permita, no se podrá realizar un subfletamento de los espacios del buque.

Sobre el subfletamento en la doctrina, *vid.* DUQUE, J., “El subfletamento en el Código de Comercio español”, en *Estudios Malvagni*, Buenos Aires, 1970, págs. 85 y ss.; CERDÁ ALBERO, F., “El subfletamento”, en *Estudios en Homenaje al profesor Justino F. Duque*, vol. II, 1998, págs. 1373 y ss.; “Los contratos de fletamento: fletamento por viaje, fletamento por tiempo, otras modalidades de fletamento, subfletamento”, en *Manuales de formación continuada*, n.º 21, 2002, págs. 195 y ss.; PADILLA GONZÁLEZ, R., y PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., “El contrato de fletamento. Otras modalidades contractuales próximas al fletamento”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A., *Derecho mercantil...*, *op. cit.*, pág. 397; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 570 y ss.; ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 206 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 658 y ss.

## CAPÍTULO SEGUNDO

### CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO

#### 1. IDEAS PRELIMINARES SOBRE LOS CONTRATOS DE *SLOT CHARTERING*

El comercio marítimo, al igual que otros negocios, ha sufrido en las últimas décadas una profunda transformación provocada por la aparición de nuevas necesidades en un mundo cada vez más globalizado. Esto ha supuesto cambios en la esfera del transporte de mercancías, en tanto que la estandarización requería de modos de transportes más eficientes, rápidos y ordenados. Sin embargo, todas las transformaciones que se produjeron en las últimas décadas del siglo pasado tuvieron como consecuencia varias crisis del sector del transporte marítimo en el siglo XX<sup>154</sup>.

Veamos un ejemplo en el transporte de contenedores. El transporte de mercancías en línea regular alcanzó economías de escala mediante el uso de buques portacontenedores de mayor dimensión y la integración de redes sofisticadas de transporte regular. Esto tuvo como consecuencia la aparición de nuevos negocios jurídicos y contratos para el uso del buque entre varios operadores mediante acuerdos para compartirlo (*vessel sharing agreement*), acuerdos para intercambiar espacios (*slot exchanging agreement*) y acuerdos para el fletamento de espacios (*slot chartering agreements/space charter agreement*), modelos de negocio que diferían del sistema tradicional de fletamento por tiempo y por viaje. Por todo ello, los anteriores tipos de acuerdos empezaron a ser de interés para los principales operadores

---

<sup>154</sup> Sobre las distintas crisis del sector del transporte marítimo, *vid.*, entre otros, PETERS, H.J., *The maritime transport crisis*, The World Bank, Washington D.C., 1993, págs. 19-35; y COLLET, I., *Impact of the economic crisis on maritime sectors*, Eurostat, 2013, informe disponible en <https://bit.ly/2HN8im> (última consulta 30/07/2017); y UNCTAD, *Maritime...*, *op. cit.*, págs. 2-5.

marítimos, ya que este tipo de contratos podían ofrecer soluciones estratégicas para rentabilizar la demanda de manera más eficiente y con menores costes en general. Fletar un buque mediante un contrato tradicional de fletamento por tiempo o por viaje siempre será más costoso si lo hace individualmente un cargador. En cambio, los contratos mencionados permiten obtener un mayor control del mercado y de las mercancías al poder ofrecer servicios de manera conjunta con operadores marítimos distintos de los navieros en sentido estricto.

De los mencionados, el contrato de *slot charter* no busca compartir el buque sino fletar o alquilar una parte del mismo. El naviero fletante y el fletador de los espacios del buque tienen que llegar a un acuerdo tanto en el precio como en la cantidad de espacios. El fletador podrá, en virtud del principio de autonomía de la voluntad, negociar diferentes cantidades con el fletante, y éste ofrecerle distintas propuestas respectivamente para llegar a un acuerdo<sup>155</sup>. Desde la perspectiva del negocio del transporte marítimo, hay distintas definiciones que pueden aplicarse a los acuerdos mencionados anteriormente, por lo que conviene determinar ciertos conceptos antes de definir cada uno de ellos.

En primer lugar, nos encontramos con el *propietario* o titular de los derechos de explotación del buque, que es aquél que pone a disposición el mismo y su espacio, aunque en los contratos de *vessel sharing agreement* la denominación que suele emplearse es la de *proveedor* del buque<sup>156</sup>. Por otro lado, está el fletador de espacios o *slot charterer*, que corresponde a la parte que *fleta, compra o alquila*<sup>157</sup> un número determinado de espacios acordados en el contrato de *slot charter*. El titular de los derechos de explotación del buque (también denominado naviero)<sup>158</sup> y el fletador del espacio son las partes que aparecen en los

---

<sup>155</sup> Es necesario distinguir el pago de esta cantidad de la del flete como contraprestación económica de un contrato de transporte. Existen por tanto dos contratos: el contrato de fletamento denominado *slot charter* por el que se paga una contraprestación económica, y el contrato que acredita el transporte de mercancías las cuales se alojaran en el *slot* convenido.

<sup>156</sup> *Vid.* la cláusula 5.1 del contrato ECNA VESSEL SHARING AGREEMENT, citada, *infra*, en la nota 327.

<sup>157</sup> La terminología utilizada en los contratos de *slot chartering* es muy variada al respecto. Es fácil encontrarnos tanto con la terminología *sale of slot* como *charter of slot* e incluso *slot hire*. Si bien puede inducir al lector a la confusión, la operación que realmente se lleva a cabo se aproxima a un fletamento, independiente de lo que el contrato indique (vender o alquilar), por lo que se aprecia poca técnica terminológica en la redacción de los contratos al no identificarse los términos esenciales con la naturaleza jurídica de la figura, *vid., infra*, el apartado 3.1 y 3.2 del presente capítulo. Sobre el uso del término *venta* de espacios, *vid., infra*, el apartado 4.5 del presente capítulo.

contratos relacionados con *slots*, como el *slot exchange* y el *slot charter*. El *slot*, es un espacio del buque que se corresponde con la medida de un contenedor, al cual se le asigna uno de los espacios correspondientes en virtud del contrato para ser transportado si se celebrase el contrato de transporte posteriormente. En la práctica, el *slot* se encuentra plenamente identificado en el mapa conceptual de la bodega de carga, de manera que se asignan a cada fletador los espacios que le corresponden para cada operación de transporte que tenga lugar. De esta manera, siempre estarán identificadas las mercancías de cara al transporte de éstas, obteniendo además un servicio de logística eficiente.

A día de hoy, los explotadores de grandes buques portacontenedores (VLCS)<sup>159</sup> son los que negocian estos tipos de acuerdos, normalmente representados por grandes corporaciones y operadores marítimos como son, en el transporte de línea regular, Maersk, MSC o CMA CGM y otras empresas que cada vez abarcan más negocio dentro de este tipo de transporte<sup>160</sup>.

La cooperación entre los distintos operadores en el sector del transporte de mercancías contenedorizadas en línea regular ha sido conveniente para obtener mayor eficiencia en las explotaciones de sus flotas y maximizar la utilización de los espacios mediante una correcta distribución de los mismos. Lo anterior, junto con la optimización de la capacidad de utilización en aras de obtener el mayor número de fletes, ha sido la principal preocupación de las grandes empresas involucradas en dichas transacciones, siendo la finalidad de estos acuerdos de cooperación poder ocupar los espacios vacíos con otros operadores que puedan utilizarlos para alojar mercancías contenedorizadas para una determinada ruta. En definitiva, se trata de dar un mejor servicio a la demanda que va surgiendo y que necesita de una adaptación de la oferta de los buques, ya que a día de hoy existe un sector de cargadores que precisan operaciones de transporte de menor volumen que no necesitan fletar un buque en su totalidad.

---

<sup>158</sup> *Vid., infra*, el apartado 2.3 del capítulo tercero y el artículo 145.2 de la LNM.

<sup>159</sup> Del inglés, *Very Large Container Ship*.

<sup>160</sup> Consecuentemente, ha decrecido en más del 29% los operadores de menor tamaño, por lo que los grandes operadores controlan y operan la mayor parte de los grandes buques portacontenedores. *Vid., supra*, el apartado 1.5 del capítulo primero.

Desde el punto de vista del ahorro de costes, tanto el naviero fletante como el fletador pueden obtener ventajas económicas mediante el uso del contrato de *slot charter*. El fletante, por un lado, tiene que cubrir gastos fijos, pagar salarios, primas de seguros, cargas, tasas, impuestos, comisiones y todos aquellos gastos en los que se incurran en conexión con la operación de la gestión del buque. Por ello, le será más beneficioso mantener todos sus buques operativos, en funcionamiento y ocupados a su capacidad máxima durante el mayor tiempo posible. El fletador por espacio, por otro lado, solo tiene que pagar el precio del flete (contraprestación económica) acordado en el contrato, junto con los gastos propios de su negocio. A consecuencia de lo anterior, los costes en general son menores en el contrato de *slot charter* para el fletador, ya que éste se centra en un mercado de cargadores más concreto, del que también se beneficia el naviero fletante al completarse la capacidad del buque y en el consumidor sin tener que encargarse de la gestión de la navegación y operatividad del buque, como sucede en los fletamentos por tiempo. Ya no es necesario disponer de un buque por completo, sino únicamente de una parte del mismo que variará en función de la oferta y la demanda, la cual determinará el volumen de mercancías contenedorizadas que hayan de transportarse.

Por esta razón, los contratos de *slot charter* funcionan con bastante efectividad en períodos largos de cooperación entre operadores marítimos, especialmente cuando uno de éstos intenta ampliar su mercado con una red de nuevas rutas. En la mayoría de casos, los contratos de *slot charter* son renovados o prorrogados por iguales períodos de tiempo si bien en el caso en que los costes operativos de los buques portacontenedores varíen significativamente, las partes suelen acordar su modificación adecuándola a nuevos precios o su extinción.

## **2. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL**

### **2.1. Breve exposición del contrato a efectos de su delimitación conceptual**

#### **2.1.1. Hacia un concepto de *slot charter*: formalización del contrato**

A pesar de no ser difícil reconocer un contrato de *slot charter* frente a otros contratos de explotación o utilización del buque, resulta laborioso categorizarlo con precisión, ya que

en su conjunto no puede ser incluido dentro de las modalidades tradicionales de contratos de fletamento por tiempo o por viaje, ni necesariamente ha de enmarcarse en los mencionados tipos<sup>161</sup>. Es más, el contrato de *slot charter* desafía las respuestas legales que han sido otorgadas a las formas tradicionales y más comúnmente utilizadas en el tráfico de contenedores. Por ello, es necesario obtener una visión integradora y comparar la modalidad por tiempo y por viaje del fletamento para posteriormente ver las características del contrato de *slot charter*.

En primer lugar, el contrato de fletamento por espacio es especial porque comparte múltiples similitudes con otros contratos sin llegar a identificarse plenamente con ninguno de ellos. Lo anterior pone de manifiesto su carácter autónomo e independiente. Asimismo, este contrato no tiene regulación legal ni tampoco aparece mencionado en la LNM, lo que evidencia su carácter atípico<sup>162</sup>. Por otro lado, se encuentra regulado por las prácticas y costumbres del transporte marítimo de mercancías y los pactos particulares entre navieros, aunque también intervienen en esos pactos cargadores o intermediarios.

En segundo lugar, estamos ante un contrato que tiene lugar frecuentemente entre grandes operadores marítimos, si bien nada impide que lo puedan realizar también operadores de menor tamaño y otros sujetos, como los transitarios que fletan espacios de un buque para el tráfico de mercancías contenedorizadas<sup>163</sup>. En el contrato, intervienen dos partes principalmente, el naviero fletante y el fletador por espacios; el primero pone a disposición del fletador una cantidad determinada de espacios o células<sup>164</sup> según lo acordado en el contrato

---

<sup>161</sup> Vid. ANTONINI, A., *Trattato breve ...*, *op. cit.*, pág. 104 *in fine*, quien hace referencia a la configuración de las modalidades de fletamento y en particular al contrato de *slot charter*, que se encuentra al margen de las categorías tradicionales y cuya función es sustancialmente la racionalización de un servicio de línea, “*la cui funzione è sostanzialmente quella di razionalizzare un normale servizio di linea*”.

<sup>162</sup> Vid., *infra*, el apartado 3.4 del presente capítulo sobre los contratos atípicos.

<sup>163</sup> Vid. ZILBERBERG, L., *Dictionary of Trade and Technical Terms of International Shipping: A Shipping Trade Dictionary*, iUniverse, 2011, pág. 354, quien agrupa o reúne los términos *slot agreement*, *slot charter* y *slot chartering* en la voz *slot charter*, conceptuándolo como un contrato de alquiler de un número cierto de espacios o un porcentaje del espacio de un buque portacontenedores y, en español, como contrato de fletamento por espacio. No necesita mucha precisión al respecto, pero se diferencian terminológicamente entre sí por el modo en que llegan al fletamento por espacio, desde el punto de vista de un acuerdo (*slot agreement*) o bien directamente haciendo una remisión expresa al fletamento (*slot charter* y *slot chartering*).

<sup>164</sup> Así las denomina también la doctrina, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 533; y BAUGHEN, S., *Shipping Law*, 6.ª edic., Routledge, New York, 2015, pág. 9. Por otro lado, *vid.* MUÑOZ MACHADO, S. (dir.), *Diccionario del Español Jurídico*, vol. I, Espasa, Madrid, 2016, pág. 615, voz “contrato de fletamento de células”, quien define el *slot charter* como es un contrato de fletamento en el que “*se pacta el*

para poder operar en el tráfico de contenedores en una ruta prefijada. Y el segundo –el fletador– se obliga a pagar una contraprestación económica, el flete, por la disposición de los espacios.

Una vez determinado el concepto del contrato de *slot charter*, conviene destacar las dos formas principales de documentarlo: primera, mediante el uso del formulario comúnmente conocido como póliza-tipo de fletamento y, segunda, vía contrato *ad hoc* elaborado expresamente entre las partes.

### **2.1.2. Los consorcios y las conferencias marítimas como origen de los acuerdos de intercambio de *slots*.**

Las transformaciones e innovaciones económico-técnicas del transporte marítimo propiciaron, en algunos casos, la separación de la actividad naviera de la actividad comercial del transporte por mar. Además, permitieron el nacimiento de las líneas regulares para mercancías contenedorizadas, que ofrecían un transporte más ordenado con una mayor estabilidad en los precios, todo ello sin olvidar la construcción de nuevos buques y el nacimiento de alianzas estratégicas en el ámbito comercial. Los consorcios de navieros, que no son más que agrupaciones de empresarios del sector marítimo sin integración social (son uniones contractuales), tienen su razón de ser en la realización de una actuación unitaria o conjunta para ofrecer un servicio de transporte por mar, normalmente con una finalidad económica<sup>165</sup>. Actualmente se encuentran regulados en el Reglamento del Consejo n.º

---

uso de un determinado compartimento en un buque del tipo de portacontenedores celulares”. Adicionalmente, vid. MONTOYA MELGAR, A. (dir.), *Diccionario Jurídico*, Aranzadi, Cizur Menor, 2016, pág. 553, voz “fletamento de células (slot charter)”, quien delimita el *slot charter* como un “subtipo de fletamento en el que se pacta el uso de un determinado volumen de un buque de la clase de los portacontenedores celulares. Estas naves tienen dividida su capacidad de carga en un conjunto de espacios o volúmenes de iguales dimensiones, situados bajo o sobre cubierta, que reciben el nombre de slots o células, y que se corresponden con el volumen que ocupa un contenedor de veinte pies de largo”.

<sup>165</sup> Vid., por todos, BAENA BAENA, P.J., *La Política comunitaria...*, op. cit., págs. 228-233; y AURIOLES MARTÍN, A., *Conferencias Marítimas (Acuerdos entre navieros, racionalización del tráfico y libre competencia)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1998, pág. 34.



246/2009<sup>166</sup> y en los Reglamentos n.º 906/2009<sup>167</sup> y n.º 697/2014<sup>168</sup> de la Comisión Europea. Ha de advertirse que los consorcios y las conferencias marítimas han convivido en el tiempo y han sido objeto de regulación en la Unión Europea y en otras partes del mundo. Sin embargo, en la Unión Europea se han prohibido los acuerdos más contrarios a la competencia al eliminarse la exención por categorías que favorecía a las conferencias y condicionarse más a los acuerdos de consorcio.

En el fenómeno que analizamos varios operadores marítimos se agrupan en un consorcio para ofrecer un servicio de transporte conjunto de mercancías contenedorizadas en el que se incrementen los beneficios para sus miembros integrantes<sup>169</sup>, al reducirse los costes por la optimización del tiempo utilizado y el diseño de las rutas en la que los puertos quedan prefijados en las mismas. No obstante, los consorcios tienen su importancia a efectos del derecho de la competencia, en tanto que pueden limitar ofertas o fijar precios contrarios a los reglamentos europeos. No es objeto de nuestro estudio la resolución del conflicto de la restricción de competencia entre armadores y operadores marítimos, pero sí consideramos de importancia aproximarnos a los consorcios marítimos, precedidos por las conferencias marítimas<sup>170</sup>, para entender mejor el origen del fletamento por espacio.

---

<sup>166</sup> Al respecto, *vid.* el Reglamento (CEE) n.º 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación de artículo 85, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios), donde su considerando (5) establece que los consorcios son “*los acuerdos de prestación conjunta de servicios entre compañías de transporte marítimo con objeto de racionalizar sus actividades mediante estipulaciones comerciales, técnicas y operativas*”.

<sup>167</sup> *Vid.* el Reglamento (CE) n.º 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios). Concretamente el artículo 2.1. define los consorcios como “*un acuerdo o una serie de acuerdos interrelacionados entre dos o más transportistas que operen con buques y que presten servicios internacionales regulares de línea para el transporte exclusivo de mercancías en una o varias rutas y cuyo objeto sea establecer una cooperación para la explotación conjunta de un servicio de transporte marítimo que permita mejorar el servicio que ofrecería individualmente cada uno de los miembros del consorcio a falta de este, a fin de racionalizar sus operaciones, y ello mediante disposiciones técnicas, operativas o comerciales*”.

<sup>168</sup> *Vid.* el Reglamento (CE) n.º 97/2009 de la Comisión, de 24 de junio de 2014, *por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 906/2009 de la Comisión en lo relativo a su período de aplicación*.

<sup>169</sup> En la doctrina también se denominan como agrupaciones de empresas de transporte marítimo interesadas en una determinada línea, de límites geográficos bien definidos, en cuyo ámbito operan mediante condiciones comunes de transporte y flete, garantizando el respeto a determinada regularidad, *vid.* RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASÚA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual de Derecho del Transporte Marítimo*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1997, pág. 361.

<sup>170</sup> Las conferencias marítimas hacen alusión a la agrupación de empresas del sector con la finalidad de actuar sobre la competencia en el transporte de mercancías, bien por ruta o por sector. En la doctrina, *vid.*, por todos, GONDRA ROMERO, J.M., “Las conferencias marítimas ante el Derecho de la competencia”, en *RDM*,

Podemos hablar de consorcio en muchos escenarios, tanto en acuerdos entre empresas como en prestaciones conjuntas esporádicas, es decir, siempre que el objetivo sea cooperar entre navieros en el servicio de transporte de mercancías en línea regular. Sin embargo, ¿qué papel tuvieron los contenedores en el origen de los consorcios? Los primeros acuerdos de cooperación marítima en el transporte de mercancías contenedorizada como ahora la conocemos surgieron a raíz de la contenedorización y el uso del contenedor como medio de transporte de mercancías<sup>171</sup>. Este escenario supuso la aparición masiva de operadores marítimos que desde entonces se han dedicado al transporte de mercancías contenedorizadas y han intentado regular la competencia de las líneas regulares a través de los consorcios.

Pensemos por un momento en las consecuencias lógicas de la aparición de los buques portacontenedores; buques más grandes, de mayor calado, con capacidad de carga muy superior a los demás buques de carga general, lo que tiene como consecuencia lógica una disminución de los viajes realizados, que podría afectar a la competencia entre los navieros implicados en la línea, ya que en un solo viaje podían transportar más mercancías que otros buques de menor tamaño. Esta circunstancia es la que favoreció la convivencia de dos clases de grupos de empresas; por un lado, los grandes operadores marítimos y, por otro lado, empresas supérstites tradicionales. Éstas, para mantenerse en funcionamiento, tuvieron que cooperar entre sí para continuar ofreciendo servicios de transporte, evitando su desaparición<sup>172</sup>

---

nº113, 1969, pág. 346; DARGALLO NIETO, M., “Transporte marítimo y Derecho de la Competencia: normas de competencia y prácticas de tarifas desleales”, en *ADM*, vol. VIII, 1989, págs. 383 y ss.; BAENA BAENA, P., “Las conferencias marítimas. Notas bibliográficas para su estudio”, en *ADM*, vol. XII, 1995, págs. 353-356; y *La Política...*, *op. cit.*, págs. 65-74; ARROYO, I., y BOET SERRA, E., “Conferencias Marítimas y Código de Conducta”, en *ADM*, vol. XIV, 1997, págs. 17-64; AURIOLES MARTÍN, J., *Conferencias Marítimas...*, *op. cit.*, págs. 55 y ss.; BOET SERRA, E., *La libre competencia...*, *op. cit.*, págs. 289 y ss.; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 313-322.

<sup>171</sup> *Vid.* WOODS, J.R., “The Container Revolution”, en *Journal of World Trade Law*, vol. VI, 1972, págs. 661 y ss.; y URQUIJO PONCE, V., *Significación y razón de ser de las conferencias marítimas*, Tesis del MBA por el Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Gijón, 1991, pág. 10. Con carácter general, *vid.* LEVINSON, M., *The Box, how the shipping...*, *op. cit.*, quien dedica su obra al estudio de la revolución de la contenedorización. Sobre la incorporación del contenedor al transporte de mercancías y la creación de una industria alrededor de éste, *vid.*, *supra*, el apartado 1.1 del capítulo primero.

<sup>172</sup> En cuanto a los beneficios económicos de los consorcios marítimos, se encuentran la disminución de costes al aumentar la capacidad de transporte, la reducción de tarifas como consecuencia de lo anterior y la obtención de economías de escala. No solo se consorcian varias empresas para unir sus flotas, sino también para adquirir buques más grandes y competitivos, lo que por otro lado exige mayor inversión para realizar nuevos servicios y el inconveniente de operar en rutas determinadas y con lugares de carga y descarga no adaptados a las nuevas realidades del tráfico marítimo. A tal efecto, *vid.*, por todos, VAN HOUTTE, B., ORTIZ BLANCO,

y favoreciendo la aparición de contratos de uso compartido como el *vessel sharing agreement*<sup>173</sup> y contratos de explotación de los espacios del buque.

En conclusión, los acuerdos de consorcio marítimos para el transporte de mercancía contenedorizada y la práctica de las empresas del sector propiciaron que la BIMCO elaborase una póliza de fletamento-tipo para regular realidades ya existentes y dotar de celeridad a la contratación en relación con los contratos de explotación del buque, más concretamente, del contrato de *slot charter*.

### 2.1.3. El contrato de *slot charter* frente a las modalidades tradicionales de fletamento.

Las modalidades tradicionales de fletamento son los contratos de fletamento por tiempo y por viaje. En relación con el fletamento por tiempo, la finalidad de dicho contrato es la puesta a disposición del buque sin transmitir la posesión del mismo durante un período de tiempo determinado; y, por otro, la del contrato de fletamento por viaje es la disponibilidad del buque durante uno o varios viajes previamente acordados. El contrato de *slot charter* no “encaja” en ninguna de esas dos modalidades tradicionales, aunque presenta elementos de ambas, ya que la duración puede fijarse tanto en tiempo como en viaje, pero en la práctica parece predominar estadísticamente más la primera de las modalidades<sup>174</sup>.

Otra distinción fundamental entre los contratos de fletamento tradicionales y el fletamento por espacio radica en las obligaciones y derechos que nacen del contrato. Un ejemplo lo vemos en que en la modalidad por viaje el fletador no tiene control ninguno sobre la gestión del buque que, como veremos más adelante, será determinante para clarificar la naturaleza jurídica, mientras que en la modalidad por tiempo sí adquiere funciones de gestión sobre los aspectos comerciales<sup>175</sup>. Por su parte, en el contrato de *slot charter*, el fletador no

---

L., *Las normas de Competencia Comunitarias en el transporte*, Cuadernos de Estudios Europeos, Fundación Universidad Empresa Civitas, Madrid, 1996, págs. 169 y ss.

<sup>173</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 4.2 del presente capítulo.

<sup>174</sup> Así lo afirma HANCOCK, C., “Containerisation, slot charters and the law”, en THOMAS, R., *Legal Issues...*, *op. cit.*, pág. 248, parágr. 14.8 *in fine*.

<sup>175</sup> El fletador por tiempo está facultado, entre otras, para dar órdenes al capitán del buque y dirigirlo a un puerto determinado siempre que no interfiera en la gestión de la navegabilidad del buque. Como ejemplo, *vid.* la cláusula 13 de la póliza de fletamento por tiempo BOXTIME 2004, según la cual el capitán estará bajo las órdenes y directrices del fletador durante la vigencia del fletamento, “*The Master shall be conversant with the English*

tiene ningún derecho de dar órdenes comerciales ni se obtiene la gestión comercial del buque a diferencia del fletamento por tiempo. A tal efecto, se asemeja más al contrato de fletamento por viaje o viajes consecutivos. Esto se debe a que al usar las líneas regulares con rutas previamente preestablecidas no tiene sentido discutir el control ni la gestión del buque, la cual recae en el naviero fletante que obtiene los derechos de explotación del buque, el cual es responsable de la navegación en la ruta acordada, lo cual es mucho más comprensible cuando el fletador no tiene la disposición de todo el espacio del buque<sup>176</sup>.

En lo relativo a la contraprestación económica, la diferencia entre la modalidad por tiempo y por viaje es que en la primera el pago consiste en una renta diaria o mensual según se indique en el contrato (*hire*), mientras que en la segunda se paga un flete o cantidad a tanto alzado en contraprestación al servicio prestado por el armador (*freight*). Por su parte, tanto en la póliza de fletamento SLOTHIRE como en los contratos consensuados *ad hoc* se establece una renta diaria o mensual, lo que lo acerca más en este aspecto a la figura del fletamento por tiempo y a la del arrendamiento de buque.

Estos son algunos de los elementos que definen el contrato de *slot charter* y, como ha podido apreciarse, es muy difícil encuadrar el contrato dentro del fletamento por tiempo o por viaje, pareciendo más bien que tiene tipología mixta como indican algunos autores y la propia BIMCO<sup>177</sup>. Éstos afirman que la característica de un contrato de *slot charter* es única en el

---

*language and, although appointed by the Owners, shall at all times during the currency of this Charter Party be under the orders and directions of the Charterers as regard employment, agency or other arrangements”.*

<sup>176</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 3.6 del capítulo cuarto. Adicionalmente, *vid.* los comentarios sobre la póliza SLOTHIRE en BIMCO, *Special Circular n°7, 10th November 1993*, en los que se afirma que el fletador solo está arrendando espacios y usualmente no tiene control sobre la gestión del buque, “*It may be mentioned that, as distinct from a time charter party when the entire vessel is being chartered, the slot charterers are only hiring space on a vessel and they are therefore not acting as operators as under a time charter party and usually have no control over the operation of the vessel*”.

<sup>177</sup> *Vid.* HANCOCK, C., “Containerisation, slot charters and the law”, en THOMAS, R., *Legal Issues...*, *op. cit.*, pág. 249, autor que afirma que el contrato de *slot charter* no es un contrato híbrido sino único, en tanto que no es suficientemente análogo a otras formas contractuales, lo que impide la aplicación del régimen legal apropiado; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 535; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 573. Por otro lado, *vid.* MARTIN-CLARK, D., “Charterparties”, en ATTARD, D.J.(dir.), *The Imli Manual on International Maritime Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, pág. 267; y AIKENS, R., LORD, R., y BOOLS, M., *Bills of Lading*, Informa Law, New York, 2016, pág. 25, quienes mantienen que un contrato de *slot charter* se encuadra dentro de los contratos de transportes *híbridos* que hacen referencia a una parte del buque pero que, por su inclusión dentro de las acciones *in rem* establecidas por la sección 21 de la *Supreme Court Act 1981*; y cita en la nota 40 el caso *The Tychy* [1999] 2 Lloyd’s Rep 11, un contrato de *slot charter* para el uso de espacio limitado a bordo del buque podría ser un fletamento. Sin embargo, asimilarlo al fletamento es una apreciación muy general, pero entendemos que es correcta ya que es difícil encuadrarlo dentro de una de las modalidades tradicionales de

sentido de que no es ni un contrato de fletamento por tiempo ni tampoco un contrato de fletamento por viaje, sino una modalidad de contrato *híbrida*<sup>178</sup> en la que solo se dispone una serie determinada de espacios<sup>179</sup>. Adicionalmente habría que añadir a lo anterior que el contrato de *slot charter* también guarda similitudes con el arrendamiento<sup>180</sup>, por lo que no podemos circunscribir en este momento el contrato de *slot charter* solo al fletamento.

Como se desprende de los comentarios del comité encargado de elaborar la póliza de fletamento SLOTHIRE 93<sup>181</sup>, el contrato no encaja ni en la modalidad por tiempo ni en la de por viaje, pudiendo encuadrarse en la categoría de contratos *híbridos*<sup>182</sup>. Además, es especialmente interesante el uso de la expresión “*can be said to be*”, pues los propios redactores de la póliza tampoco pudieron categorizarlo como tal, dejando a los tribunales a través de la casuística y a la doctrina la interpretación del contrato.

## 2.2. Elementos característicos del contrato de *slot charter*

### 2.2.1. Libertad de forma y consensualidad

---

fletamento. Al menos, véase que la apreciación que hace la doctrina citada anteriormente lo acerca a un fletamento y no a un arrendamiento (o *lease*).

Igualmente, *vid.* SCRUTTON, T. E., BOYD, S. C., BURROWS, A. S., y FOXTON, D., *Scrutton on charterparties and bills of lading*, Sweet & Maxwell, London, 2015, pág. 7, quienes señalan que un contrato de *slot charter*, también denominado como *space charter agreement*, es un acuerdo para disponer de una parte de la capacidad de carga de un buque, pero se considera propiamente como un fletamento.

<sup>178</sup> Se ha de advertir que en nuestro ordenamiento jurídico no se reconocen los contratos *híbridos* dentro de la clasificación general de los contratos, *vid.*, por todos, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, vol. I, págs. 165-168. Por ello, el análisis de los contratos *híbridos* tenemos que hacerlo dentro de los contratos atípicos, aquellos que no se encuentran recogidos en el ordenamiento jurídico, y dentro de éstos se encuentran los contratos *mixtos, coligados y complejos*, los cuales podemos aproximar al contrato *híbrido*, *vid.*, *infra*, el apartado 2.3.4 del presente capítulo.

<sup>179</sup> *Vid.* los comentarios sobre la póliza SLOTHIRE en BIMCO, *Special Circular n°7, 10th November 1993*, donde se afirma que las características de un contrato de fletamento por espacio como un contrato de transporte son únicas en tanto que el *slot charter party* ni es un contrato de fletamento por tiempo ni un fletamento por viaje, sino que tiene similitudes con ambos tipos contractuales, y, por ello, el *slot charter party* puede llegar a considerarse como un contrato híbrido (traducción del autor), “*The feature of a slot charter party as a contract of carriage is unique in the sense that, whereas the slot charter party is not a time charter party nor a voyage charter party, it bears some similarity to both types of contract. As such, a slot charter party can be said to be a “hybrid” type of contract. It may be mentioned that, as distinct from a time charter party when the entire vessel is being chartered, the slot charterers are only hiring space on a vessel and they are therefore not acting as operators as under a time charter party and usually have no control over the operation of the vessel*”.

<sup>180</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 3.2 del presente capítulo.

<sup>181</sup> *Vid.* BIMCO, *Special Circular n°7, 10th November 1993*.

<sup>182</sup> *Vid.*, *supra*, la nota 179.

Los contratos de fletamento por espacio, como sucede en las modalidades tradicionales por tiempo y por viaje, requieren para su validez en nuestro ordenamiento jurídico de consentimiento, objeto y causa<sup>183</sup>. Sin embargo, ¿qué es el consentimiento? En primer lugar, el consentimiento es la acción o efecto de consentir. Desde un punto de vista jurídico, el consentimiento es la “*manifestación de voluntad, expresa o tácita, por la cual un sujeto se vincula jurídicamente*”<sup>184</sup>. Nuestra doctrina, con un sentido más técnico, define el consentimiento como el común sentimiento (*cum-sentire*) o la común voluntad de dos o más personas, de manera que cuando las declaraciones de voluntad coinciden, se produce el acuerdo de voluntades<sup>185</sup>.

Por ello, el contrato de fletamento por espacio es un contrato consensual, es decir, que se perfecciona por el simple consentimiento sin que se exija para su expresión de una forma especial<sup>186</sup>, sin olvidar que la práctica habitual es documentar el fletamento en una póliza por escrito, en la que quede constancia de los términos y condiciones por los que se regirá el contrato. El consentimiento se logra por la concurrencia de la oferta y la aceptación<sup>187</sup>, las cuales una vez materializadas ambas por las partes conllevan la perfección del contrato, obligando a realizar las prestaciones en él contenidas<sup>188</sup>.

---

<sup>183</sup> En este sentido, *vid.* el artículo 1261 del Código Civil.

<sup>184</sup> *Vid.* REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, 23.<sup>a</sup> ed., Madrid, 2014, voz “consentimiento”.

<sup>185</sup> Así lo afirma DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, vol. I., pág. 173, quien distingue entre la voluntad interna individual de cada sujeto o parte contratante frente a la declaración emitida por cada sujeto o parte contratante que es la exteriorización o comunicación exterior de la voluntad interna.

<sup>186</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 4 del capítulo tercero, donde se realiza un estudio de los elementos formales del contrato de *slot charter*.

<sup>187</sup> Así lo establece el artículo 1262 del Código Civil: “*El consentimiento se manifiesta por el concurso de la oferta y de la aceptación sobre la cosa y la causa que han de constituir el contrato. Hallándose en lugares distintos el que hizo la oferta y el que la aceptó, hay consentimiento desde que el oferente conoce la aceptación o desde que, habiéndosela remitido el aceptante, no pueda ignorarla sin faltar a la buena fe. El contrato, en tal caso, se presume celebrado en el lugar en que se hizo la oferta*”.

<sup>188</sup> *Vid.* el artículo 1258 del Código Civil: “*Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no solo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley*”. Según la doctrina clásica, la perfección es el momento en el que el contrato nace a la vida jurídica, *vid.* CASTÁN TOBEÑAS, L., *Derecho civil español...*, *op. cit.*, pág. 592. Sobre la perfección del contrato en la doctrina más reciente, *vid.* MARTÍNEZ GALLEGU, E.M., *La perfección del contrato...op. cit.*, págs. 15-26; GONZÁLEZ GOZALO, A., “La formación del contrato”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (Dir.), *Tratado...*, *op. cit.*, págs. 786-799; DÍEZ PICAZO, L., “Comentario del artículo 1258 del Código Civil”, en AA.VV., *Comentarios...*, *op. cit.*, (recurso electrónico sin numeración); y CUEVILLAS MATOZZI, I., FAVALE, R., *La perfección...*, *op. cit.*,

De acuerdo con lo exigido por el Código Civil, la eficacia y validez del contrato dependerán del acontecimiento del concierto de voluntades del fletante y el fletador, teniendo este acuerdo la calificación de requisito esencial para la validez del contrato<sup>189</sup>. De manera que la perfección del contrato de fletamento por espacio se producirá mediante la concurrencia del libre consentimiento de las partes –el naviero fletante y el fletador por espacios– por lo que al no tener mayores requisitos nos encontramos, al igual que en otros contratos mercantiles, con otra manifestación de la autonomía privada y el principio libertad de forma<sup>190</sup>. Tal consentimiento de las partes, en el caso del contrato de *slot charter*, se manifiesta a través del empleo tanto del formulario SLOTHIRE como de los contratos negociados *ad hoc*.

El contrato no está sujeto a ninguna formalidad, acudiendo al principio de libertad de forma presente en el artículo 1279 del Código Civil, y con mayor precisión, a lo establecido en el artículo 51 del Código de Comercio<sup>191</sup>. Aplicando lo anterior, el contrato de *slot charter*

---

págs. 23-40. Sobre los aspectos más sustantivos en la jurisprudencia, *vid.* las sentencias SSTs de 21 de diciembre de 1984, de 18 de noviembre de 1991, de 20 de abril de 1993, de 24 de diciembre de 1994, y de 20 de abril de 2001, citadas y comentadas por GARRIDO DE PALMA, V.M. (dir.), *Instituciones...*, *op. cit.*, págs. 348-349. Sobre la perfección del contrato en el ámbito mercantil, *vid.*, por todos, URÍA, R., MENÉNDEZ, A., y VÉRGUEZ, M., “El contrato mercantil”, en URÍA, R., MENÉNDEZ, A.(dirs.), *Curso...*, *op. cit.*, págs. 35-41; y PEINADO GRACIA, J.I., “Las obligaciones y los contratos mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, págs. 418-424.

<sup>189</sup> En este sentido, *vid.* el artículo 1278 del Código Civil: “*Los contratos serán obligatorios, cualquiera que sea la forma en que se hayan celebrado, siempre que en ellos concurran las condiciones esenciales para su validez*”. Sobre la interpretación del anterior precepto, *vid.* LÓPEZ Y LÓPEZ, A.M., “Comentario al artículo 1278 del Código Civil”, en AA.VV., *Comentarios al Código...*, *op. cit.*, (versión electrónica sin numeración de página).

<sup>190</sup> No hay que olvidar, entre otras, las limitaciones establecidas en el artículo 52 del Código de Comercio, que opera como excepción frente a la libertad de forma establecida en el artículo 51 del Código de Comercio. Así, según lo dispuesto en el artículo 52 del Código de Comercio, “*Se exceptuarán de lo dispuesto en el artículo que precede: 1.º Los contratos que, con arreglo a este Código o a las Leyes especiales, deban reducirse a escritura o requieran formas o solemnidades necesarias para su eficacia. 2.º Los contratos celebrados en país extranjero en que la Ley exija escrituras, formas o solemnidades determinadas para su validez, aunque no las exija la Ley española*”. Sobre la forma de los contratos mercantiles, *vid.* URÍA, R., MENÉNDEZ, A., y VÉRGUEZ, M., “El contrato mercantil”, en URÍA, R., MENÉNDEZ, A.(dirs.), *Curso...*, *op. cit.*, págs. 41-43; PEINADO GRACIA, J.I., “Las obligaciones y los contratos mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, págs. 425-426; y BROSETA PONT, M., MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de Derecho Mercantil*, t. I, Tecnos, Madrid, págs. 44-45.

<sup>191</sup> En virtud del artículo 51 del Código de Comercio, “*Serán válidos y producirán obligación y acción en juicio los contratos mercantiles, cualesquiera que sean la forma y el idioma en que se celebren, la clase a que correspondan y la cantidad que tengan por objeto, con tal que conste su existencia por alguno de los medios que el Derecho civil tenga establecidos*”. Para un estudio más pormenorizado, *vid.*, por todos, DE LA CUESTA RUTE, J. (dir.) y VALPUESTA GASTAMINZA, E., *Contratos Mercantiles*, tomo I, Bosch, Barcelona, 2009, págs. 24 y ss.

no necesita la forma escrita para desplegar sus efectos. En consecuencia, hay que resaltar que la falta de cumplimentación de la póliza o del formulario en ningún caso tendrá consecuencias sobre la validez del fletamento dada su naturaleza consensual. Así lo entiende y manifiesta la mayoría de la doctrina<sup>192</sup>, ya que la forma no es un requisito constitutivo del contrato, sino que tiene valor ad *probationem*, esto es, a efectos probatorios.

Desde el punto de vista de la póliza de fletamento SLOTHIRE 93, no podemos obviar el modo en el que se documenta dicho contrato, pues estamos ante una póliza-tipo que necesariamente despliega sus efectos una vez que se formaliza por escrito. La póliza se caracteriza por estar compuesta de dos partes; la primera, que contiene una serie de casillas de diferentes tamaños (*boxes*), donde se han de introducir singularmente los datos correspondientes a las partes, el buque y la carga, entre otros; y una segunda parte donde se encuentran las cláusulas que rigen el contrato, siendo requisito *sine qua non* la presencia de las firmas del fletador y fletante para dar validez al contenido de sus cláusulas.

De hecho, las cláusulas de la póliza SLOTHIRE 93 no son particularmente negociadas. El Comité de la BIMCO se esforzó en redactar una póliza con un contenido, en nuestra opinión, equilibrado para las partes<sup>193</sup>, elaborando un documento con una estructura simple, claro en su redacción, con cláusulas de responsabilidad equilibradas y términos no ambiguos en su interpretación, en aras de evitar el desequilibrio y los abusos que pudieran ejercer los navieros en el negocio marítimo. Las partes, a pesar de que emplean un modelo impreso y no suelen redactar especialmente el contenido de la póliza, sí tienen la posibilidad de establecer disposiciones adicionales cumplimentadas mecanográfica o manualmente. Éstas normalmente son reconocidas también por los tribunales, ya que flexibilizan el contrato, reivindicando el papel de la autonomía de la voluntad en la formación de los contratos. Ejemplo de lo anterior lo encontramos, en nuestro ordenamiento, jurídico en el artículo 1255 del Código Civil y, en el Derecho contractual inglés, en el cual se le da una importancia máxima a la voluntad de las

---

<sup>192</sup> Vid. GABALDÓN, J.L., “Nociones generales sobre las pólizas de fletamento”, en *ADM*, vol. X, 1993, pág. 382; RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 181; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 546; y “Comentario del artículo 204 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A.(dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 654-657.

<sup>193</sup> También es la opinión de nuestra mejor doctrina, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Las pólizas de fletamento...*, *op. cit.*, pág. 456.



partes y la autonomía privada<sup>194</sup>. Y es habitual que un contrato de fletamento con el contenido preestablecido, como tantos otros contratos privados documentados en formularios-tipo, comience con el término “*agreed*” (acuerdan), lo cual imprime una fuerte vinculación entre las partes desde el primer momento, como se refleja en el SLOTHIRE tanto en su parte primera como segunda<sup>195</sup>.

El hecho de que estemos ante un contrato previamente reglado, es decir, no específicamente elaborado por las partes, otorga mayor relevancia a la interpretación unitaria del formulario en su conjunto. Además, no hay que olvidar que las pólizas de fletamento se redactan teniendo presente la tradición jurídica inglesa, por lo que también habrá que tener muy en cuenta su doctrina y jurisprudencia para interpretar el contrato<sup>196</sup>.

### 2.2.2. La póliza o formulario-tipo y los contratos de adhesión.

Una de las principales ventajas que proporciona el uso de las pólizas-tipo (como la póliza SLOTHIRE) es la celeridad con la que se produce el acuerdo entre las partes implicadas. Esto se debe a que mediante el uso de la póliza se evita tener que acordar cada una de las

---

<sup>194</sup> Ejemplos de ello los encontramos en los siguientes casos: *Seven Seas Transportation Ltd. v Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash)* [1984] 1 Lloyd's Rep. 588 (C.A.); *Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.* [1959] A.C. 133. En el mismo sentido, *The Miramar* [1984] 2 Lloyd's Rep 129; *Sabah Flour v. Comfez* [1988] 2 Lloyd's Rep. 18, entre otros. También se utiliza la misma línea argumentativa en el Derecho de seguros inglés, (*Marine insurance law*), *vid.* MERKIN, R., *Insurance Law, an Introduction*, CRC Press, London, 2014, pág. 84, citando el caso *Eurodale Manufacturing Ltd v Ecclesiastical Insurance Office Plc* (2003) Lloyd's Rep IR 444. En relación con lo anterior, la propia BIMCO reconoce en su *Special Circular SLOTHIRE* en las *Special Observations* la posibilidad de realizar cambios en la misma, aunque aconseja a las partes no realizar tales cambios, “los cambios en algunas de las cláusulas impresas pueden destruir el equilibrio del contrato de fletamento, un hecho que nunca debería producirse cuando se intente introducir cambios o modificaciones en cláusulas estandarizadas” (traducción del autor), “*changes to some of the printed clauses may destroy the overall balance of the charter party, a fact which should never be overlooked when attempting to introduce changes or amendments to standard clauses*”.

<sup>195</sup> Así lo recoge la póliza, “*is mutually agreed that this Contract shall be performed in accordance with the conditions in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 23, and PART II*”. El *Documentary Council* de la BIMCO no solo lo establece para esta póliza, sino en todas y cada una de las producidas por dicha institución. Así se desprende de las *Forms of Approved Documents*, donde, entre otras, se encuentran en la póliza BARECON 2001 en su preámbulo y en la cláusula 2; en la póliza GENCON 1994 en la parte previa al espacio reservado para la firma y en su cláusula 1; y en las pólizas BALTIME 1939 (revisada en 2001), NYPE 93, BPTIME3 entre otras, disponibles todas ellas en [https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Documents.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents.aspx) (última consulta 15/6/18).

<sup>196</sup> Sin embargo, no hay una jurisprudencia o casuística consolidada, estando los únicos casos publicados en relación con un contrato de *slot charter* las sentencias al asunto *Metvale Ltd. and Another v. Monsanto International Sarl and Others (The MSC Napoli)* [2009] 1 Lloyd's Rep. 246 y al asunto *MSC Mediterranean Shipping Company SA v. The Owners of the Ship “Tychi” (The Tychi)* [1992] 2 Lloyd's Rep. 11.

cláusulas y afrontar negociaciones que tienden a dilatarse en el tiempo. Las partes se someten a las cláusulas elaboradas por la BIMCO y su *Documentary Council*. No se puede obviar la rigidez de la póliza, en cuanto enmendarla supone romper el régimen contractual que contiene. No obstante, el uso de la póliza-tipo en el transporte marítimo de mercancías supone dos cosas: la primera, que el contrato está predispuesto por una de las partes (por el naviero fletante) con independencia de la autoría del mismo (en la póliza SLOTHIRE, la BIMCO); y, la segunda, implica la adhesión del cargador a las condiciones de la línea regular, perfeccionándose el contrato igualmente por la concurrencia de oferta y aceptación<sup>197</sup>.

No obstante lo anterior, vinculado al tema de la autonomía privada, cabe plantearse si estaríamos en este caso ante un contrato de adhesión, y por lo tanto serían, en el caso del Derecho español, aplicables las disposiciones de la Ley de Condiciones Generales de la Contratación (en adelante LCGC)<sup>198</sup>. A primera vista, no cabe duda que se asemeja a un contrato con unas condiciones generales impresas no alterables, las cuales no son fruto de la autonomía de la voluntad de las partes, y se desprende por tanto cierta afinidad con las contenidas en la LCGC. En virtud del artículo 1 de la LCGC, con independencia de su autoría material, las cláusulas incluidas en las condiciones generales de la contratación para ser consideradas a efectos de esta ley deben ser “*impuestas por una de las partes*” y haber “*sido redactadas con la finalidad de ser incorporadas a una pluralidad de contratos*”.

Se puede afirmar que las cláusulas son condiciones generales por ser impuestas por una de las partes en la negociación del contrato, pues su carácter impreso no es determinante, sino su carácter no negociado y el uso habitual que hace el predisponente (parte fuerte de la relación jurídica) frente a la otra parte. Igualmente, dichas cláusulas son mayormente comunes y utilizadas en otras pólizas-tipo. Se puede afirmar que dicha imposición no es imputable al fletante o fletador, al margen de que puedan favorecer a uno u otro, sino que en nuestro caso es una elección de las partes el celebrar el contrato mediante el formulario-tipo, de manera que ambas aceptan las cláusulas y quedan constreñidas al contenido del contrato. Por todo ello, las

---

<sup>197</sup> *Vid.* el apartado 2.2.2, *in fine*, del presente capítulo.

<sup>198</sup> *Vid.* la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre las Condiciones Generales de la Contratación.

cláusulas de la póliza SLOTHIRE 93 estarían dentro del ámbito de aplicación del artículo 1 de la LCGC<sup>199</sup>.

Además, del término *agreed* (acuerdo), tal como aparece en la póliza-tipo, puede desprenderse tanto aceptación como imposición del contenido del contrato, con la posibilidad de añadir cláusulas escritas<sup>200</sup>. A tal efecto, hay base suficiente para considerarlo como un contrato de adhesión y aplicar la LCGC a las cláusulas de la póliza, a pesar de que un sector de la doctrina manifieste su oposición al respecto<sup>201</sup>. No obstante, el hecho de que haya condiciones generales en la póliza-tipo no implica necesariamente que sus cláusulas sean abusivas<sup>202</sup>.

---

<sup>199</sup> Este mismo razonamiento es el de ARROYO, I., *Curso ..., op. cit.*, pág. 548, quien, para las pólizas de fletamento por tiempo, afirma que “*se trata de un supuesto en que se debilita la más estricta configuración como condiciones generales de la contratación*” ya que las partes son libres de elegir entre muchos tipos de pólizas que no han sido redactadas por el predisponente. Para el caso del contrato de fletamento por viaje, a pesar de estar configurados como formularios-tipo, el citado autor afirma que constituyen acuerdos negociales de simple base contractual que no permiten su calificación como puros contratos de adhesión a las condiciones generales de la contratación, no siendo por ello posible someterlas a los controles de incorporación ni hacer interpretaciones restrictivas al respecto. Por el contrario, una parte de la doctrina sostiene que las pólizas de fletamento no están exentas de ser consideradas verdaderos “*formularios o condiciones generales de contratación*”, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Nociones generales...*, *op. cit.*, págs. 381-383; *Curso...*, *op. cit.*, pág. 499; y NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad del buque en el Derecho marítimo internacional*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2013, pág. 553.

<sup>200</sup> *Vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 548. Además, en comparación con el contrato de transporte, en este último el pasajero tiene que adherirse a las condiciones generales del contrato que se encuentran normalmente en el billete si quiere realizar el transporte, donde sí puede verse claramente que es un contrato de adhesión siendo aplicables la LCGC. *Vid.* BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., *Contratos...*, *op. cit.*, t. II, pág. 268.

<sup>201</sup> *Vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 548.

<sup>202</sup> El sistema de control de las condiciones generales de la contratación se sustenta en dos tipos de medidas; primero, el denominado control de incorporación; y, segundo, el control del contenido. Pues bien, el control del contenido, que constituye el aspecto esencial del Derecho de las condiciones generales de la contratación, está referido precisamente al control de las cláusulas abusivas. A tal efecto, la LCGC contiene una disposición de carácter general, aplicable a todo tipo de relaciones contractuales. Estos controles se justifican porque los condicionados generales de los contratos constituyen un conjunto de cláusulas no negociadas por las partes, esto es, predisuestas e impuestas por el predisponente, sin que la contraparte tenga por lo general la más mínima posibilidad de modificarlas. O dicho en otros términos, que sobre este tipo de cláusulas no recae un verdadero consentimiento, sino una mera adhesión o «consentimiento formalizado» como dice un sector de la doctrina. Al respecto, *vid.* ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales de la contratación*, Civitas, Madrid, 1991, págs. 80-93; PAGADOR LÓPEZ, J., *Condiciones generales y cláusulas contractuales predisuestas*, Marcial Pons, Madrid, 1999, págs. 339 y ss.; “Condiciones generales y cláusulas abusivas”, en REBOLLO PUIG, M., e IZQUIERDO CARRASCO, M. (dirs.), *La defensa de los consumidores y usuarios*, Iustel, Madrid, 2011, págs. 1306-1442; “De nuevo sobre las cláusulas predisuestas relativas a la parte económica del contrato”, en *Derecho de los negocios*, n.º 268, 2013, págs. 7-25; y VALPUESTA GASTAMINZA, E., “El control de incorporación y transparencia de condiciones generales del contrato en los contratos bancarios según la jurisprudencia del Tribunal Supremo”, en MIRANDA SERRANO, L.M., y PAGADOR LÓPEZ, J. (dirs.), *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2017, págs. 459-469.

### 2.2.3. Onerosidad, bilateralidad y tracto sucesivo

Los contratos pueden clasificarse, en función de su onerosidad, en contratos onerosos, remuneratorios o gratuitos, según lo establece el Código Civil<sup>203</sup>. El objeto de los contratos onerosos gira en torno a la ventaja mutua que obtienen ambas partes al contratar. En el contrato de *slot charter*, el naviero fletante obtiene una contraprestación económica, bien periódica o realizada en un único acto, y el fletador por espacio obtiene la disposición de una serie de espacios del buque para transportar posteriormente mercancías tanto propias como ajenas, obteniendo o bien un rendimiento económico derivado de la operación de transporte, o bien de realquilar, ceder o subfletar el espacio a otros fletadores.

Respecto al vínculo que nace del contrato, el contrato de fletamento por espacio produce una relación entre las partes por la que fletante y fletador se obligan entre sí a cumplir determinadas prestaciones nacidas del contrato, generando derechos y obligaciones en ambas partes<sup>204</sup>. Lo anterior evidencia, en primera instancia, la bilateralidad del contrato, en tanto que crean obligaciones para ambas partes<sup>205</sup>. Por otro lado, nada se determina con carácter general en cuanto a la duración del contrato, ya que depende de la finalidad comercial perseguida y de la voluntad de las partes principalmente. Podemos encontrarnos con contratos de duración determinada, con la correspondiente posibilidad de prórroga por períodos sucesivos, y con contratos de duración indefinida. Sin embargo, los contratos de *slot charter* coinciden en ser comúnmente contratos de larga duración, ya que el interés más común, tanto de fletante como

---

<sup>203</sup> Vid. el artículo 1274 del Código Civil, en virtud del cual “*En los contratos onerosos se entiende por causa, para cada parte contratante, la prestación o promesa de una cosa o servicio por la otra parte; en los remuneratorios, el servicio o beneficio que se remunera, y en los de pura beneficencia, la mera liberalidad del bienhechor*”.

<sup>204</sup> Vid., por todos, GARRIGUES, J., *Dictámenes de Derecho Mercantil*, t. I, Madrid, 1976, pág. 130, quien afirma que “*un contrato es bilateralmente obligatorio cuando cada uno de los contratantes se hace prometer una prestación y promete, por su parte, otra prestación como contrapartida de aquélla. Vemos, pues, que lo esencial de estos contratos son las prestaciones que cada una de las partes se han prometido en concepto de contrapartida o retribución por las prestaciones de la otra*”. En general sobre las prestaciones del contrato de fletamento, vid., por todos, ARROYO, I., *Curso...*, op. cit., págs. 488 a 500. Para el estudio preliminar de las distintas relaciones posibles entre el fletador y el fletante por espacio, vid. HANCOCK, C., “*Containerisation, slot charters and the law*”, en THOMAS, R., *Legal Issues...*, op. cit., párrafs. 14.16-14.19.

<sup>205</sup> Sin embargo, es perfectamente posible que exista una pluralidad de partes, como ocurre en determinados contratos *ad hoc*. Vid., entre otros, el contrato de fletamento por espacio MOL/NMCC/WLS/WWL de fecha 2 de Diciembre de 2016 en el que participan 4 partes distintas, Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Nissan Motor Car Carrier (NMCC), World Logistics Service (WLS) y Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL), disponible en <https://www2.fmc.gov/FMC.Agreements.Web/Public/AgreementHistory/1905> (última consulta 15/6/2018). Sobre la pluralidad de partes, vid., *infra*, el apartado 2.1.1 del capítulo tercero.

fletador, es afianzar una relación próspera y comercial que permita desarrollar en el tiempo un amplio volumen de tráfico de contenedores en relación con el transporte de mercancías en línea regular, lo cual no es viable o aconsejable en la práctica en períodos más breves.

Como hemos visto anteriormente, tanto en la póliza-tipo como en los contratos consensuados *ad hoc* se puede establecer una duración tanto por tiempo como calculada en viajes, con opción a ser prorrogado por las partes con los respectivos deberes de preaviso que pudieren establecerse en el contrato, por lo que las prestaciones de las partes pueden mantenerse en el tiempo y renovarse continuamente.

#### 2.2.4. El carácter atípico del contrato de *slot charter*

Como se expondrá más adelante<sup>206</sup>, existe una discusión doctrinal acerca de la naturaleza jurídica del contrato de fletamento por espacio ya que, como reconoce la propia BIMCO, es un *contrato híbrido* con elementos característicos, por un lado, de los contratos de fletamento en sus modalidades por tiempo y por viaje y, por otro, de los arrendamientos de buque. En la LNM no se encuentra tipificado ni regulado el contrato de *slot charter*, lo que tiene como consecuencia, en primer lugar, un mayor interés en determinar cuál es la naturaleza jurídica del contrato y el régimen jurídico aplicable; y, en segundo lugar, la conveniencia de valorar si el contrato de *slot charter* merece ser objeto de tutela por parte del ordenamiento jurídico si llegara a afirmarse el carácter *sui generis* del mismo.

En este sentido, debe hacerse una breve valoración sobre su acomodo en el ordenamiento jurídico, ya que en sí mismo este contrato no supone una figura tan especial. En primer lugar, no tiene reconocimiento legal sino doctrinal<sup>207</sup>, pero al mismo tiempo tiene un papel fundamental en la creación de nuevas formas contractuales que, por su actualidad y

---

<sup>206</sup> *Vid., infra*, el apartado 3.4 del presente capítulo.

<sup>207</sup> Son muchos los autores que han considerado importante el estudio del contrato de *slot charter* dentro de los contratos de explotación del buque. *Vid.*, entre otros, TULLIO, L., “I contratti di utilizzazione di spazi della nave”, en *Contratto di Noleggio...*, *op. cit.*, págs. 176 y ss.; ANTONINI, A., “I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore”, en *Trattato breve...*, *op. cit.*, págs. 39 y ss.; HANCOCK, C., “Containerisation, slot charters and the law” en THOMAS, R., *Legal Issues...op. cit.*, págs. 247-256; BONASSIES, P., y SCAPEL, C., *Droit Maritime...*, *op. cit.*, pág. 752; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 533-534; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 573, quien además lo denomina “fletamento de nido”; COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage...*, *op. cit.*, pág. 3; y LEFEVBRE D’OVIDIO, A., PESCATORE, G., y TULLIO, L., *Manuale...*, *op. cit.*, págs. 433-438.

especialidad, no se encuentran en nuestro ordenamiento jurídico. Por lo tanto, no supone encontrarnos con una figura nueva<sup>208</sup>. En general, la historia del fletamento se remonta hasta el Derecho Romano, e igualmente en el Derecho español y en el Derecho extranjero podemos encontrar ejemplos de cómo los contratos atípicos han ido poco a poco teniendo reconocimiento legal y siendo incorporados al ordenamiento mercantil. Por lo demás, estamos ante un negocio jurídico importante para la industria marítima y el transporte de mercancías en contenedor.

### 3. NATURALEZA JURÍDICA

#### 3.1. Análisis de los elementos jurídicos que acercan el contrato de *slot charter* a las distintas hipótesis sobre su naturaleza jurídica.

En nuestro ordenamiento jurídico el concepto de fletamento por espacio no puede encuadrarse como una categoría autónoma<sup>209</sup> a diferencia del fletamento por tiempo, que se ha consolidado como un contrato con identidad propia en el Derecho Marítimo, reconocido además en nuestra LNM<sup>210</sup>. Sin embargo, sí estamos ante una figura diferente como contrato de utilización del buque que se aproxima a ambas modalidades de fletamento tradicionales (por tiempo y por viaje) y al arrendamiento de buque. Por un lado, un sector de la doctrina ha categorizado el contrato de *slot charter* como un nuevo tipo de contrato de fletamento<sup>211</sup>, es

---

<sup>208</sup> Vid. HANCOCK, C., “Containerisation, slot charters and the law”, en THOMAS, R., *Legal Issues...*, *op. cit.*, pág. 249.

<sup>209</sup> En la doctrina, *vid.* COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage...*, *op. cit.*, parágraf. 1.1, quienes definen el contrato de fletamento por espacio como el fletamento de un número garantizado de espacios de contenedores tanto por tiempo como por viaje y, afirman que en función de los términos del contrato y de la ley aplicable, tanto el fletante como el fletador o ambos podrán ser los transportistas (*carrier*) de las mercancías, respondiendo ante el dueño de las mismas durante el periodo en vigor del fletamento, “*slot charters involve the chartering of a guaranteed number of container spaces either on a period or a voyage basis. Depending on the terms, and the governing law, of the bills of lading issued under a time or a voyage or a slot charter, either the shipowner or the charterer, or both, may be the “carrier” of the goods shipped thereunder, and liable as such to the owner of the goods shipped during the period of the charter*”.

En virtud de lo anterior, los autores citados consideran el *slot charter* como una categoría contractual, colocándolo al mismo nivel que el *time charter* y el *voyage charter*. Sin embargo, tales autores solo hacen referencia a la delimitación conceptual sin entrar en detalles ni profundizar en su naturaleza jurídica, aunque también debe apuntarse que se habría manifestado en otra dirección si su criterio fuera encuadrar el *slot charter* como un subtipo de los anteriores o como una categoría mixta, como sostienen los redactores de la SLOTHIRE 93 denominándolo como un contrato híbrido (*hybrid contract*).

<sup>210</sup> El contrato de fletamento por tiempo se recoge en el artículo 204 de la citada Ley.

decir, como una tipología contractual distinta de las modalidades tradicionales. Por otro lado, el contrato de *slot charter* también ha sido calificado como una variante del fletamento por viaje<sup>212</sup>, e incluso se ha llegado a aproximarle a un contrato de subfletamento<sup>213</sup>.

El contrato de fletamento por viaje es uno de los cauces negociales usados para el transporte de cargamentos homogéneos, especialmente el de graneles líquidos y sólidos (*liquid bulk cargo* y *dry bulk cargo*) en el tráfico irregular (*tramp*), aunque también hay navieros que lo han utilizado en los tráficos de línea regular mediante la conclusión de un fletamento parcial (*part cargo*) en los que un fletador contrata parte de la capacidad de carga del buque dejando para uno o más fletadores el resto del espacio disponible<sup>214</sup>. Es más razonable atender a la hipótesis de que el contrato de *slot charter* es una forma especial o única de fletamento, ya que son característicos del mismo el arrendamiento y el uso de uno o varios espacios correspondientes a la medida equivalente de un contenedor de 20 pies, objeto que no se da en la modalidad por tiempo ni por viaje pero que es muy relevante para el transporte de mercancías. La aplicación analógica de las normas que regulan ambas modalidades de fletamento –viaje y tiempo– al contrato de *slot charter* está sujeta, en primer lugar, a la interpretación que se haga de la norma y, en segundo lugar, a la valoración que se haga del contrato de *slot charter* como una forma u otra de fletamento. No obstante, téngase en cuenta que la analogía en ciertos aspectos del contrato no es necesaria pues en virtud de lo dispuesto

---

<sup>211</sup> Vid. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., “El contrato de fletamento y sus modalidades en la doctrina del TS”, en *Boletín de la AEDM*, 1985 (4), págs. 105 y ss.; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 519-525.

<sup>212</sup> Vid. BAUGHEN, S., *Shipping Law...*, *op. cit.*, pág. 9, quien afirma que el *slot charter* se utiliza en los buques de carga seca adaptados para el transporte de contenedores de dimensiones TEU o equivalentes en “células” o “slots”. Por ello, en vez de fletar todo o parte de un buque específico, el operador reservará un número determinado de TEU.

<sup>213</sup> Vid., *supra*, la nota 153. Sin embargo, no compartimos que el *slot charter* pueda ser considerado como un subfletamento ni parcial ni total de la cabida del buque, ya que no se puede producir la novación subjetiva del nuevo fletador –en los términos recogidos en el artículo 206 de la LNM– en los mismos derechos que ostentaba el titular de los derechos de explotación del buque, pues los derechos y obligaciones del arrendador o del fletante por tiempo, entre otros, no son coincidentes en su totalidad con los del fletamento por espacios. Al respecto, *vid.* DÍAZ DE LA ROSA, A., “El contrato de fletamento con fines de transporte: especial referencia al fletamento por viaje consecutivo”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 608, quien plantea un supuesto similar con el fletamento por viaje consecutivo.

<sup>214</sup> Así lo afirma NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 551-552. El autor aporta un matiz interesante al hablar de cómo algunos armadores fletan espacios en buques que normalmente transportan cargas heterogéneas, de manera que los buques normalmente destinados al tráfico irregular compiten por la carga con los dedicados a las líneas regulares.

en el artículo 210 de la LNM se aplicarán las disposiciones del fletamento a aquellos contratos que tengan una finalidad distinta del transporte, como ocurre con el contrato de *slot charter*.

La doctrina mantiene una discusión en cuanto a la naturaleza jurídica de esta figura, ya que un sector sostiene que estamos ante un arrendamiento de cosas cuyo objeto es el espacio del buque donde posteriormente se aloja el contenedor<sup>215</sup>, postura que pasaremos a analizar en profundidad a continuación; mientras que otro sector de la doctrina se posiciona a favor de considerarlo un fletamento parcial<sup>216</sup>, como veremos posteriormente. El análisis de la naturaleza jurídica del contrato puede ser relevante en la práctica ya que la delimitación de la figura puede facilitar una mejor comprensión del contenido del contrato de *slot charter*, su configuración y su uso dentro de los distintos contratos para la explotación del buque.

Por su parte, el tenor de la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE parece aproximar el contrato de *slot charter* a la figura del fletamento por tiempo. Su fórmula para regular la contraprestación económica del fletador por espacio es el establecimiento de un alquiler o renta (*hire*) que tendrá que ser abonado según lo que se pacte en el contrato, siempre después del comienzo del viaje, no siendo posible su devolución<sup>217</sup>. Decimos que lo vincula al fletamento por tiempo ya que el uso del término *hire* (alquiler o renta) es el que se emplea para los contratos de fletamento por tiempo, siendo el término *freight* (flete) el que se reserva para los contratos de fletamento por viaje, de manera que podemos considerarlo como una referencia de los redactores de la póliza a los fletamentos por tiempo. Sin embargo, el flete se

---

<sup>215</sup> Vid., GABALDÓN, J.L., *Curso...*, op. cit., págs. 533-534.

<sup>216</sup> Vid. ARROYO, I., *Curso...*, op. cit., pág. 573.

<sup>217</sup> Vid. la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE, en virtud de la cual “El flete del fletamento por espacio mostrado en la casilla 15 y una cantidad adicional (por día) indicada en la casilla 16 para cada contenedor que necesite suministro de corriente eléctrica desde el buque, en su caso, se pagará en el lugar indicado en la casilla 17 durante los días establecidos en la casilla 18 después del comienzo del viaje. El precio del flete y la cantidad adicional, si la hubiera, se entenderán devengados una vez comience el viaje, independientemente del número de *slots* dispuestos, y no podrá ser devuelto en ningún caso. El pago extemporáneo otorgará al fletante un tipo de interés por año según lo acordado en la casilla 19. Si la casilla 19 no hubiese sido rellenada, se aplicará el tipo de interés válido en el lugar donde se produzca el pago indicado en la casilla 17, incrementado en un 3 por ciento (traducción del autor), “*Slot Charter Hire at the rate shown in Box 15 and an additional amount (per day) indicated in box 16 for each Container receiving a supply of power from the Vessel, if any, shall be payable at the place indicated in Box 17 within the numbers of days shown in Box 18 after commencement of the voyage. Such Slot Charter Hire and additional amount, if any, shall be deemed earned upon the commencement of the voyage, irrespective of the number of Slots used, and shall be non-returnable in any event. Late payment shall entitle the Owners to an interest rate per annum as agreed in Box 19. If Box 19 has not been filled in, the official discount rate on bills of exchange as valid at the place of payment indicated in Box 17, increased by 3 per cent., shall apply*”.



paga por viaje aunque se estipule un periodo de larga duración, por lo que la naturaleza jurídica del contrato regulado por el formulario-tipo también puede ser discutida.

La terminología inglesa utilizada (*hire*) no debe inducirnos a pensar *a priori* que estamos ante un alquiler o arrendamiento como tal, pues tanto en inglés como en español esa terminología puede inducirnos a errar sobre su naturaleza jurídica<sup>218</sup>. Para calificar el contrato como un arrendamiento de cosa debería satisfacer los requisitos propios de dicha figura jurídica. Tradicionalmente, el arrendamiento puede ser de cosas (*locatio rei*), de obras (*locatio operis*) o de servicios. En el Derecho romano clásico y postclásico se desconocía la actual triple dimensión –alquiler, fletamento y transporte– de realidades de los contratos de utilización del buque. Sin embargo, en relación con el fletamento existían dos modalidades, la *locatio navis* y la *locatio vehendarum mercium*: en la primera, se arrendaba toda la nave por un precio cierto y, en la segunda, el alquiler se correspondía con una parte de la nave expresada en “*unidades de mercancía o de espacio dentro de la misma (per loca o per partes)*”<sup>219</sup>. En nuestro ordenamiento jurídico, si estuviésemos ante un arrendamiento de cosas, una de las partes se obligaría a facilitar a la otra el goce o uso pacífico de una cosa por tiempo determinado a cambio de un precio cierto<sup>220</sup>. Si es de obra o servicio, una de las partes se obliga a ejecutar una obra o a prestar un servicio por precio cierto<sup>221</sup>.

---

<sup>218</sup> En esta línea, en la doctrina inglesa, *vid.* ÖZDEL, M., *Bills of lading incorporating charterparties*, Hart Publishing, London, 2017, pág. 53, quien utiliza la terminología “*let*” o alquiler para referirse a la contraprestación económica del fletador en los contratos de *slot charter*.

<sup>219</sup> *Vid.* RODRÍGUEZ GAYÁN, E., *Los contratos internacionales de “fletamento” y transporte marítimo*, Eurolex, Madrid, 1999, pág. 32; y MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., *Los contratos de utilización...*, *op. cit.*, págs. 55 y ss., quien mantiene que el transporte marítimo surge como contrato autónomo e independiente de la “*locatio conducto*” en el momento en la obligación de traslado adquiere el carácter de principal.

<sup>220</sup> *Vid.* el artículo 1543 del Código Civil y sobre el arrendamiento en el Derecho marítimo, *vid.* los artículos 188-202 de la LNM. En la doctrina, *vid.* GORINA YSERN, M., *Consideraciones sobre “bareboat charter” y “time charter by demise” como contratos de arrendamiento del buque mercante*, Bosch, Barcelona, 1986, págs. 13 y ss.; ESPINOSA CALABUIG, R., *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías: cuestiones de ley aplicable*, Comares, Granada, 1999, págs. 292 y ss.; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Arrendamientos de buques y Derecho Marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2005, págs. 128 y ss.; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 570-576; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 501. Adicionalmente, *vid.* la póliza de arrendamiento de buque BARECON 2001, un formulario-tipo elaborado por la BIMCO específico para el arrendamiento de buques que es el más utilizado en la práctica. En este sentido, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 572, quien realiza un estudio pormenorizado de la citada póliza.

<sup>221</sup> *Vid.* el artículo 1544 del Código Civil.

Incluir el contrato de *slot charter* dentro de una u otra modalidad de contrato, como un arrendamiento de cosas o de obra, genera la misma discusión que tiene el contrato de fletamento por tiempo, ya que la tesis de considerar el fletamento como arrendamiento en parte se rechaza por no haber desplazamiento posesorio de la cosa o cesión de la posesión, la cual permanece bajo el control del naviero fletante<sup>222</sup>. Mientras éste tenga el control náutico del buque no se produce una cesión completa de la cosa (el *slot* o el espacio del buque), como sí ocurre en el contrato de fletamento a casco desnudo (*charterparty by demise*), en el que se cede al fletador tanto la posesión del buque como la dirección de la navegación. Así se mantiene en la jurisprudencia del Tribunal Supremo para los fletamentos por tiempo<sup>223</sup>.

La no entrega de la posesión del buque es el hecho que marca la separación del fletamento de la figura del arrendamiento del buque. Tampoco en el contrato de *slot charter* se produce la entrega de la posesión del buque ni del *slot*<sup>224</sup>. En función de lo expuesto, en el *slot charter* no existe este elemento esencial del arrendamiento, por mucho que en el contrato SLOTHIRE se emplee equívocamente la expresión *hire*. Por lo tanto, la contratación para el

---

<sup>222</sup> En la misma línea, *vid.* MATILLA ALEGRE, R., *Contrato de Utilización del Buque. Lecciones*, Bosch, Barcelona, 1988, pág. 24; RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, págs. 38 y 39; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Arrendamientos de buques...*, *op. cit.*, págs. 154-176; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 524.

<sup>223</sup> *Vid.* la sentencia n.º 278 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 1 de abril de 1995 (ROJ: 1943/1995, *Id Cendoj*: 28079110011995103804), la cual mantiene que “*en el fletamento por tiempo (time-charter), cual es el caso, el control del capitán y de la dotación lo conserva el fletante, quien se compromete a poner a disposición del fletador los servicios del capitán y de la tripulación para conseguir el fin del contrato, pero el capitán, aunque sometido a las órdenes del fletador en la ejecución del mismo, conserva la posesión del buque en representación del fletante, de manera que al terminar el contrato nada hay que devolver a éste, extremos que diferencian el contrato de fletamento del arrendamiento del buque, aunque ambos institutos jurídicos mantengan grandes semejanzas*”. Igualmente, *vid.* las STSS de 14 de marzo de 1975 y de 12 de junio de 1961, citadas en la misma sentencia.

<sup>224</sup> A tal efecto, *vid.*, en la jurisprudencia menor, la sentencia n.º 372/2017 de la Sección Quinta de la Sala Primera de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca de 14 de diciembre de 2017 (ROJ: 2172/2017, *Id Cendoj*: 07040370052017100358), en la cual se mantiene que “*La nota esencial del arrendamiento es la cesión, en virtud de la cual el arrendatario adquiere el uso y disfrute del buque durante la vigencia del contrato y, por tanto, la posesión. Habida cuenta de que el arrendador se obliga a garantizar durante el tiempo pactado el uso y goce pacífico del buque a cambio de una contraprestación económica, no tiene que ser necesariamente propietario, le basta la facultad de garantizar el goce y uso pacífico de la cosa (...) La obligación principal del arrendador es ceder el uso y disfrute del buque para que el arrendatario pueda ejercer la empresa de navegación o el destino pactado en el arriendo. Esa prestación principal se compone de varias obligaciones: entregar el buque, con la capacidad y condiciones estipuladas, en la fecha y lugar pactados; garantizar la navegabilidad inicial; mantener al arrendatario en el uso pacífico de la cosa y realizar las reparaciones necesarias por defectos ocultos del buque*”. El contrato de *slot charter* no comparte las notas esenciales del contrato de arrendamiento de buque, ya que no se adquiere el uso y disfrute del buque en virtud del *slot charter* ni se produce la entrega del buque, ya que éstas no son las obligaciones principales del fletante por espacios.

uso de un espacio del buque no puede constituir un arrendamiento puro bajo la normativa española.

La LNM no resuelve esta disyuntiva. Al contrario, en el apartado VI de su exposición de motivos y en su artículo 203<sup>225</sup> se equipara el fletamento con el transporte de mercancías, en parte fruto de que la contratación náutica dé lugar –de un modo u otro– a la traslación de cosas o personas bajo el control náutico del porteador, por lo que se le da un tratamiento unitario al fletamento y al transporte. En nuestra opinión esta equiparación es incorrecta, pues la obligación esencial que nace del contrato de fletamento no consiste en el traslado de mercancías (pudiendo ser el transporte o bien accesorio o bien solo su finalidad económica última)<sup>226</sup>.

---

<sup>225</sup> Vid. el artículo 203, en virtud del cual “*Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino*”. Para un análisis más pormenorizado del artículo 203, vid., en la doctrina, LLORENTE LÓPEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Dykinson, Madrid, 2015, págs. 155-156; EMPARANZA SOBEJANO, A., “La responsabilidad del porteador marítimo”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015, págs. 376-379; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, págs. 261-262; y ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 203 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A.(dirs.), *Comentarios..., op. cit.*, págs. 623-641.

<sup>226</sup> Un sector de nuestra doctrina equipara todas las modalidades de fletamento con contratos de transporte. A tal efecto, vid. RUBIO, J., “El fletamento en el Derecho Español”, en *Biblioteca de la Revista de Derecho Privado, Serie A, Estudios jurídicos Básicos*, vol. XXIII, Madrid, 1953, pág. 173; y RUIZ SOROA, J.M., “Problemas de legitimación en la acción de resarcimiento por averías y faltas en el transporte marítimo”, en *ADM*, n.º 1, 1981, págs. 217 y ss., quien mantiene que “*el naviero es transportista cuando asume él directamente el “opus” del transporte ante el cargador (contratos de transporte o de fletamento realizados directamente con el cargador) y también cuando es el fletador por viaje de su buque “quien” asume tal obligación ante terceros. Incluso, en nuestra opinión, cuando ha fletado su buque en “time charter” y el fletador por tiempo lo emplea en el transporte de mercancías de terceras personas*”. Adicionalmente, vid. PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios..., op. cit.*, págs. 244-246, quien adopta el criterio de la equiparación del transporte y el fletamento que mantiene la LNM en su artículo 203, pero afirma que a pesar del reconocimiento legal de un único contrato de fletamento, dicha circunstancia “*no hará desaparecer la vieja discusión con los partidarios de la autonomía del fletamento frente al transporte*”. No podemos aseverar que el citado autor se posiciona a favor o en contra de la autonomía del fletamento frente al transporte, pero sí que reconoce el debate no finalizado en torno a la figura.

Por otro lado, algunos autores equiparan el contrato de transporte solo con el contrato de fletamento por viaje, vid. GABALDÓN, J.L., *Curso..., op. cit.*, págs. 493 y ss.; y otros autores destacan al respecto las distintas modalidades de fletamento de los contratos de transporte, vid. RODRÍGUEZ GAYÁN, E., *Los contratos internacionales..., op. cit.*, págs. 35 y ss. Asimismo, el citado autor (*ibid.* pág. 33) mantiene que en el Derecho español actual se identifica fletamento con transporte pero, tal vez “*sería más prudente hablar de fletamento como categoría genérica, en la que podrían incluirse contratos como fletamento en sentido estricto (sin transporte, teniendo como prestación característica la puesta a disposición del buque) y fletamento de transporte de mercancías, lo que implica no desvirtuar ni eliminar el sentido y la naturaleza jurídica del fletamento en sentido estricto*”. En este sentido también se pronuncia BROSETA PONT (vid. *Manual de Derecho Mercantil*,

No obstante lo anterior, existirá el transporte –independientemente del contrato de explotación del buque utilizado– cuando el naviero voluntariamente recibe mercancías ajenas a bordo del buque que opera, pues se ve obligado a custodiarlas y directamente a transportarlas,

---

Tecnos, Madrid, 1983, pág. 760), para quien el fletamento por tiempo o “impropio” es aquel “*contrato por el que mediante precio se cede por tiempo determinado el uso de un buque armado y dotado, reservándose su propietario cedente el control y la dirección náutica que se obliga a prestar al cesionario*”, afirmando que la obligación de transportar la realiza el adquirente, obteniendo el resultado de la realización del traslado de mercancías para sí o para terceros. Además, *vid.* SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 144, quien afirma que existe una clara distinción entre el contrato de fletamento y el contrato de transporte, siendo dos contratos de diferente naturaleza. Igualmente, *vid.* “Contrato de fletamento por viaje redondo y velocidad del buque”, en *RDM*, núm. 74, 1959, págs. 425 y ss.; “Los conocimientos emitidos en virtud de una póliza de fletamento en virtud de la Ley de 22 de diciembre de 1949”, en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje a Joaquín Garrigues*, vol. I, Tecnos, Madrid, 1971, págs. 395-411; “Consideraciones sobre la clasificación de los contratos de explotación del buque”, en AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor Antonio Polo*, Edersa, Madrid, 1981, págs. 1049 y ss.; y “Los contratos de explotación del buque”, en *VI Jornadas de Derecho Marítimo de la Universidad de la Rábida*, Instituto de Estudios Onuenses, Huelva, 1982, págs. 89 y ss., quien sostiene que el contrato de fletamento es un contrato distinto al de transporte, por el cual una persona, el fletante, se obliga a poner un buque armado y equipado a disposición de otra, el fletador, que se compromete a pagar una determinada cantidad, el flete.

En el mismo sentido, manteniendo la separación entre el fletamento y el transporte, se pronuncia DUQUE, J., “La distinción del contrato de fletamento y del contrato de transporte de mercancías en el Derecho español”, *RDM*, núm. 17, 1970, págs. 351 y ss.; GORINA YSERN, M., *Consideraciones sobre «Bareboat Charter»...*, *op. cit.*, págs. 29-38; ARROYO, I., “El contrato de fletamento por tiempo en la teoría de los contratos de utilización del buque”, en *ADM*, vol. XVIII, 2001, págs. 26-29; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “Fletamento y transporte en el marco de proceso de reforma del derecho marítimo español”, en AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor José María Muñoz Planas*, Aranzadi, Cizur Menor, 2011, págs. 333 y ss.; “Contratos náuticos y estructura fractal de las normas jurídicas [Fletamento vs. Transporte Marítimo de Mercancías: del contrato a la institución]”, en PETIT LAVAL, M.V., MARTÍNEZ SANZ, F., y RECALDE CASTELLS, A. (dirs.), *La nueva ordenación del mercado de transportes*, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 307 y ss.; URÍA GONZÁLEZ, R., “Aspectos parciales del Time Charter”, en AA.VV., *Summa Revista de Derecho Mercantil. Derecho Marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pág. 217; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 498-500; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 297; ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 203 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 624; ROCA LÓPEZ, M., “La Ley de Navegación Marítima frente a las Reglas de Rotterdam”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 142; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, págs. 392 y ss.; y DÍAZ DE LA ROSA, A., “El contrato de fletamento con fines de transporte: especial referencia al fletamento por viaje consecutivo”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 604.

Adicionalmente, *vid.* ÖZDEL, M., “The EU and the Carriage of Goods by Sea under Private Law and EU Regulation”, en AA.VV., *EU Maritime Transport Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 91-92, quien afirma que la intención del Comité Marítimo Internacional en el borrador elaborado en 2001 era que los contratos similares al fletamento, como el contrato de volumen y el contrato de *slot charter*, recibiesen un tratamiento distinto de los conocimientos de embarque. La citada autora sugiere al respecto que se le dé a estos contratos el mismo tratamiento que a los fletamentos, excluyéndolos del ámbito de aplicación del nuevo convenio, en la misma línea de la RLHV y las Reglas de Hamburgo. *Vid., infra*, la nota 234.

En nuestra jurisprudencia, *vid.* la sentencia nº 399/2014 de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Sevilla, de 4 de julio de 2014 (ROJ: 2532/2014, *Id Cendoj*: 41091370052014100424), cuyo F.D. Tercero mantiene que “*para resolver este motivo debe distinguirse entre el contrato de fletamento, documentado en póliza de fletamento, y el contrato de transporte, documentado en el conocimiento de embarque (...)*”.

tanto si se comprometió con el cargador a realizar el transporte como si su voluntad fue solo poner el buque a disposición de un fletador<sup>227</sup>. Tampoco puede ser el transporte el objeto del contrato de fletamento si el fletante no asume frente al fletador la obligación de traslado de las mercancías de un lugar a otro<sup>228</sup>. Por el contrario, el objeto del contrato de fletamento es el buque (y su navegabilidad) durante un tiempo determinado o viaje concreto<sup>229</sup>, cuestión reconocida en otros ordenamientos jurídicos<sup>230</sup>, y no la mercancía, la cual sí es el objeto del transporte de mercancías articulado por medio del conocimiento de embarque o de la carta de porte marítimo, entre otros documentos.

El mismo razonamiento podemos aplicarlo al contrato de *slot charter*. La celebración de un contrato de fletamento de espacios no puede por sí solo ser considerado como un transporte de mercancías<sup>231</sup>. Estamos ante un contrato complejo en su configuración que puede adoptar prestaciones características de varios contratos tipificados, por lo que *a priori* resulta improcedente calificar el *slot charter* como un contrato de transporte obviando la naturaleza de las distintas prestaciones que lo conforman. El hecho de que el naviero fletante ponga a disposición del fletador por espacios un buque armado, en condiciones de navegabilidad y sin transferir la gestión náutica del mismo, no nos muestra *per se* una prestación de transporte,

---

<sup>227</sup> Así lo mantiene GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “Fletamento y transporte en el marco de proceso de reforma del derecho marítimo español”, en AA.VV., *Estudios...*, *op. cit.*, pág. 333.

<sup>228</sup> *Vid.* SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 142.

<sup>229</sup> *Vid.* MATILLA ALEGRE, R., “*Contrato de Utilización...*”, *op. cit.*, págs. 53-54; FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ, R., *Fletamentos...*, *op. cit.*, págs. 4311 y ss.; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 524-525.

<sup>230</sup> En la misma línea, el *noleggio* (fletamento) se recoge en el *Codice della Navigazione* italiano de 1942, reformado según Decreto Legge 12 Setiembre 2014 n.º 133, cuyo artículo 384 establece que el fletamento es un contrato por el cual el fletante se obliga a disponer un buque determinado para uno o varios viajes preestablecidos en el tiempo convenido, “*Il noleggio è il contratto per il quale l’armatore, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti, ovvero, entro il periodo di tempo convenuto, i viaggi ordinati dal noleggiatore alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi*”, donde no se habla del transporte como obligación esencial, sino de la puesta a disposición de la nave. Así lo reconoce también la doctrina italiana, cuyos autores afirman la separación del fletamento (*contratto di noleggio*) y del transporte (*contratto di trasporto*). Por todos, *vid.* TULLIO, L., *Il contract of affreightment*, Cedam, Padova, 1991, pág. 58; y *Contratto di Noleggio...*, *op. cit.*, págs. 200 y ss.

<sup>231</sup> *Vid.* RUBIO, J., “El fletamento en el Derecho Español”, en *Biblioteca...*, *op. cit.*, pág. 48, quien sostiene que en relación con el fletamento hay diversidad de posiciones doctrinales: “*a) El fletamento como contrato mixto o como expresión general que abarca varias figuras de contrato de naturaleza diversa, b) el fletamento caracterizado por su fin principal, el transporte (...), c) el término fletamento puede reservarse, en cambio, para designar aquella o aquellas figuras que persiguiendo un fin económico de transporte no supongan un contrato de transporte en el sentido de la técnica jurídica*”. A tal efecto, el citado autor concluye que se podrán distinguir, por un lado, un contrato de fletamento peculiar del Derecho de la navegación y, por otro lado, un contrato de transporte marítimo.

sino la obligación de navegar y poner los espacios del buque a disposición del fletador, cuidando que dichos espacios sean navegables durante el periodo o viaje que dure el contrato<sup>232</sup>. Entendemos que no se obliga a un resultado, sino a desarrollar una determinada actividad. Desde el punto de vista del transporte, lo que interesa es el traslado o desplazamiento de las mercancías, obligación que ha de cumplir el porteador. En el fletamento, la mercancía no es el objeto del contrato, sino el buque. Si no fuese posible precisar con exactitud el objeto del contrato, entonces habría que analizar el carácter principal o secundario del transporte. Sin embargo, tal suceso no acontece en el contrato de *slot charter*, cuyo objeto contractual es indiscutido: los espacios del buque con una medida equivalente a un contenedor de 20 pies o TEU.

Por ello, en el contrato de *slot charter* el transporte solo puede tener lugar cuando las mercancías son cargadas a bordo del buque, que es cuando nace al mismo tiempo la obligación de guarda y custodia<sup>233</sup> y la consignación de las mercancías a destino<sup>234</sup>, pero no a raíz de la póliza de fletamento por espacio sino del transporte contratado en régimen de conocimiento de embarque u otro documento similar. Si lo observamos desde el punto de vista de la navegación en línea regular, el servicio ofrecido por el naviero principal es la navegación en línea con la finalidad de trasladar mercancías, cuestión en ningún momento debatida. Y, en la práctica, dicho transporte se documenta con conocimientos de embarque, notas de reserva (*booking notes*) u otro documento acreditativo de la recepción de las mercancías para el

---

<sup>232</sup> Vid. TULLIO, L., *Contratto di noleggio...*, *op. cit.*, pág. 11, quien cita un laudo arbitral de 27 de diciembre de 1993 en el que un *slot charter* se concierta para un periodo determinado de tiempo y no es calificado en el laudo como un contrato de transporte, sino como un contrato atípico en el que las prestaciones características correspondientes son, de un lado, la garantía del espacio a favor del cargador a bordo del buque durante un periodo de tiempo determinado, contra el pago de una tarifa que ignora por completo el uso efectivo de los espacios reservados (traducción del autor), “*contratto atipico, nel quale le prestazioni corrispettive caratterizzanti sono rappresentate, da un lato, dall’ garanzia dello spazio a favore del “caricatore” a bordo della nave per un periodo di tempo determinato, contro il pagamento di un corrispettivo (vuoto per pieno) che percinde completamente dall’effettiva utilizzazione degli spazi riservati e garantiti*”. Afirma el citado autor que los argumentos de los árbitros en minoría que optan por el transporte son menos convincentes.

<sup>233</sup> Obligación que es propia de los contratos de transporte que además delimita el inicio y el final del periodo de responsabilidad del porteador marítimo. Al respecto, *vid.* SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 303. En la LNM, *vid.* los artículos 220 y 223.

Sin embargo, mantiene MARTÍNEZ JIMÉNEZ (*vid. Los contratos de utilización...*, *op. cit.*, pág. 167), que la ausencia de la obligación de custodia y entrega en el fletamento no constituye obstáculo alguno en relación con la equiparación del fletamento y el transporte, pues tal obligación solo puede ser considerada como una “*prestación accesoria*”.

<sup>234</sup> Así lo afirma RUBIO, J., “El fletamento en el Derecho Español”, en *Biblioteca...*, *op. cit.*, pág. 53.

transporte, porque el cargador no pretende disponer del buque –ni de sus espacios–, sino la traslación de sus mercancías. Quien pretende disponer del buque –y de sus espacios– es el fletador por espacios, ofreciendo posteriormente los *slots* a los distintos cargadores para que éstos puedan celebrar contratos de transporte y trasladar sus mercancías en los espacios del buque. Por ello, las partes del contrato de fletamento por espacio son el naviero fletante y el fletador por espacios, no el naviero fletante y el cargador<sup>235</sup> ni tampoco el porteador y el cargador.

Así, la divergencia entre la empresa de navegación y la empresa de transporte es más evidente en el contrato de *slot charter*: mientras no se embarquen mercancías en el buque portacontenedores, solo puede existir navegación (realizada por el naviero fletante), no transporte (realizada por el porteador)<sup>236</sup>. Podemos considerar por lo tanto la empresa de la navegación diferente de la empresa de transporte, de manera que resulta erróneo extrapolar como causa del negocio de fletamento distintas motivaciones subjetivas por las cuales se celebra el contrato, entre la que se encuentra el transporte. A tal efecto, es perfectamente concebible distinguir la empresa de navegación de otras empresas, como puede ser la de pesca, la de remolque y la de transporte cuando estas actividades se realicen en nombre propio, lo que facultaría al naviero prestar únicamente la operación necesaria para que estos terceros puedan desarrollar su actividad (la pesca, el remolque o el transporte). Así, el factor decisivo para individualizar cada uno de los supuestos mencionados es la identificación de las prestaciones de cada contrato.

Si consideramos el *slot charter* como un contrato de transporte y el fletador por espacio no abona el flete, no se genera derecho de retención sobre las mercancías, ya que mientras no se haya cargado nada en el buque, no puede haber lugar a tal derecho<sup>237</sup>. Si el derecho de retención recae sobre el objeto del transporte –las mercancías–, resultaría inconexo hablar de un derecho de retención sobre el espacio del buque, que es el objeto del fletamento por espacio.

---

<sup>235</sup> Nada impide que el naviero fletante pueda ofrecer directamente espacios a distintos cargadores si ostenta los derechos de explotación sobre los mismos. Sin embargo, la relación obligatoria que nace en tal supuesto no es de fletamento por espacios, sino de transporte. Al respecto, *vid., supra*, el apartado 3.3 del capítulo primero.

<sup>236</sup> *Vid.* GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “Fletamento y transporte en el marco de proceso de reforma del derecho marítimo español”, en AA.VV., *Estudios..., op. cit.*, pág. 343.

<sup>237</sup> *Vid., infra*, el apartado 6.3.4 del capítulo quinto.

Por ello, el privilegio que se le concede al porteador de retener las mercancías hasta que se abone el flete tiene poca cabida en el contrato de *slot charter*. No debe, por tanto, inducirnos a equívoco la eventual coexistencia de una relación de fletamento y de una relación de transporte, ya que los dos negocios no deben confundirse al tener sujetos –naviero fletante y fletador por espacios frente a porteador y cargador– y prestaciones diversas. Desde el punto de vista de la prestación, no cabe duda de que se pueden aislar ambas obligaciones, pues constituyen prestaciones de diferentes contratos, pero no puede negarse que tanto el contrato de fletamento como el contrato de transporte se complementan, al menos, en relación con las operaciones de transporte de mercancías contenedorizadas en línea regular.

Los defensores de la equiparación del fletamento y el transporte podrían argumentar que los supuestos en los que haya fletamento sin transporte existe la dificultad –insalvable– de no poder explicar cómo el fletante se halla legalmente sometido al régimen de responsabilidad del porteador. En el contrato de *slot charter*, tal crítica no encuentra fundamento, ya que, en primer lugar, en el caso de que el naviero fletante reciba una reclamación por daños en las mercancías como porteador efectivo, el fletador por espacios deberá indemnizarle contra todo evento por los daños y perjuicios, de manera que a pesar de ser “responsable” como porteador efectivo, tal responsabilidad queda cubierta con la garantía de ser indemnizado por el fletador por espacios. A tal efecto, la póliza SLOTHIRE 93 no recoge disposición alguna que imponga al capitán la obligación de emitir conocimientos de embarque al fletador por espacio. Sin embargo, sí prevé en su cláusula 13 que puedan emitirse conocimientos de embarque, pero, según el tenor literal de la cláusula, en caso de que se emita tal conocimiento de embarque debe realizarse en nombre del fletador por espacios, para que de ninguna manera el naviero fletante tenga responsabilidad frente a terceros. Así, la citada cláusula establece lo siguiente:

*a) El fletador se compromete a no hacer ningún reclamo o alegación contra el naviero fletante o cualquier sirviente, agente o subcontratista del naviero fletante por cualquier persona que no sea el fletador, que impone o intenta imponer a los fletantes o cualquier otro sirviente, agente o subcontratista o cualquier embarcación que posea cualquiera de ellos, cualquier responsabilidad en relación con las mercancías y los contenedores, o su transporte, (incluso si tal responsabilidad surge en todo o en parte debido al acto, negligencia o incumplimiento del naviero fletante o de dicho servidor, agente o subcontratista), y en el caso de que se realice dicha reclamación o alegación, el*



*fletador indemnizará al naviero fletante y a su sirviente, agente o subcontratista. contra todas las consecuencias de cualquier tipo.*

*Los fletadores se comprometen a que los conocimientos de embarque emitidos para transportar las mercancías y los contenedores del fletador bajo este Slot Charter Party deberá contener: (i) ninguna Cláusula de Identidad del Porteador que pretenda establecer relación contractual alguna entre el naviero fletante y el propietario de la carga del fletador (traducción del autor)<sup>238</sup>.*

De la citada cláusula puede afirmarse, por un lado, que la intención de las partes es que en la relación obligatoria solo estén el naviero fletante y el fletador por espacios, evitando situaciones de confusión de sujetos e incertidumbre. Y, por otro lado, que en el conocimiento de embarque –que se emita en cada viaje en el que se embarquen mercancías– no se inserte ninguna cláusula en la que pueda vincularse al naviero fletante con el cargador que celebra el contrato de transporte con el porteador. Así, todos y cada uno de los conocimientos de embarque que se emitan bajo el contrato de *slot charter* han de recoger el nombre del fletador por espacios como porteador –contractual– frente al cargador, y nunca en nombre del naviero fletante. Ante tal circunstancia, puede afirmarse que la intención de las partes es evitar incluso la posible responsabilidad del naviero fletante como porteador efectivo, ya que éste de ninguna manera tendrá responsabilidad frente a terceros y, en el caso de que algún tercero reclamase frente al naviero fletante, el fletador por espacios se obliga a indemnizarle frente a cualquier evento. Resuelta la responsabilidad como porteador efectivo, no cabe hablar de transporte en este sentido en el contrato de *slot charter*.

En segundo lugar, es posible que no se utilicen todos y cada uno de los *slots* que son objeto del contrato de *slot charter*, por lo que el hecho de tener los derechos de utilización de, por ejemplo, 300 *slots*, no genera automáticamente 300 contratos de transporte de

---

<sup>238</sup> “*The Charterers undertake that no claim or allegation shall be made against the Owners or any servant, agent or Sub-contractor of the Owners by any person whomsoever, other than the Charterers, which imposes or attempts to impose upon the Owners or any such servant, agent or Sub-contractor or any Vessel owned by any of them, any liability whatsoever in connection with Goods and Containers, or their carriage, (even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect or default of the Owners or of such servant, agent or Sub-contractor), and in the event of any such claim or allegation nevertheless being made, the Charterers shall indemnify the Owners and such servant, agent or Sub-contractor against all consequences whatsoever thereof.*

*The charterers further undertake that bills of lading issued for the Charterer’s Goods and Containers carried under this Slot Charter Party shall contain: (i) No Identity of the Carrier Clause which purports to establish a contractual relationship between the Owners and the cargo interest of the Charterers”.*

mercancías<sup>239</sup>. El *slot* no se transporta, pero sí la mercancía contenedorizada que se aloje en el mismo. Así las cosas, mientras no se embarquen mercancías el naviero fletante sigue teniendo la obligación de *navegar* en la línea regular. El *slot charter*, por todo ello, no es un contrato de transporte de mercancías aunque su finalidad económica sí lo sea (como también es la común finalidad última del fletamento), sino de utilización del espacio o espacios del buque, donde se podrán alojar o no posteriormente mercancías contenedorizadas.

Asimismo, el contrato de *slot charter* puede dar lugar a posteriores contratos de explotación del buque, normalmente documentados mediante un conocimiento de embarque. Si consideramos el contrato de *slot charter* como un contrato de transporte se extingue la posibilidad de que sobre el mismo puedan realizarse otros contratos de utilización del buque. Tampoco se aprecia en la póliza SLOTHIRE cláusula de sustitución del buque, por lo que si eventualmente se perdiese el buque el naviero fletante queda exento del cumplimiento de sus obligaciones, mientras que en los contratos de transporte documentados mediante conocimiento de embarque la cláusula de sustitución del buque se encuentra inserta para garantizar que se cumple con la *locatio operis*, es decir, el transporte, independientemente del buque con el que se lleve a efecto<sup>240</sup>. Por el contrario, en la póliza SLOTHIRE 93 ha de

---

<sup>239</sup> Sin embargo, cuando se *reserve* un solo *slot* para un único viaje, se entiende que se está celebrando un contrato de transporte mediante una *reserva*, *vid.*, *supra*, el apartado 3.3 del capítulo primero. Nuestra doctrina clásica ya advertía que existen dos hechos distintos: “*la conclusión del contrato mediante la póliza de fletamento, y la recepción del cargamento, como acto ejecutivo del contrato, mediante el conocimiento de embarque*”, *vid.* GARRIGUES, J., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 705.

A tal efecto, en los trabajos preliminares a las Reglas de Rotterdam realizados por el Comité Marítimo Internacional, se discute ampliamente si los contratos de fletamento deben formar parte del artículo 3.3 de la nueva convención y, en tal caso, si debe hacerse una interpretación extensiva del fletamento incluyendo en el mismo contratos modernos como el contrato de volumen o el contrato de *slot charter*. Uno de los defensores de la no inclusión del fletamento en la nueva convención (en las RLHV y en las Reglas de Hamburgo el fletamento se excluye del ámbito de aplicación) fue la Asociación Francesa, quien en las respuestas al *Consultation Paper* del 31 de mayo de 2001 (*vid.* CMI Yearbook 2001, pág. 411, disponible en [http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK\\_2001.pdf](http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2001.pdf) última consulta 11/05/2018), afirma que se mantiene la exclusión del fletamento de la futura convención. La naturaleza jurídica del fletamento se distingue claramente del contrato de transporte, y por ello (...) la Asociación Francesa estima que la exclusión propuesta debe extenderse a los contratos vecinos pero distintos que se mencionan aquí: el contrato de fletamento, el contrato de volumen, el contrato de servicio y el contrato de *slot charter* (traducción del autor), “*L’exclusion des chartes-parties du domaine de la future Convention doit être maintenue. La nature juridique de l’affrètement commande une distinction claire avec le contrat de transport. Le contrat d’affrètement, contrairement à ce qu’indiquent les termes de la proposition formulée à l’article 3.3.1. n’est pas assimilable à un contrat de transport et ne peut suivre le même régime juridique. Plus généralement, l’Association Française estime que l’exclusion proposée doit effectivement être étendue aux contrats voisins mais distincts évoqués ici: contract of affreightment, volume contracts, service contracts, slot charters*”.

<sup>240</sup> *Vid.*, por todas, la cláusula 6 del formulario-tipo CONLINEBOOKING 2016, en virtud de la cual “*The carrier shall be at the liberty to carry the cargo or part of thereof to the Port of discharge by the said vessel or vessels either belonging to the carrier or others, or by other means of transport proceeding either directly or*

nominarse el buque y, en este sentido, podemos comprobar la exclusividad del buque que se elige por la ruta en la que se encuentra navegando, por la disponibilidad de espacios en el mismo y por sus características propias. El permitirse la exoneración –contractual– del naviero fletante de cara al transporte, deriva de que la obligación de resultado en el contrato de *slot charter*, el *opus*, no es el transporte. Tampoco quedan individualizadas específicamente las mercancías en el contrato. El transporte en este caso concreto podemos considerarlo uno de los posibles motivos subjetivos de los contratantes, que no debe confundirse con la verdadera causa del contrato. El móvil subjetivo que impulsa al contratante es el transporte de mercancías contenedorizadas, pero éste no debe confundirse con la causa del contrato de *slot charter*.

Mantenemos que, en tales circunstancias, el control náutico lo retiene el naviero fletante, que además podrá ser porteador solo si celebra adicionalmente un contrato de transporte con un cargador. Si la mercancía no ha sido embarcada, no debe ser porteador –ni hablarse de transporte puro– ya que no es éste el que ha prometido al cargador mediante un contrato de transporte el traslado de sus mercancías de un lugar a otro. Solo se compromete a la simple puesta a disposición de los espacios del buque<sup>241</sup> y a mantener el buque navegando en la línea regular en condiciones de navegabilidad a cambio de una contraprestación económica<sup>242</sup>. No se hace mención alguna a las responsabilidades relativas a la conducción y

---

*indirectly to such port*”. Por otro lado, la LNM en su artículo 211 dispone que “*Si el contrato se refiere a un buque determinado, éste no podrá ser sustituido por otro, salvo pacto expreso que lo autorice*”. A diferencia del contrato de transporte documentado mediante el conocimiento de embarque, los contratos de fletamento no suelen permitir la sustitución del buque, pues éste es el objeto del contrato del fletamento en sus modalidades tradicionales por tiempo y por viaje. En este sentido, la póliza SLOTHIRE 93 sigue la misma línea de las modalidades tradicionales de fletamento al no incluir cláusula de sustitución alguna, distanciándolo de la prestación de transporte.

<sup>241</sup> *Vid.* GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “Fletamento y transporte en el marco de proceso de reforma del derecho marítimo español”, en AA.VV., *Estudios...*, *op. cit.*, pág. 344, quien mantiene que el NVOCC, al obtener los derechos de explotación de los espacios del buque mediante un contrato de *slot charter*, tiene el papel de “*proporcionar un buque adecuado para la containerización, es decir, para llevar a cabo mercancías en contenedores*”. El citado autor nos muestra como en el contrato de fletamento por espacio existen dos empresas claramente separadas: la navegación y el transporte, enmarcando el contrato de *slot charter* dentro de la primera de ellas, ya que como bien sostiene, “*la promesa que hace el naviero fletante es exclusivamente poner a disposición del NVOCC –nuestro fletador por espacios– las células o espacios del buque*”. De ahí que afirme el citado autor que “*se trata de dos operadores distintos, que ofrecen servicios económicos diferentes –uno, la puesta del buque a disposición y, el otro, la conducción de mercancías o pasajeros–, así es también preciso que existan dos tipos contractuales diversos: el contrato puro de transporte y el contrato puro de fletamento*”.

<sup>242</sup> En este sentido, si el buque tuviese que hacer reparaciones o mantenimientos y no pudiese desempeñar la navegación en línea durante un tiempo indefinido, el fletador por espacios podrá ejercitar una acción de cobro de lo indebido para que el flete pueda ser restituido, el cual se abona por viaje y *slot* utilizado. En este sentido, *vid.*, *infra*, el apartado 5.2.2 del capítulo quinto.

custodia de las mercancías<sup>243</sup>, siendo éstas responsabilidades sustituidas por el compromiso de mantener los espacios adecuados para recibir y cargar las mercancías. Por ello, el contrato de fletamento por espacio o *slot charter* se centra en la puesta a disposición del espacio para realizar uno o varios viajes<sup>244</sup>, no en el transporte. Si bien todo transporte supone siempre la utilización de un espacio, no toda disposición de espacio conllevará siempre un transporte y, de esta manera, considerar el *slot charter* como transporte supondría modificar la naturaleza jurídica de la relación obligatoria.

Es necesario que distingamos, por un lado, la promesa de realizar viajes para terceros, llevando o no mercancías a bordo del buque y, por otro lado, la obligación de transportar mercancías, siendo dos prestaciones radicalmente distintas<sup>245</sup>. Nótese que en ambos escenarios existen obligaciones esenciales: por un lado, en el contrato de fletamento se obliga al fletante no solo a poner el buque a disposición del fletador –o fletadores por espacio– sino también a hacer *navegar* el buque de un puerto a otro en las escalas de la línea regular ininterrumpidamente. En este sentido, la prestación del fletante no se agota al realizar cada uno de los viajes, ya que adicionalmente conlleva otras obligaciones, como la puesta a disposición de la nave y de su tripulación para realizar cada viaje. La navegación, al menos en el contrato de *slot charter*, no puede ser considerada como instrumental y de carácter no esencial, sino todo lo contrario. Y, por otro lado, en el contrato de transporte se obliga al porteador a trasladar las mercancías y custodiarlas de un lugar a otro, siendo este resultado diferente al anterior. Así, no debemos confundir ambos negocios jurídicos, ya que a pesar de

---

<sup>243</sup> Vid. RUBIO, J., “El fletamento en el Derecho Español”, en *Biblioteca...*, *op. cit.*, págs. 16 y ss., quien sostiene que, respecto del fletamento clásico regulado en el Código de Comercio, “*lo fundamental será, pues, conocer cuando puede ejercitarse la actio ex locato; cuando el locator navis responde por la ex conducto de la custodia del cargamento, cuando posee este alcance la acción recepticia. Solo podrá explicarse en el caso de que haya recibido las mercancías, en el que se haya hecho cargo de su custodia durante la travesía hasta su entrega en puerto, es decir, cuando se haya comprometido a portearlas*”.

<sup>244</sup> Vid. RUBIO (*últ. op. cit.*, págs. 16 y ss.) cuyo autor, dentro del análisis del fletamento como contrato de transporte, estudia y hace referencia al “*contrato de fletamento de “espacios” (Raumvertrag, noleggio di spazio), cuya causa específica está en la puesta a disposición del espacio convenido para un determinado viaje*”, citando a Wüstendörfer, “*Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtsvertrag*”, II, págs. 97 y 186; Schaps, “*Das deutsche Seerecht*”, pág. 303; Pappenheim, “*Handbuch des Seerecht*”, II, págs. 105 y 109; y Guidi, “*Il contratto di noleggio e la polizza di carico*”, pág. 15.

<sup>245</sup> Así lo mantiene GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 398.

sus similitudes las obligaciones del contrato de transporte no se extienden, en puridad, al contrato de fletamento<sup>246</sup>.

Por lo demás, procede hacer aquí una reflexión breve en relación con el término “utilización de espacios”, ya que hablar de arrendamiento de espacio no parece ser la terminología más adecuada, pues el arrendamiento puro permite al arrendatario el goce del objeto arrendado, cuestión que parece discutida en este caso. Es más, cabe pensar que el contrato de *slot charter* esté más vinculado a la figura del contrato de fletamento en el que se gestiona y determina la utilización de los espacios del buque, sin entrar a debate si eso constituye un arrendamiento por sí mismo o no<sup>247</sup>. En este sentido, el contrato de *slot charter* puede establecerse para un viaje determinado o para un periodo de tiempo.

Por todo ello, no basta con la calificación de *contrato híbrido* que manifiestan los comentaristas de la BIMCO sobre de la póliza SLOTHIRE, ya que en nuestro ordenamiento jurídico no podemos categorizarlo como tal. Igualmente confusa y contradictoria es la terminología inglesa al emplear el término *hire* (alquiler o renta) a lo largo de la póliza. Término que no puede trasladarse literalmente a nuestro ordenamiento jurídico, ya que a pesar de que el contrato de *slot charter* pueda aproximarse a un arrendamiento parcial, cuya tesis también debe ser rechazada al corresponder al armador tanto la navegabilidad como la gestión náutica del buque, no cumple con los requisitos establecidos por la norma sustantiva española ni la jurisprudencia patria para calificarlo como tal. Además, como veremos posteriormente en la distinción de figuras afines, no solo se emplea el término *hire* sino también el de *sell* (venta de espacios), produciendo ciertas diferencias y ambigüedades en torno a la figura.

---

<sup>246</sup> A tal efecto, *vid.* RUBIO, J., “El fletamento en el Derecho Español”, en *Biblioteca...*, *op. cit.*, pág. 17, quien afirma que “*por el mero hecho de la locatio navis, el conductor no asume la figura del naviero. Será preciso examinar caso por caso a quien corresponde tal cualidad y, en consecuencia, quien realiza la empresa de transporte*”.

<sup>247</sup> En este sentido, *vid.* TULLIO, L., *Contratto di Noleggio...*, *op. cit.*, pág. 176, sección 16, autor que estudia la figura del *slot charter* dentro de “*I contratti di utilizzazione di spazi della nave*”, los contratos de utilización de espacios de la nave, entre los que se encuentran el formulario-tipo *BOXTIME* y el contrato de *slot charter*, siendo esta nomenclatura más adecuada para iniciar la discusión sobre su naturaleza jurídica. Que el autor deliberadamente abra el debate sin hacer referencia al arrendamiento ya es de por sí una aproximación a la teoría del fletamento, y prosigue haciendo referencia a la disposición no de toda la nave, solo del espacio, “*disposizione non di tutta la nave, ma soltanto di alcuni suoi spazi (slots)*”. Esta disposición de la que habla el autor es la que nos interesa en nuestro estudio de cara a determinar la naturaleza jurídica.

La póliza SLOTHIRE 93 parece configurarse como un contrato de fletamento por viaje, sin todas las características propias de un *voyage charter*. Así, el flete se establece por viaje, según se dispone en la casilla 15 “*slot charter hire per voyage*”. No obstante, el periodo contractual puede no corresponderse con un solo viaje. La casilla 12 permite que el contrato tenga un periodo determinado, es decir, de larga duración o superior a un viaje. Esto no transforma el contrato en un fletamento por tiempo, ya que la base del contrato sigue siendo el viaje o los viajes predeterminados, que se realizan dentro de la línea regular.

### 3.2. El *slot charter* y el contrato de arrendamiento

Dentro de los contratos de utilización del buque, el arrendamiento es una modalidad que se encuentra reservada para aquellos casos en que se produce un traslado posesorio del buque del arrendador al arrendatario<sup>248</sup>, es decir, aquél cede a éste la utilización del buque en su totalidad para su explotación. El arrendamiento se constituye normalmente por tiempo determinado a cambio de una contraprestación económica en forma de alquiler. Según lo dispuesto en el artículo 188 de la LNM, el arrendamiento de buque es un contrato por el cual arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características<sup>249</sup>.

El arrendatario de buque puede recurrir a esta figura contractual para disponer de un buque que le permita incrementar la capacidad de carga para su oferta a sus clientes, lo que tiene como consecuencia el ahorro de los costes inherentes a la adquisición de la propiedad de

---

<sup>248</sup> Vid. CARLÓN, L., “Naturaleza y disciplina del contrato de arrendamiento de buque”, en *RDM*, núm. 11, 1969, págs. 17-46; RODRÍGUEZ CARRIÓN, J.L., El contrato de arrendamiento de buques, en *ADM*, vol. III, 1984, págs. 297-345; MATILLA ALEGRE, R., *Contrato de Utilización...*, *op. cit.*, pág. 23; ESPINOSA CALABUIG, R., *El Contrato...*, *op. cit.*, pág. 292; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Arrendamientos de buques...*, *op. cit.*, pág. 127; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 501.

<sup>249</sup> Sobre el arrendamiento en la doctrina más autorizada, *vid.*, por todos, GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Arrendamientos de buques...*, *op. cit.*, págs. 128 y ss.; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 570-576; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 501; GONZÁLEZ-LEBRERO Y MARTÍNEZ, R.A., “El contrato de arrendamiento de buque en la Ley de Navegación Marítima”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 141-151; PETIT LAVALL, M.V., “El contrato de arrendamiento de buque”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 275-294; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 250-259; ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 188 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 580-590.

un buque, o en su caso la financiación de dicha operación. De esta manera, el criterio para decantarse por un arrendamiento es la rapidez con la que se puede operar en el tráfico marítimo sin llevar aparejados los grandes costes de la adquisición del buque. Por otro lado, esta figura contractual también puede ser del interés del arrendador, ya que con dicho contrato se no solo se traslada la gestión comercial del buque, sino también la dirección náutica, de la cual deja de ser responsable.

Si se considera el contrato de *slot charter* como un arrendamiento, el arrendador no tendría obligación alguna de custodiar de los contenedores alojados en los espacios del buque objeto del contrato y, por lo tanto, sus obligaciones serían estrictamente las recogidas en los artículos 1554<sup>250</sup> y 1557<sup>251</sup> del Código Civil. Además, si fuese un arrendamiento, el arrendador podría afirmar que la contraprestación económica por el arriendo de los espacios se pagaría en función del espacio adquirido en el buque y el tiempo de duración del contrato y no en función del valor de la mercancía. E incluso si se determinase la obligación como arrendador de vigilar y custodiar la mercancía por encontrarse dentro del buque, en el que también se hallan otros bienes de terceros, es discutible que dicho elemento pueda desvirtuar la tesis del arrendamiento.

Podría postularse, en este sentido, que la naturaleza del contrato de *slot charter* se aproxima a la de un arrendamiento de uso de la cosa, según lo dispuesto en el artículo 1543 del Código Civil<sup>252</sup>, siendo la cosa el espacio arrendado del buque o *slot*, estableciendo el precio de la contraprestación económica en función de los espacios arrendados. Esta postura es la que parece adoptar inicialmente un importante sector de la doctrina<sup>253</sup>, aunque luego la abandona al comprobar que no hay desplazamiento posesorio alguno, ya que el armador retiene la posesión del objeto del contrato, por lo que termina calificándolo como un “contrato

---

<sup>250</sup> “El arrendador esta obligado: 1.º A entregar al arrendatario la cosa objeto del contrato. 2.º A hacer en ella durante el arrendamiento todas las reparaciones necesarias a fin de conservarla en estado de servir para el uso a que ha sido destinada. 3.º A mantener al arrendatario en el goce pacífico del arrendamiento por todo el tiempo del contrato”.

<sup>251</sup> “El arrendador no puede variar la forma de la cosa arrendada”.

<sup>252</sup> Vid. ARROYO, I., *Curso...*, op. cit., pág. 509, quien defiende la anterior tesis.

<sup>253</sup> En este sentido, vid. GABALDÓN, J.L., *Curso...*, op. cit., pág. 534.

híbrido”, en línea con la tesis inglesa<sup>254</sup> y la del comité de la BIMCO que realizó el estudio inicial de la figura.

A nuestro entender, carece de justificación la teoría del arrendamiento por cuanto es imposible argumentar, con rigor técnico, que se aprecia la esencia de la “*locatio rei*”, esto es, la cesión del goce o uso exclusivo sobre un bien, ya que el supuesto de hecho sugiere que la posesión del espacio del buque no se desplaza en ningún momento del naviero al fletador, no pudiendo entenderse tampoco como una cesión del uso. La supuesta cesión del goce que se le daría en el contrato de *slot charter* no coincidiría con la cesión del goce de un arrendamiento de bien mueble, ya que el espacio del buque no es determinado ni es elegido por el fletador, sino por el fletante en cada viaje, normalmente a discreción del capitán del buque o el naviero al que éste represente, muchas veces por razones técnicas vinculadas al debido equilibrio de la nave y otras por cuestiones logísticas.

Aunque no pueda calificarse como arrendamiento, aún se menciona como tal en la póliza-tipo y en los contratos que posteriormente veremos, no se puede negar que los elementos del contrato de *slot charter* puedan implícitamente aproximarse al arrendamiento por su afinidad a la figura. Pero según esté redactado el contrato y la intención de las partes, el contrato podrá tener una naturaleza u otra según se interprete en un sentido u otro. Profundizando en la institución de la posesión, es igualmente innegable que la posesión consagrada en el artículo 432 del Código Civil que le competería al arrendatario es una “*posesión en concepto distinto del de dueño*”, lo cual no se discute en ningún momento. Podemos concluir que no puede estimarse que el contrato de fletamento por espacio sea un contrato puro de arrendamiento y, por ello, no tiene su naturaleza jurídica aunque participe de algunos de los elementos inherentes a esta figura en mayor o menor grado.

### **3.3. El *slot charter* como contrato de fletamento**

---

<sup>254</sup> Vid. HANCOCK, C., “Containerisation, slot charters and the law”, en THOMAS, R., *Legal..., op. cit.*, párrafo 14.2.



Los detractores de la tesis del arrendamiento coinciden en que el contrato de *slot charter* se aproxima más a un fletamento<sup>255</sup>, en tanto que comparte las características esenciales de este último contrato típico, regulado dentro de la teoría general de los contratos de explotación del buque. En concreto, el *contrato de fletamento* se encuentra regulado en el Capítulo II del Título IV de la LNM, específicamente dedicado a los contratos de utilización del buque. Dada la importancia del contrato de fletamento, el legislador aborda sus aspectos más sustantivos en diez secciones, siendo en la primera de ellas donde se delimita el concepto del mismo, optando por tener un tipo contractual unificado que equipara el contrato de fletamento con el contrato de transporte de mercancías<sup>256</sup>.

El objeto inmediato del fletamento, en general, es la puesta a disposición del buque en condiciones de navegabilidad para la realización de uno o varios viajes, lo que no implica necesariamente que el contrato lleve aparejada la obligación de transportar las mercancías<sup>257</sup>, obligación que sí se encuentra presente en el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo. Sin embargo, ¿dónde se encuentra el transporte en una operación de *slot chartering*? Es necesario en este momento diferenciar por un lado la naturaleza jurídica del contrato y por otro lado los elementos que intervienen en la ejecución del mismo.

---

<sup>255</sup> Sin embargo, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 535, quien afirma que el contrato de *slot charter* a un fletamento parcial.

<sup>256</sup> *Vid.* LLORENTE LÓPEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 155-156; EMPARANZA SOBEJANO, A., “La responsabilidad del porteador marítimo”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 376-379; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 261-262; y ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 203 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 23-41, *Curso...*, *op. cit.*, págs. 495-500.

Uno de los argumentos por los que se equipara el contrato de fletamento al de transporte es debido a que las pólizas de fletamento por viaje como la MULTIFORM, GENCON, GASVOY, entre otras, se redactan para que el buque *transporte* mercancías homogéneas como suelen ser los graneles sólidos o líquidos, de tal manera que la doctrina identifique, al menos en parte, el contrato de fletamento con el de transporte ya que con la póliza de fletamento por viaje actúa como documento acreditativo del transporte de mercancías. Al respecto, *vid.*, por todos, ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 542.

<sup>257</sup> Supuesto que acontece en otros contratos de fletamento en los que no hay transporte alguno, acercándose más a los arrendamientos de servicios o de obras, como puede ser un contrato de salvamento, draga o remolque, entre otros, contratos donde existe de una navegación sin transporte. *Vid.* GABALDÓN, J.L., Las pólizas de fletamento..., *op. cit.*, pág. 453-457; y PULIDO BEGINES, J.L., *Curso de derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2015, pág. 216, quien amplía los supuestos en los que se da una navegación sin transporte, a “*los deportes náuticos, el salvamento, la perforación del subsuelo, la lucha contra la contaminación, el almacenamiento de crudos, la exploración de fondos submarinos y la rotura de hielo*”.

Recordemos que el contrato de fletamento por espacio lo estamos analizando en el marco del estudio del transporte marítimo de mercancías contenedorizadas en línea regular, donde el porteador se compromete a custodiar las mercancías que se embarquen y realizar todos los trayectos de la línea regular, la cual se caracteriza por tener una ruta prefijada con distintos destinos o escalas en la que opera uno o varios buques con la finalidad de cubrir normalmente una serie de trayectos periódicos, buscando alcanzar la máxima eficiencia en las rutas. Por ello, si el objeto del contrato de *slot charter* es la puesta a disposición de uno o varios espacios determinados del buque para alojar posteriormente mercancías contenedorizadas, la obligación principal del naviero fletante debería ser estrictamente la navegación en línea a cambio de una contraprestación, el flete, por la puesta a disposición o cesión de los espacios<sup>258</sup>.

El hecho de utilizar una línea regular tiene necesariamente dos consecuencias: la adhesión del fletador por espacio al viaje del naviero fletante y la no exigencia al fletador de controlar comercial y náuticamente el buque, como sí ocurre en la modalidad tradicionales de fletamento por viaje<sup>255</sup>. Ello lleva inexorablemente a vincular el flete con el *slot* o espacio, y no con los viajes que se realicen, ya que el fletador por espacio adquiere los derechos de explotación, y podrá o no alojar en los espacios mercancías contenedorizadas según se celebren contratos de transporte de mercancías durante la vigencia del contrato. Por ello, no se producirá incumplimiento si el fletador no carga las mercancías en similitud con el fletamento por tiempo, es decir, es irrelevante que se haga uso o no del espacio del buque para con el flete, pues la obligación que asume el fletante a cambio de la contraprestación económica del fletador es estar en el lugar y en el momento pactado en el contrato para posteriormente realizar el viaje a través de la ruta predefinida. Si en el seno de un *slot charter* se celebrase un contrato de transporte de mercancías entre el fletador por espacio y un

---

<sup>258</sup> Vid. RUBIO, J., “El fletamento en el Derecho Español”, en *Biblioteca de la Revista de Derecho Privado, Serie A, Estudios jurídicos Básicos*, vol. XXIII, Madrid, 1953, pág. 38, quien, citando a González Huebra, *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, págs. 96 y ss., diferencia entre el “contrato por el que se obligan a llevar en ella al punto que se designe personas o efectos de otro por el precio que se estipula”, llevar en ella al punto que se designe personas o efectos de otro por el precio que se estipula”, y “el contrato que se celebra con el naviero a quien se cede, por un precio cierto o gratuitamente, para que se expida por su cuenta (el transporte), porque son cosas distintas y producen efectos diferentes”

<sup>255</sup> En el contrato de fletamento por viaje no es necesario tampoco el control náutico ni comercial del buque por parte del fletador. Vid., por todos, ARROYO, I., *Curso...*, op. cit., pág. 542.

cargador, entonces y solo entonces adquiriría la condición de porteador el fletador por espacio. De manera que, como consecuencia del contrato de fletamento por espacio, no se pueden identificar a las partes como porteador y cargador en el sentido del artículo 203 de la LNM.

El objeto del contrato de fletamento por espacio en su concepción más purista, como veremos más adelante, no es transportar las mercancías, ni tan siquiera entregarlas, pero por otro lado, tampoco podemos considerar que sea solo la puesta a disposición de un buque, también es esencial la navegación del mismo durante un tiempo determinado. Si nos acercamos al fletamento por tiempo, podemos observar que la naturaleza jurídica de dicha tipología contractual se aproxima más a una *locatio navis*, pues el fletante se obliga a poner en disposición del fletador un buque en condiciones de navegabilidad durante un tiempo determinado<sup>259</sup>. Pero tampoco resulta acertado afirmar que el contrato de arrendamiento de espacio sea un fletamento por tiempo, ya que en este contrato se tiene en cuenta la totalidad del buque y no solo de una parte de su cabida o capacidad de carga<sup>260</sup>.

Para entender mejor el supuesto discutido del *slot charter* que nos encontramos analizando, resulta de interés hacer una breve referencia a un supuesto similar respecto al cual también hay una discusión sobre su naturaleza jurídica: el contrato de arrendamiento de plazas de garaje<sup>261</sup>, por el cual la parte propietaria de un local acondicionado con diversas plazas de aparcamiento, se obliga a la guarda y custodia de un vehículo determinado, con o sin atribución de una plaza fija en concreto, asumiendo un específico deber de custodia y vigilancia, a cambio de un precio, normalmente mensual (si se alquila o arrienda). El contrato de garaje se encuentra regulado en la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, que regula los contratos de aparcamientos de vehículos, cuyo artículo 1 define dicho contrato como aquel mediante el que "*una persona cede, como actividad mercantil, un espacio en un local o recinto del que es titular para el*

---

<sup>259</sup> Vid. ARROYO, I., "El contrato de fletamento por tiempo en la teoría de los contratos de utilización del buque", en *ADM*, vol. XVIII, 2001, pág. 21.

<sup>260</sup> En este sentido, vid. RUBIO, J., "El fletamento en el Derecho Español", en *Biblioteca de la Revista de Derecho Privado, Serie A, Estudios jurídicos Básicos*, vol. XXIII, Madrid, 1953, pág. 30, quien, citando a Valin, utiliza en su estudio el término *arrendamiento de espacios* para referirse a aquellos que son necesarios para contener la carga.

<sup>261</sup> Sobre esta figura contractual, vid., en general, HERRADA ROMERO, R.I., *El contrato de garaje*, Edersa, Madrid, 2001, págs. 21-34 y MARTÍ ADELL, F., *El contrato de garaje y la responsabilidad derivada del mismo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2009, págs. 17-47, quien realiza un profundo estudio de la figura a raíz de la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, que regula los contratos de aparcamientos de vehículos, destacando el análisis de la naturaleza jurídica del contrato de garaje.

*estacionamiento de vehículos de motor, con los deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo de ocupación, a cambio de un precio determinado en función del tiempo real de prestación del servicio*”<sup>262</sup>. Sin embargo, el contrato de garaje no se encuentra definido en dicha ley, pero podemos delimitarlo conceptualmente como aquel contrato atípico por el cual el propietario o conductor de un vehículo lo deja estacionado temporalmente en un lugar habilitado para ello, abierto o cerrado y determinado o indeterminado, contra el pago de un canon que se establece en función del tiempo de utilización de aquel<sup>263</sup>.

El contrato de garaje ha de distinguirse del contrato de aparcamiento de vehículos<sup>264</sup>, que se encuentra regulado en la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos<sup>265</sup>. En primer lugar, el artículo 1 de la citada Ley establece que los aparcamientos son aquellos “*en los que una persona cede, como actividad mercantil, un espacio en un local o recinto del que es titular, para el estacionamiento de vehículos a motor, con los deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo de ocupación, a cambio de un precio determinado en función del tiempo de estacionamiento*”. La primera diferencia es, por lo tanto, la presencia de la obligación de guardia y custodia, que en el contrato de garaje dicha obligación no tiene la misma intensidad que en el contrato de aparcamiento de vehículos<sup>266</sup>. En segundo lugar, podemos destacar el carácter mercantil del contrato de aparcamiento o

---

<sup>262</sup> Vid. el artículo 1, redactado por el número uno del artículo 3 de la Ley 44/2006, de 29 de diciembre, de mejora de la protección de los consumidores y usuarios, que modifica la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del Contrato de Aparcamiento de Vehículos.

<sup>263</sup> Así lo define MARTÍ ADELL, F., *El contrato de garaje...*, op. cit., pág. 22, basándose en definiciones jurisprudenciales de las sentencias de la AP de Madrid, de 10 de diciembre de 1992, de la AP de Barcelona, de 17 de marzo de 1994 y de la AP de Castellón de 17 de febrero de 1999, todas ellas citadas en el mismo.

<sup>264</sup> A tal efecto, vid. la sentencia n.º 849/1996 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de octubre de 1996 (ROJ: 5733/1996, *Id Cendoj*: 28079110011996101564), en la que se mantiene que “*El primero de dichos contratos es aquel en virtud del cual el propietario del parking se obliga a la guarda de un vehículo determinado con o sin fijación de plaza concreta asumiendo un deber de custodia, vigilancia y actividades complementarias de limpieza, conservación del local, etc. y en que por aplicación de la denominada teoría de la combinación han de tenerse presentes los elementos de los tipos de contratos más afines (depósito y arrendamiento de servicios) para la solución del supuesto litigioso; mientras que el de estacionamiento es el negocio jurídico en que se cede tan sólo el uso de un espacio y en el que salvo en determinados lapsos temporales (por ejemplo, limpieza), no se produce obligación de guarda y custodia*”.

<sup>265</sup> Nótese que esta Ley se encuentra modificada por la Ley 44/2006, de mejora de la protección de los consumidores.

<sup>266</sup> Vid. la SAP de Asturias de 23 de febrero de 1996, citada en ARROYO APARICIO, A., *El contrato de aparcamiento de vehículos*, Marcial Pons, Madrid, 2008, págs. 24-25, y “Contrato de aparcamiento de vehículos” en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (dir.), *Contratos mercantiles*, t. I, Aranzadi, Cizur Menor, 2017, págs. 1045-1092.

“parking”, propio de una empresa que expide un ticket a cambio de una contraprestación económica frente al garaje, término que se reserva en la práctica a aquellos usuarios que guardan sus vehículos en una plaza determinada por periodos temporales de larga duración<sup>267</sup>. Y, en tercer lugar, no puede en el contrato de aparcamiento de vehículos considerarse al usuario como un arrendatario puro ya que ni se produce la entrega de la cosa ni existe traspaso posesorio del titular del establecimiento mercantil al usuario<sup>268</sup>.

Nos referimos al contrato de garaje porque en él convergen el interés del garajista por considerar el contrato como un arrendamiento y el del particular como un depósito, donde ha lugar el deber de custodia del bien<sup>269</sup>. El arrendatario del garaje tiene la llave de acceso y puede entrar y salir, aparcar su coche o no, pero es el único que tiene acceso al garaje, de manera que al arrendador se le exige que garantice la seguridad del recinto y el de la cosa, impidiendo a que ningún otro usuario aparque en el sitio de otro, obligación propia de los contratos de arrendamiento. Por ello, encontramos elementos del deber de custodia propio del contrato de depósito. Análogamente, se discute si la posesión del espacio donde se ubicaría el vehículo se cede o no, e igualmente se llega a la conclusión de que a pesar de tener una vinculación más próxima con el arrendamiento, no puede constituirse como tal al no haber desplazamiento posesorio tampoco.

---

<sup>267</sup> Vid. la sentencia n.º 849/1996 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de octubre de 1996 (ROJ: 5733/1996, *Id Cendoj*: 28079110011996101564), en virtud de la cual “*En la práctica, y de acuerdo con la semántica corriente atendiendo al concepto de negocio, en sentido económico, "garaje" es palabra que aparece constreñida a locales reservados cuyo uso queda limitado a usuarios habituales que guardan en el sus coches, en plaza determinada, ya sea de su propiedad, ya sea arrendada por precio único que no tiene en cuenta las horas de permanencia ni los días, sino periodos temporales de mayor duración (meses o años...), mientras que el aparcamiento o "parking", entendido, más allá de su acepción neutra, como empresa que cobra un canon, supone un local o terreno acotado, (al que no se puede entrar libremente con el vehículo) con casetas o controles de acceso) en los que se expende, manual o mecánicamente, un tique o boleto que principalmente marca la hora y el día de entrada del vehículo conducido por el usuario que debe estacionarlo en cualquiera de las plazas disponibles, circunstancia que generalmente se anuncia, por medio de una oferta pública, según carteles avisadores que indican si el espacio destinado se halla "completo" (sin ninguna plaza disponible) o "libre" (con plazas disponibles); y, con casetas o controles de salida que obligan para retirar y llevarse el coche a abonar antes el precio establecido por horas o días de permanencia, conforme a módulos proporcionales*”.

<sup>268</sup> Vid. ARROYO APARICIO, A., *El aparcamiento...* págs. 33-34, quien afirma que el contrato contiene elementos del arrendamiento y del depósito, planteando la tesis de la naturaleza mixta de este contrato atípico.

<sup>269</sup> En este sentido, vid. LUQUE JIMÉNEZ, C., “Reflexiones acerca del Contrato de Aparcamiento”, en *Revista Derecho Patrimonial*, n.º 14, 2005, pág. 26, quien señala tres teorías acerca de la naturaleza jurídica del contrato de aparcamiento: arrendamiento de local, depósito y contrato atípico.

Lo anterior lo podemos conectar con el fletamento, ya que si consideramos el contrato de *slot charter* como tal ¿se realiza con una finalidad de transporte o de depósito? No podemos ignorar que los contratos de fletamento los vinculamos erróneamente al transporte por ser ésta su finalidad última<sup>270</sup>, a pesar de no ser estrictamente contratos de transporte de mercancías, e igualmente ocurre con el depósito. El deber de guarda y custodia del depósito, como ocurre en el contrato de garaje, ha de diferenciarse del deber de procurar el uso y disfrute de la cosa, propio del arrendamiento, ya que el naviero fletante debe garantizar que en los espacios del fletador no pueden alojarse otros contenedores de terceros (lo que presenta similitudes con la figura del arrendamiento). Por todo ello, dada la especialidad del contrato parece más lógico concluir que no estamos ni ante un fletamento *strictu sensu* ni ante un arrendamiento de espacios. Es más, podemos mantener que este tipo de contrato es un contrato de *utilización de espacios* para el transporte de mercancías.

Es clara por tanto la separación que cabe apreciar, desde el punto de vista de la posesión, entre el arrendamiento del buque entero, en el que sí hay desplazamiento posesorio y un goce autónomo, y el arrendamiento de parte del espacio del buque, donde no existe tal desplazamiento. Al haber intereses de terceros en los otros espacios del buque, el fletador por espacios no puede controlar la gestión comercial del buque en su totalidad ni la gestión náutica<sup>271</sup>, la cual permanece en el naviero fletante.

### 3.4. Los contratos atípicos frente a las modalidades tradicionales de fletamento

El contrato es uno de los instrumentos a través de los cuales se manifiesta el principio de autonomía privada. En el contrato se constituyen una serie de normas de las cuales nacen un derecho de crédito y una deuda o deber de prestación que vinculan a un acreedor y a un deudor respectivamente. Esta correlación entre derecho subjetivo y deber jurídico se recoge en nuestro ordenamiento jurídico en los artículos 1255 y siguientes del Código Civil<sup>272</sup>.

---

<sup>270</sup> *Vid.*, *supra*, la nota 196.

<sup>271</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 3.6 del capítulo cuarto.

<sup>272</sup> Nuestro ordenamiento jurídico consagra el mencionado principio de libertad contractual y autonomía privada mencionado en el artículo 1255 del Código Civil, lo que permite que las partes puedan crear formas negociales y dotarlas de garantías jurídicas sin que necesariamente se encuentren *a priori* tipificadas por la ley, superando los esquemas legales establecidos. En este sentido, *vid.* la sentencia n.º 428/2012 de la Sección Primera

Nuestra ley sustantiva recoge las cuestiones que giran en torno a las relaciones jurídicas nacidas de los contratos en general en un contexto de buena fe<sup>273</sup>.

Por todo ello, en virtud de un contrato de fletamento por espacio, el naviero fletante tiene un derecho de crédito frente al fletador por espacios, cuyo deber jurídico consiste en el pago del flete a cambio de la utilización de los espacios del buque. Ahora bien, ¿estamos ante un contrato de naturaleza civil o mercantil? En primer lugar, debemos recordar que en nuestro Código de Comercio<sup>274</sup> un contrato mercantil no se diferencia conceptualmente del contrato civil, pues sigue el mismo concepto de contrato que se encuentra en el artículo 1254 del Código Civil, por el cual “*el contrato existe desde que una o varias personas consienten en obligarse, respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio*”. De este modo, existe una teoría general del contrato recogida en nuestro Código Civil, y la legislación especial mercantil tan solo se encarga de regular aquellos negocios jurídicos que, por su especialidad, se configuran como contratos mercantiles, los cuales conceptualmente no dejan de ser contratos semejantes a los civiles pero tienen una regulación diferente de la civil.

A tal efecto, para determinar el carácter mercantil de un contrato es necesario que éste se encuentre dentro del supuesto de hecho del artículo 2 del Código de Comercio, en virtud del cual “*serán reputados actos de comercio los comprendidos en este código y cualesquiera otros de naturaleza análoga*”. Esta concepción objetivista o contractualista que recoge el Código de Comercio se distancia de la nueva realidad económica, que considera contratos mercantiles aquellos que integran la actividad productiva o comercial que realiza el empresario, es decir, contratos de empresa, ya que el Derecho mercantil moderno se centra en los empresarios mercantiles que realizan diversas actividades económicas concretas<sup>275</sup>, siendo el *contrato* el medio jurídico o el instrumento que se utiliza para la explotación de la mencionada actividad económica.

---

de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de julio de 2012 (ROJ: 6338/2012, *Id Cendoj*: 28079110012012100561).

<sup>273</sup> *Vid.* la jurisprudencia del la Tribunal Supremo relativa al artículo 1258 del Código Civil, donde se mantiene que la buena fe consiste en “*una conducta ética, significada por los valores de honradez, lealtad, justo reparto de la responsabilidad*”, concretamente la sentencia n.º 320 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 08 de julio de 1981 (ROJ: 5263/1981, *Id Cendoj*: 28079110011981100495).

<sup>274</sup> *Vid.* el artículo 50 del Código de Comercio.

<sup>275</sup> *Vid.* PEINADO GRACIA, J.I., “Las obligaciones y los contratos mercantiles” en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, págs. 418 y ss.

Resulta evidente el carácter mercantil del contrato de fletamento por espacio, ya que es “celebrado por el empresario, con la finalidad propia y específica de la empresa que ejercita y, por tanto, aquel que se encuentra en una relación de pertenencia orgánica a la actividad económica constitutiva de la misma<sup>276</sup>” y se ubica además dentro del ámbito de aplicación del artículo 2 del Código de Comercio. En este supuesto, tienen la condición de empresario tanto el naviero fletante, el cual tiene los derechos de explotación de los espacios del buque<sup>277</sup>, como el fletador por espacios, quien obtiene los derechos de explotación del naviero fletante. El hecho de que intervenga como parte contratante una empresa es lo que lo distancia del carácter civil, si bien las disposiciones del Código Civil le serán aplicables con carácter supletorio<sup>278</sup>.

Una vez determinada la naturaleza mercantil del contrato de fletamento por espacio o *slot charter*, el primer obstáculo al que se enfrenta éste es la falta de una regulación legal<sup>279</sup>, dado que no se encuentra entre de las figuras contempladas por la LNM (ni en ninguna otra ley) y el contrato se regula bajo la libertad de pactos recogida en el artículo 1255 del Código Civil. Es más, el contrato de *slot charter* no puede asimilarse completamente a ninguna de las figuras por la LNM (ni al fletamento ni al arrendamiento), sino que es un contrato atípico

---

<sup>276</sup> Así lo afirma GARRIGUES, J., “Tratado de Derecho Mercantil”, en *Revista Derecho Mercantil*, 1963, pág. 245. Sobre la mercantilidad de los contratos, según la doctrina más autorizada, *vid.* DE LA CUESTA RUTE, J.M. y VALPUESTA GASTAMINZA, “Marco general de la contratación mercantil”, en DE LA CUESTA RUTE, J.M. (dir.), y VALPUESTA GASTAMINZA, E., *Contratos...*, *op. cit.*, págs. 10-42; URÍA, R., MENÉNDEZ, A., y VÉRGUEZ, M., “El contrato mercantil”, en URÍA, R., MENÉNDEZ, A.(dirs.), *Curso...*, *op. cit.*, págs. 35-41; PEINADO GRACIA, J.I., “Las obligaciones y los contratos mercantiles” en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, págs. 418 y ss.; y BROSETA PONT, M., MARTÍNEZ SANZ, F. (dirs.), *Manual...*, *op. cit.*, págs. 34-36.

<sup>277</sup> *Vid.*, el artículo 145.2. de la LNM.

<sup>278</sup> *Vid.* LA CASA GARCÍA, R., “Fuentes del Derecho Mercantil”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, págs. 56 y 59. Sobre el carácter supletorio del Derecho Civil, *vid.* el artículo 4.3 del Código Civil en relación con los artículos 2 y 50 del Código de Comercio, en virtud del cual “Las disposiciones de este Código se aplicarán como supletorias en las materias regidas por otras leyes”.

<sup>279</sup> Cuestión que sí se recoge en otros ordenamientos jurídicos, concretando que pueden las partes concluir contratos que no estén particularmente tipificados. *Vid.* el artículo 1.322 del Código Civil italiano de 1942, en su apartado segundo, según el cual las partes pueden concluir un contrato que no pertenezca a una disciplina típica particular, siempre que esté destinada a lograr los intereses dignos de protección bajo el ordenamiento jurídico, “*Le parti possono anche concludere contratti che non appartengono ai tipi aventi una disciplina particolare, purché siano diretti a realizzare interessi meritevoli di tutela secondo l'ordinamento giuridico*”. Sobre el concepto de atipicidad, *vid.*, por todos, CHULIÁ VICENT, E., BELTRÁN ALANDETE, T., *Aspectos Jurídicos de los Contratos Atípicos*, tomo I, Bosch, Barcelona, 2005, págs. 11 y ss.



diferente a los regulados por dicha ley<sup>280</sup>. En sí, la catalogación de un contrato como atípico solo hace referencia a un contrato que no encuentra regulación en la normativa vigente, a pesar de tener una realidad práctica para la industria y ser identificado en el tráfico<sup>281</sup>, lo que lleva a ser reconocido por la doctrina y la jurisprudencia.<sup>282</sup>

Desde el Derecho Romano, la importancia de la "tipicidad" contractual ha sido máxima, si bien las formalidades y la excesiva rigidez de la norma<sup>283</sup> hacían que no prosperaran otras formas contractuales<sup>284</sup>. El mismo problema se traslada a nuestros días, ya que *“al pasar de la abstracción de las normas a la realidad social, las formas contractuales, rígidas y excesivamente reguladas, tienen que adaptarse al contenido económico que para el tráfico de bienes, fin de los contratos, se propone llevar a ellas la libertad de los contratantes*<sup>285</sup>. Esto pone de manifiesto la importancia de los contratos atípicos en el desarrollo de la vida social y económica, pues solo mediante el abandono del formalismo y la

---

<sup>280</sup> Así lo reconoce DÍAZ DE LA ROSA, A., “El contrato de fletamento con fines de transporte: especial referencia al fletamento por viaje consecutivo”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, op. cit., pág. 604.

<sup>281</sup> Vid. JORDANO BAREA, J., “Los Contratos Atípicos”, en RGLJ, 1953, pág. 58, autor que acertadamente expresa que *“los contratos atípicos, presentaban una problemática de orden práctico y siempre actual (...) pues la categoría del contrato atípico no es susceptible de agotamiento”*. Ese “agotamiento” al que se refiere el autor es la expresión máxima de la importancia de estos contratos para la evolución de los ordenamientos jurídicos, ya que con el tiempo se van tipificando e incorporando a los textos legales, ya sea en códigos o mediante legislación especial.

<sup>282</sup> Así lo afirma CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, op. cit., pág. 610. No existe concepto legal de atipicidad, sino doctrinal, ya que no hay cuerpo normativo en nuestro ordenamiento jurídico que lo haya definido sino que lo ha hecho la doctrina. Así, asevera el autor, se *“va abandonando la vieja terminología de los contratos nominados e innominados, sustituyéndola por la de contratos típicos y atípicos”*. Acertadamente explica el mismo autor que los contratos atípicos son los que *“faltos de individualidad y reglamentación legal, se rigen por las normas generales de la contratación”*, referencia inequívoca a las disposiciones ya mencionadas del Libro IV del Código Civil. En este marco legal es en el que se encuentra el contrato de *slot charter* en la actualidad, pues es un contrato que, a pesar de no encontrarse tipificado ni estar dotado de una reglamentación legal específica, es un contrato vinculante que se utiliza frecuentemente en la industria de los transportes de mercancías en línea regular.

<sup>283</sup> Vid. BETTI, E., *Diritto Romano*, I, Parte General, CEDAM, Padua, 1935, págs. 218 y ss.

<sup>284</sup> En el Derecho Romano no existía el concepto de atipicidad referido a la inexistencia de regulación legal de un determinado contrato, ya que el principio de libertad contractual no se encontraba reconocido en el Derecho clásico. Sin embargo, posteriormente en la Compilación justiniana se asienta el concepto de contratos “innominados”, que son aquellos por los cuales *“cuando dos personas se ponen de acuerdo a fin de realizar una prestación a cambio de otra, y una de ellas realiza la suya, surge para la otra la obligación de cumplir con la contraprestación”*. Vid. IGLESIAS, J., *Derecho Romano*, Sello Editorial, Barcelona, 2010, págs. 297 y ss.

<sup>285</sup> Vid. la sentencia del Tribunal Supremo de 27 de Febrero de 1950, texto completo disponible en [https://www.boe.es/publicaciones/anuarios\\_derecho/abrir\\_pdf.php?id=ANU-C-1951-10034000378\\_ANUARIO\\_DE\\_DERECHO\\_CIVIL\\_Sentencias\\_de\\_la\\_Sala\\_Primer\\_a\\_del\\_Tribunal\\_Supremo](https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-C-1951-10034000378_ANUARIO_DE_DERECHO_CIVIL_Sentencias_de_la_Sala_Primer_a_del_Tribunal_Supremo) (última consulta 16/05/2018).

rigidez normativa<sup>286</sup> se pueden consagrar nuevas figuras jurídicas relevantes para el comercio. Así ha sido reconocido por los tribunales ingleses en relación con el contrato de fletamento, los cuales mantienen que las distintas variedades contractuales a las que pueden llegar fletador y fletante son fruto de las constantes demandas determinadas por los mercados, y por ello, los tribunales no deben crear un marco estricto y limitado, sino todo lo contrario<sup>287</sup>.

La atipicidad pura o absoluta la podríamos encontrar si el contrato objeto de nuestro estudio no tuviera ninguna conexión con las formas preexistentes en nuestro ordenamiento jurídico. Ello indica que el concepto de atipicidad no es rígido, sino más bien elástico<sup>288</sup>, permitiendo cierta flexibilidad hasta llegar a la atipicidad. Justo en ese lugar debemos detenernos para analizar como influye la proximidad<sup>289</sup> del contrato de *slot charter* con la naturaleza jurídica del fletamento o del arrendamiento para intentar clasificarlo en una zona intermedia entre la tipicidad y la atipicidad, donde descansan los contratos mixtos, coligados y complejos.

Un contrato *mixto* es aquel en el que confluyen elementos que pertenecen a tipos contractuales diferentes<sup>290</sup>, supuesto que se produce en el contrato de *slot charter* al contener elementos característicos del contrato de arrendamiento y también elementos de los contratos

---

<sup>286</sup> Vid. DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, op. cit., vol. II, págs. 488 y ss.

<sup>287</sup> Vid. la sentencia al caso Chiswell Shipping Ltd. v. National Iranian Tanker Co. (*The World Symphony*) [1991] 2 Lloyd's Rep. 115 (C.A.).

<sup>288</sup> En la doctrina, vid. DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, op. cit., vol. II, pág. 490, citando la opinión de Messineo, según el cual “*continúa existiendo tipicidad mientras la desviación no sea suficiente para hacer perder al contrato su fisonomía o hacer inoperante su causa típica*”. Igualmente, se apunta que “*el contrato atípico ha de ir dirigido a realizar intereses merecedores de tutela según el ordenamiento jurídico*”. En esta línea, vid. JORDANO BAREA, J., *Los Contratos Atípicos...*, op. cit., págs. 53 y ss.; y LACRUZ BERDEJO, J., *Elementos del Derecho Civil*, t. II, vol.1, Dykinson, Madrid, 1999, pág. 492. Esta idea también se recoge en la sentencia n.º 613/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de octubre de 2014 (ROJ: 4811/2014, *Id Cendoj*: 28079110012014100616), F.D.2.º, en la que se mantiene que “*los conceptos de tipicidad y atipicidad no son estáticos ni absolutos, sino más bien relativos, pues se produce una clara interrelación entre ellos en función del contenido normativo que presente el ordenamiento jurídico, y en su caso, la evolución del uso que resulte aplicable*”.

<sup>289</sup> Son numerosas las sentencias en las que el Tribunal Supremo declara la aplicación analógica a un contrato atípico de las normas de los contratos típicos más afines junto con los principios generales de las obligaciones recogidas en el Libro IV, Título I del Código Civil, como las SSTs de 24 de Noviembre de 1981 o la de 25 de Marzo de 1983, entre otras, citadas en sentencia n.º 613/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de octubre de 2014 (ROJ: 4811/2014, *Id Cendoj*: 28079110012014100616). En la misma línea, vid. CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, op. cit., pág. 611.

<sup>290</sup> Vid. DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, op. cit., vol. II, pág. 490.

de fletamento<sup>291</sup>. Por otro lado, están los contratos *coligados*, en los que las partes deben yuxtaponer varios contratos típicos en un negocio único, para tratar de alcanzar con la unión de todos ellos la finalidad empírica que persiguen<sup>292</sup>, supuesto que se alcanzaría en el caso de que estuviéramos ante un contrato de fletamento con estipulaciones arrendaticias o un arrendamiento con transporte. Por último, los contratos *complejos* son aquellos en los que las prestaciones de cada una de las partes, las obligaciones asumidas o los pactos establecidos, aisladamente considerados, pertenecen a un tipo contractual preexistente del cual parcialmente se aíslan para integrarse en el negocio. En otras palabras, no se produce yuxtaposición como en los contratos coligados, sino una fusión de prestaciones, obligaciones o contratos típicos<sup>293</sup>.

Habrá que atender a la casuística para calificar al contrato de una forma u otra. Así, se puede afirmar que el contrato de *slot charter* se aproxima más a un contrato *mixto*, como mantiene la BIMCO en la *Special Circular* sobre la póliza *SLOTHIRE*, que la califica como un “contrato híbrido”. Es difícil calificarlo, por un lado, como un contrato coligado en el que fletamento y arrendamiento puedan yuxtaponerse, ni, por otro lado, podamos separar el fletamento del arrendamiento, uno como contenido esencial y el otro como accesorio. Véase, por ejemplo, el contrato de arrendamiento con opción a compra, de carácter coligado, el cual responde a una única unidad jurídica, pero se puede distinguir perfectamente el arrendamiento como parte esencial, y la opción como parte accesorio, constituida esta última como una estipulación contractual dentro del arrendamiento, formando un único contrato. En virtud de la cláusula de opción, el arrendador atribuye al arrendatario (beneficiario de la opción) un derecho a decidir, unilateralmente y dentro de un periodo de tiempo, la celebración de un determinado contrato, en este caso de compraventa<sup>294</sup>.

---

<sup>291</sup> En este sentido, *vid.* RUBIO, J., “El fletamento en el Derecho Español”, en *Biblioteca de la Revista de Derecho Privado, Serie A, Estudios jurídicos Básicos*, vol. XXIII, Madrid, 1953, págs. 49 y ss., quien reconoce la existencia de contratos mixtos de fletamento y, a tal efecto, mantiene que son “*formas que el Derecho común mantiene deslindadas en sus cuadros tradicionales*”.

<sup>292</sup> *Ibid.* Para una perspectiva actualizada, es interesante la reflexión a la que llega el Alto Tribunal en la sentencia n.º 613/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de octubre de 2014, sentencia que amplía los supuestos de contratos atípicos introduciendo las figuras de contratos recíprocos, contratos subordinados y contratos alternativos.

<sup>293</sup> *Ibid.*

<sup>294</sup> *Vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, vol. I, págs. 409-410, quien afirma que el derecho de opción no vincula, en el caso de compraventa de inmueble, al concedente a aceptar exclusivamente el contrato proyectado si el beneficiario quiere concluirlo. El contrato de opción no se encuentra regulado específicamente, pero sí puede encuadrarse como una *promesa de contrato* dentro del artículo 1451 del Código Civil, en virtud del cual “*la promesa de vender o comprar, habiendo conformidad en la cosa y en el precio, dará derecho a los*

El contrato de *slot charter*, al igual que el contrato de arrendamiento con opción a compra, responde a una unidad contractual evidente, pero ni en la póliza SLOTHIRE ni en los contratos consensuados *ad hoc* podemos entender que se yuxtapongan el arrendamiento y el fletamento. Si considerásemos el fletamento como elemento accesorio del contrato, en el supuesto hipotético de que hubiere una controversia y se declarase judicialmente la nulidad de dicha estipulación contractual referida al fletamento, ¿podría subsistir el arrendamiento por sí solo durante la vigencia del contrato de *slot charter* o habría de entenderse que se daría la frustración de su objeto? Y en el caso contrario, en el supuesto de que fijemos como contenido esencial del contrato el fletamento y se declarara la nulidad del arrendamiento, ¿funcionaría el fletamento por sí solo para que el contrato no llegara a frustrarse?

En el primero de los escenarios, el arrendamiento como esencial con adherencias de fletamento, la respuesta más lógica nos conduce a desestimar dicha teoría, pues no se trata de un arrendamiento de buque al completo sino un arrendamiento de parte del espacio de buque concreto vinculado a una naviera de una línea regular que presta servicios de transporte. En el segundo caso, el de fletamento con adherencias de arrendamiento, no podríamos estimar tampoco la hipótesis planteada, pues de ser así la naturaleza del contrato estaría resuelta y abarcaría aquellos aspectos que no puedan ser cubiertos por las modalidades tradicionales de fletamento, en sus variantes por tiempo y por viaje, todo ello por ser de aplicación al contrato de fletamento por espacio el artículo 210 de la LNM. Por lo tanto, el criterio de accesoriedad en las prestaciones nacidas del contrato de *slot charter* hace inaplicable la categoría de contratos coligados, y lo que podemos comprobar es que este contrato necesita de ambos elementos para desplegar su eficacia según la intención de las partes.

---

*contratantes para reclamarse recíprocamente en el cumplimiento del contrato*”, y se encuentra también presente, pero no conceptualizado, en el artículo 14 del Decreto de 14 de febrero de 1947, por el que se aprueba el Reglamento Hipotecario (en adelante RH), en virtud del cual permite al beneficiario de la opción de compra inscribirla en el Registro Hipotecario siempre que reúna una serie de requisitos.

El citado autor afirma, por otro lado, que el contrato de opción se distancia de la promesa de contrato y del precontrato en que “*en la opción no es necesario que el otorgante concluya un nuevo contrato o preste un nuevo consentimiento (...) sin embargo, si consideramos el precontrato como un negocio que atribuye a una o ambas partes la facultad de exigir la puesta en vigor del contrato definitivo, la diferencia entre ambas figuras se borra*”, *ibid.*, pág. 412.

Sí podemos afirmar que estamos ante un contrato cuya figura más próxima es la de un fletamento, no un arrendamiento, pudiendo ser configurado como un fletamento atípico-mixto<sup>295</sup>. Esto se debe a que la práctica del comercio marítimo ha permitido incorporar nuevas prestaciones al contrato básico, alejándolo de la naturaleza originaria que le es propia sin perder su fisonomía más característica, la puesta a disposición de un buque en condiciones de navegabilidad cuya ulterior finalidad es alojar los contenedores en los espacios del buque objeto del contrato, el cual se dedica a transportar contenedores en una concreta línea regular. Por otro lado, debe indicarse que, después de profundizar en la naturaleza jurídica, para ver a qué figura se acerca más o ver de qué manera participa en mayor grado de una figura típica u otra, lo importante no es la nominación que tenga el contrato, sino establecer el régimen de su contenido contractual<sup>296</sup>.

### 3.5. Determinación del régimen jurídico aplicable.

Una vez acotada la naturaleza jurídica del contrato, en contraposición a los contratos típicos que ya tienen una normativa legal aplicable, es necesario determinar el marco legal del contrato al que se encuentra sometido, en aras de clarificar su integración e interpretación. Al margen de las disposiciones generales sobre obligaciones y contratos, y de las estipulaciones o cláusulas establecidas en el propio contrato que regulan el mismo, es necesario alcanzar una fuente supletoria a la que remitirse en aquellos casos en los que no sean suficientes las disposiciones de las partes para interpretar el contrato y resolver las lagunas que el mismo pudiese generar al desplegar sus efectos. Por ello, la doctrina ha elaborado dos teorías para solventar esta cuestión; por un lado, la “teoría de la absorción” y, por otro lado, la “teoría de la combinación”<sup>297</sup>.

---

<sup>295</sup> Vid. TULLIO, L., *Contratto di noleggio...*, *op. cit.*, pág. 11, quien cita un laudo arbitral en el que se mantiene que el *slot charter* no es un contrato de transporte sino atípico. Al respecto, *vid.*, *supra*, la nota 232.

<sup>296</sup> Vid. la sentencia n.º 613/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de octubre de 2014 (ROJ: 4811/2014, *Id Cendoj*: 28079110012014100616), sentencia en la que se afirma que “*En el marco de estos negocios complejos se atiende, entre otros extremos, a la determinación de las circunstancias que deben completar o integrar la formación progresiva de la relación negocial, a la eficacia del contrato y sus posibles fases, a la determinación del elemento condicional, en su caso, o al régimen indemnizatorio derivado del incumplimiento o frustración del contrato (...) el “nomen iuris” empleado por las partes ya en la definición de la tipificado básica de la relación negocial proyectada, o bien, respecto de otros extremos de la programación, no resulta determinante ni condiciona la valoración que los jueces y tribunales deban realizar conforme al contenido material del negocio en cuestión y su ajustada calificación jurídica*”.

Las anteriores teorías han sido, no obstante, rechazadas por nuestro Tribunal Supremo, el cual adopta el criterio de “*volver al viejo principio de analogía, a cuyo tenor habrán de ser tenidos en cuenta los tipos contractuales más afines de acuerdo con la voluntad de las partes*”<sup>298</sup>. En virtud de lo anterior, la afinidad más próxima la encontramos en el contrato de fletamento, contrato reconocido y tipificado en nuestro ordenamiento en la LNM, artículos 203 y siguientes<sup>299</sup>, cuya regulación tiene un carácter dispositivo, de manera que las partes pueden pactar sobre la mayoría de los extremos del contrato; y decimos en la mayoría debido a que las disposiciones relativas al régimen de responsabilidad sí tienen carácter imperativo<sup>300</sup>. Asimismo, en virtud del artículo 210 de la LNM son de aplicación al contrato de fletamento por espacio las disposiciones relativas al fletamento, artículo que reconoce la existencia de otros contratos de explotación del buque donde no hay transporte de mercancías<sup>301</sup>, es decir, contratos de fletamento «*puro*»<sup>302</sup>.

---

<sup>297</sup> Sobre las teorías de la absorción y combinación, *vid.*, entre otros, CASTRO LUCINI, F., “Los Negocios Jurídicos Atípicos”, en *RDN*, 1974, págs. 9-34; LACRUZ BERDEJO, J., *Elementos...*, *op. cit.*, pág. 496; GOMÁ SALCEDO, J., *Instituciones de Derecho Civil, Común y Foral*, tomo II, Bosch, 2010, págs. 1.248 y ss.; y Díez Picazo, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, vol. II, pág. 493.

<sup>298</sup> *Vid.* las sentencias del TS de 19 de mayo 1982, de 30 de diciembre de 1965 y de 21 de diciembre de 1963 citadas en GOMÁ SALCEDO, J., *Instituciones...*, *op. cit.*, pág. 1249, y en la sentencia n.º 914/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 2011 (ROJ: 8156/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100805).

<sup>299</sup> Nótese que la LNM le dedica el Capítulo II del Título IV al contrato de fletamento, correspondiéndose con los artículos 203 a 300. En otros ordenamientos, *vid.* el *Codice della Navigazione* italiano de 1942, conforme al *Decreto Legge* 12 Setiembre 2014 n.º133, artículos 384-395; el *Code des Transport* francés, Livre IV, Titre II, Chapitre III : L’affrètement, artículos L5423-1 a L5423-14; y la *Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999*, *Merchant Shipping Act 1995*, *Carriage of Goods by Sea Act 1992*.

<sup>300</sup> *Vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 608 y ss., quien afirma que el régimen de la responsabilidad es legal y coercitivo, de manera que no tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular la responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías. Sin embargo, afirma el citado autor, que si tales cláusulas se pactasen en la póliza de fletamento y no llevan consigo exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente entre éste y el fletador, y concluye el citado autor afirmando que el régimen de responsabilidad es distinto en función de si estamos ante un transporte en régimen de conocimiento de embarque, el cual es “*inderogable salvo en beneficio del cargador*”, o si estamos ante un transporte bajo póliza de fletamento, el cual es “*derogable salvo frente a un destinatario distinto del fletador*”.

<sup>301</sup> *Vid.* DÍAZ DE LA ROSA, A., “El contrato de fletamento con fines de transporte: especial referencia al fletamento por viaje consecutivo”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 621, quien en el análisis del artículo 210 de la LNM mantiene que el citado artículo plantea la posibilidad de que “*estemos ante un contrato de utilización del buque, en el que este último recibe la carga que ha de ser conducida en la navegación, pero sin que el armador del buque asuma voluntariamente las obligaciones contractuales propias del transporte (...)*”.

<sup>302</sup> *Ibid.* pág. 626, quien afirma que el supuesto del artículo 210 es el fletamento «*puro*»: “*fletamento porque se encuentra sistemáticamente dentro de los contratos de fletamento, y «puro» porque, además de tener por objeto las prestaciones del fletamento clásico, que atañen a la puesta a disposición del buque, se encuentra*

## 4. DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES AL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

### 4.1. La póliza BOXTIME 2004

#### 4.1.1. Cuestiones previas sobre el fletamento por tiempo en línea regular

Fruto de los esfuerzos de la BIMCO por elaborar pólizas-tipo para atender las necesidades del tráfico de contenedores, previamente a la SLOTHIRE 93 se desarrolló en 1990 la póliza BOXTIME<sup>303</sup>. Esta última tiene en común con la anterior el objeto del contrato, pues ambas pólizas ponen de manifiesto un contrato de fletamento enmarcado en el tráfico marítimo de contenedores, y ambas nacen en el seno de la BIMCO. Sin embargo, la póliza BOXTIME se distingue de la SLOTHIRE 93 por ser una póliza de fletamento por tiempo<sup>304</sup> específicamente elaborada para el tráfico de contenedores en buques construidos e ideados para tal efecto, y que tiene un diseño muy similar al de las pólizas BALTIME<sup>305</sup> y LINERTIME 2015<sup>306</sup>. Las pólizas nombradas y otras muchas elaboradas por la BIMCO, constan de una primera parte, relativa a las condiciones particulares, compuesta por una serie de casillas de diferentes tamaños donde fletante y fletador introducen los datos esenciales del contrato relativos a la identidad de las partes, el buque y la carga entre otros; y una segunda parte con las condiciones generales que rigen el contrato.

---

*despojada de la finalidad de transporte (...)*". También se pronuncia sobre el fletamento «puro» GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., "Fletamento y transporte, en el marco del proceso de reforma del Derecho Marítimo español", en AA.VV. "Estudios...", *op. cit.*, pág. 413.

<sup>303</sup> Vid. la póliza de fletamento por tiempo BOXTIME 2004, disponible en [https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Time\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_BOXTIME\\_2004.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_BOXTIME_2004.ashx). (última consulta 15/6/18)

<sup>304</sup> Así se desprende de la denominación otorgada por la BIMCO para esta póliza: "STANDARD TIME CHARTER PARTY FOR CONTAINER VESSELS". En la doctrina, entre otros, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Las Pólizas...*, *op. cit.*, pág. 457. Sobre el contrato de fletamento celebrado mediante un formulario-tipo y la aplicación al mismo de la LCGC, *vid.*, *supra*, el apartado 2.2.2 del presente capítulo.

<sup>305</sup> Vid. la póliza de fletamento por tiempo BALTIME 1939, revisada en 2001, disponible en [https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Time\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_BALTIME1939Revised2001.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_BALTIME1939Revised2001.ashx). (última consulta 15/6/18).

<sup>306</sup> Vid. la póliza de fletamento por tiempo LINERTIME 2015, disponible en [https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Time\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_LINERTIME\\_2015.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_LINERTIME_2015.ashx). (última consulta 15/6/18).

La póliza BOXTIME, difiere de la SLOTHIRE en el contenido, ya que la primera permite obtener la disponibilidad de la capacidad de transporte del buque por completo durante un tiempo determinado<sup>307</sup>, lo que deja al fletador la posibilidad de transportar tanto mercancías propias como de terceros, adquiriendo frente a ellos la condición de porteador. En 2004 se actualizó la póliza con una nueva versión después de su primera edición del año 1990, reestructurando de manera más coherente su contenido y añadiendo nuevos espacios y cláusulas para dar más integridad y seguridad al contrato<sup>308</sup>, e incorporando una tercera parte (*Part III*), donde se puede especificar con más detalles aquellos datos técnicos del buque que no se encuentran recogidos en las partes I y II.

#### 4.1.2. Delimitación conceptual y naturaleza jurídica

El contrato de fletamento bajo póliza BOXTIME puede definirse como aquel que permite al fletador, a cambio de una contraprestación económica, disponer de la capacidad total de transporte de un buque (sus espacios) para realizar transportes marítimos de mercancías contenedorizadas, ya sean propias o de terceros. En relación con el transporte de mercancías de terceros, el fletador de la póliza BOXTIME actuaría como porteador contractual, mientras que el naviero fletante, que mantiene la posesión del buque y por lo tanto sería el armador a efectos del artículo 145.1 de la LNM, se convierte respecto a los cargadores en porteador efectivo<sup>309</sup>.

Al disponer el fletador del buque en su totalidad, se podría discutir si el contrato de la póliza BOXTIME se acerca a la *locatio rei* o arrendamiento de cosa<sup>310</sup>. Como ocurre con los

---

<sup>307</sup> En este sentido *vid.* GABALDÓN, J.L., *Las Pólizas de fletamento...*, *op. cit.*, pág. 453.

<sup>308</sup> *Ibid.*

<sup>309</sup> *Ibid.*

<sup>310</sup> Sobre el buque como arrendamiento de cosa, en la doctrina, *vid.* GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Arrendamientos de buques...*, *op. cit.*, págs. 128 y ss.; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 570-576; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 501; GONZÁLEZ-LEBRERO Y MARTÍNEZ, R.A., “El contrato de arrendamiento de buque en la Ley de Navegación Marítima”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 141-151; PETIT LAVALL, M.V., “El contrato de arrendamiento de buque”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 275-294; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 250-259; y ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 188 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 580-590.



contratos de fletamento por tiempo no se observa un desplazamiento posesorio, por lo que su naturaleza jurídica se encuentra lejos de la figura del arrendamiento tipificada en el artículo 1543 del Código Civil y en los artículos 188 y siguientes de la LNM. En la póliza, el naviero fletante sigue teniendo la gestión náutica, mientras que lo que se cede es la gestión comercial del buque al fletador. Por todo ello, la póliza BOXTIME podemos categorizarla como una póliza de fletamento por tiempo para el transporte de mercancías contenedorizada.

Además, al poder disponer del buque en su totalidad, ¿podría el fletador subfletar a su vez parte de los espacios del buque a terceros? En nuestra opinión, nada impide que tal caso pueda darse ya que, debido a las rápidas variaciones del tráfico y las necesidades de los mercados, es posible que un fletador que no llegue a ocupar la totalidad de los espacios del buque tenga que adoptar una práctica de este tipo que le permita desarrollar con eficiencia su negocio, y así lo reconoce el legislador en el artículo 206 de la LNM<sup>311</sup> mediante la técnica del subfletamento. Aunque, si no estuviera admitido en esta Ley, siempre cabría por la aplicación del principio de libertad de pactos establecido en el artículo 1255 del Código Civil.

Sin embargo, la relación del fletador con el subfletador en ningún caso puede ser de porteador efectivo, pues no es más que una subrogación de la posición que tiene el fletador frente al naviero fletante. Por ello, el fletador permanece como un porteador contractual (no efectivo o no poseedor del buque), que no es la misma posición que tiene el fletante, que sería el porteador efectivo. Lo anterior no deja duda de que el fletante siempre seguirá siendo el naviero, al que le corresponden los deberes de la gestión náutica del buque y sus responsabilidades, entre las que se encuentra el mantenimiento del buque<sup>312</sup>. Y es que, en la

---

<sup>311</sup> El cual establece que: “*El fletador por tiempo o viaje del buque podrá, salvo disposición expresa de la póliza en contrario, subrogar a un tercero en los derechos y obligaciones derivados de ella, sin perjuicio de seguir siendo responsable de su cumplimiento ante el porteador*”. En la doctrina más autorizada, *vid.*, por todos, PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 262 y ss.; y ARROYO, I., “Comentario al artículo 206 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A.(dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 658-661.

<sup>312</sup> *Vid.* la cláusula 15 de la póliza BOXTIME, en la que se recoge el derecho del fletante a hacer reparaciones del buque en cuanto a su mantenimiento, siempre intentando acomodarlo a los requerimientos del fletador, de manera que el fletante tiene derecho a poner el buque fuera de servicio para realizar reparaciones de emergencia, y deberá hacer todo lo posible para adecuarse a los requisitos del fletador en cuanto a la fecha en que se ha de realizar los mantenimientos periódicos, y el fletador también tendrá que colaborar en cuanto al lugar donde se realice el mantenimiento, “*Without prejudice to the provisions of Clause 9(a)(i), the Owners have the right to take the Vessel out of service at any time for emergency repairs, and by prior arrangement with the Charterers for routine maintenance, including drydocking. The Owners shall endeavour to accommodate the*

póliza BOXTIME el naviero fletante cede la gestión comercial del buque al fletador (como ocurre en los casos de fletamentos por tiempo), el cual tiene facultades para dar instrucciones al fletante, realizando éste los viajes que le ordenen siempre que no comprometa la seguridad del buque<sup>313</sup>. Nada impide que el fletador, por otro lado, pueda dejar el buque sin actividad o permaneciendo en puerto el tiempo que considere necesario en el desempeño de sus funciones, debiendo el capitán acatar esas órdenes al estar dentro de sus obligaciones contractuales. Este supuesto justifica que el fletamento no tenga por qué llevar aparejado un transporte de mercancías, aunque sea su finalidad última, pues no deja de ser un contrato de fletamento cubierto por la póliza-tipo. Por todo ello, podemos concluir afirmando que, efectivamente, estamos ante un contrato de fletamento por tiempo para buques portacontenedores.

#### 4.1.3. Contenido obligacional

##### 4.1.3.1. Derechos y obligaciones del fletante por tiempo BOXTIME en línea regular

La primera de las obligaciones del fletante la encontramos en la cláusula 2 de la póliza BOXTIME, en virtud de la cual el fletante tiene la obligación de realizar la puesta a disposición del buque al iniciar el contrato en buen estado de servicio tanto de maquinaria como de casco, junto con el mantenimiento del mismo en óptimas condiciones de servicio durante la vigencia del contrato; y, en segundo lugar, de garantizar la navegabilidad del buque. Asimismo, tiene las obligaciones relacionadas con la gestión náutica del buque como son: la trinca y sujeción de los contenedores (*lashings*), la asistencia de la tripulación (*crew assistance*), la obtención de documentación relevante para la navegación (*documentation*) y el seguro marítimo del buque (*insurance*), entre otras, según se recoge en la cláusula 6 de la póliza BOXTIME<sup>314</sup>.

---

*Charterers' requirements in determining the timing of such maintenance and the Charterers shall endeavour to accommodate the Owners' choice of location for maintenance*".

<sup>313</sup> La gestión comercial del buque comprende la facultad de dar órdenes al capitán las cuales, como recogen las disposiciones del contrato, y tiene su origen en una relación de empleo o agencia. En este sentido, *vid.* la cláusula 15 BOXTIME, en la cual se expresa que el capitán estará bajo las órdenes y directrices del fletador en cuanto a empleo, agencia u otras modalidades, y el capitán deberá realizar los viajes con la celeridad debida y supervisando las operaciones de carga y descarga para asegurar que la navegabilidad del buque no se vea comprometida, "*The Master (...) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment, agency or other arrangements. The Master shall prosecute all voyages with due dispatch and supervise loading and discharging operations to ensure that the seaworthiness of the Vessel is not affected*". Sobre la cesión comercial del buque en los transportes de mercancías en línea regular, *vid., infra*, el apartado 2.6 del capítulo cuarto.

El uso del término inglés *due diligence* (diligencia debida) no hace más que resaltar la obligación que tiene el fletante de poner todos los medios que sean necesarios para mantener el barco, lo que permite ver el carácter no absoluto de la obligación (obligación de medios, no de resultado). Sin embargo, ¿en qué momento debe contemplarse ese deber de diligencia? ¿Antes del comienzo del viaje? ¿Y si fueran viajes consecutivos? De la redacción de la cláusula no puede deducirse una cosa u otra, ya que se limita a nombrar la *due diligence* del fletante<sup>315</sup>. Nuestro legislador, en consonancia con las RLHV y las Reglas de Rotterdam<sup>316</sup>, ratificadas por nuestro Estado pero no en vigor aún<sup>317</sup>, también reconoce en la LNM el deber de diligencia razonable, cuyo artículo 212, dentro de las disposiciones generales sobre los

---

<sup>314</sup> La cláusula establece que el fletante deberá entregar el buque en un estado eficiente de maquinaria y casco, ejercitando la diligencia debida para mantener el buque en dicho estado y preparado para el servicio durante el periodo en el que se encuentre en vigor el fletamento, “*The Owners shall deliver the Vessel (...) in a thoroughly efficient state of hull and machinery and shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such Class and in every way fit for the service throughout the period of this Charter Party. The Owners shall provide and pay the costs of the following: a) Lashings (...) b) Crew assistance (...) c) Documentation (...) d) Insurance of the Vessel (...) e) Desideration (...) f) Smuggling*”.

<sup>315</sup> Sin embargo, en comparación con la versión anterior, queda claro que la obligación es de *due diligence* o diligencia debida, mientras que en la versión de 1990 declaraba que el porteador debía mantener el buque en un estado eficiente de maquinaria, lo que supone un cambio significativo a la hora de determinar la responsabilidad del fletante. *Vid.* la versión de la póliza BOXTIME de 1990, disponible en [https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Withdrawn/Sample\\_Copy\\_BOXTIME.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Withdrawn/Sample_Copy_BOXTIME.ashx), cuya cláusula 6 dispone que salvo que se establezca lo contrario en el fletamento, el fletante deberá mantener el buque en la clase correspondiente indicada en la casilla 10, en un estado eficiente de maquinaria y casco y preparado para el servicio durante la vigencia del contrato de fletamento, “*Except as provided elsewhere in this Charter Party, the Owners shall, at their expense, maintain the Vessel in the Class as indicated in Box 10, in a thoroughly efficient state of hull and machinery and in every way fitted for the service throughout the currency of this Charter Party*”.

<sup>316</sup> *Vid.* el artículo 14 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, conocido como las “Reglas de Rotterdam”, adoptado en Nueva York por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008, que introduce también el deber de diligencia razonable en relación con la navegabilidad del buque, expresando que: “*El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para: a) Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad; b) Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y c) Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación*”. Texto completo en español disponible en [http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/Rotterdam\\_Rules/Rotterdam-Rules-S.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-S.pdf) (última consulta 15/6/18).

<sup>317</sup> A fecha de hoy, solo tres Estados han ratificado las Reglas de Rotterdam, por lo que es poco probable que en un futuro inmediato entren en vigor al requerirse la ratificación de, al menos, veinte Estados. El estado de las ratificaciones oficiales por los distintos Estados se encuentra disponible en [http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html) (última consulta 15/6/18).

contratos de fletamento, establece que “*el porteador*<sup>318</sup> *deberá ejercer una diligencia razonable*” en relación con la navegabilidad del buque<sup>319</sup>. Al respecto, la jurisprudencia de los tribunales ingleses establece que la obligación de diligencia es aplicable a todos y cada uno de los viajes que se realizan bajo un fletamento<sup>320</sup>, por lo que en caso de aplicar la ley inglesa habría de tenerse en cuenta este extremo<sup>321</sup>.

#### **4.1.3.2. Derechos y obligaciones del fletador por tiempo BOXTIME en línea regular. En especial, el pago del flete.**

No es extraño que en la póliza BOXTIME, como en otros formularios o pólizas-tipo, se haya intentado superar el tradicional desequilibrio existente entre fletante y fletador. Como consecuencia de ello, el fletador también tiene recogidos en el contrato deberes relativos a la gestión comercial del buque, como son la provisión al fletante de datos sobre los contenedores (*provision of details of containers and goods*), la estiba y desestiba (*stevedoring*), la sujeción de los contenedores (*lashings*), la condición e inspección de los contenedores (*condition of containers*), el almacenamiento (*stowage*), los de combustible (*bunkers*), contrabando<sup>322</sup> (*contrabands*) y los gastos propios de la gestión comercial (*operating expenses*), entre otros, obligaciones que por sí mismas se definen sin necesidad de comentarlos en esta breve delimitación conceptual de la póliza BOXTIME.

La principal contraprestación económica que debe el fletador se realiza mediante el pago del *hire* (alquiler) como en otros formularios o pólizas-tipo. Terminología que no es muy precisa y que tampoco se encuentra descrita minuciosamente en el contrato, concertándose un

---

<sup>318</sup> En primera instancia, la LNM equipara el porteador con el fletante, lo cual no es exactamente preciso ya que puede darse el caso de que el fletante no sea el porteador efectivo y lo sea, sin embargo, el fletador. Igualmente pueden darse supuestos en que no haya transporte de mercancías, por lo que la delimitación conceptual que hace la ley es imprecisa, aunque esté en consonancia con los términos establecidos en las Reglas de Rotterdam.

<sup>319</sup> *Vid.* NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 673-718.

<sup>320</sup> *Vid.* la sentencia al asunto *Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.* [1959] A.C. 133.

<sup>321</sup> Sobre de la *due diligence* y los deberes de navegabilidad, *vid., infra*, el apartado 2.3.2 del capítulo cuarto.

<sup>322</sup> Resulta interesante esta cláusula, de muy similar en contenido al de la cláusula 6 (f) de la misma póliza, ya que desde se aprobó la ley antidroga estadounidense (*Anti-Drug Abuse Act 1986*), puede causar graves multas en caso de operar fletador y fletante en Estados Unidos.

período de 15 días para realizar el pago, siempre por adelantado. En caso de incumplimiento por el fletador, el fletante puede o bien suspender de manera temporal el servicio, o acogerse a su derecho a resolver el contrato en virtud de la cláusula 8 (c)<sup>323</sup>.

Por otro lado, la cláusula 7 (b) del contrato que comentamos permite al fletador hacer compensaciones de las cantidades de pago con las debidas por el naviero-fletante, pero, ¿podría aplicarse en nuestro ordenamiento jurídico una compensación de tales créditos? Al respecto, hemos de recordar que la compensación no es más que un modo de extinción de las obligaciones entre dos partes que son acreedor y deudor el uno del otro<sup>324</sup>, si se cumplen determinados requisitos: el carácter principal de la deuda y el crédito en cuestión, que la deuda sea líquida, fungible, vencida y exigible y al mismo tiempo sobre ella no pesen retención o contienda promovida por terceros y notificadas oportunamente al deudor, añadiendo además la homogeneidad de las prestaciones que expresa el artículo 1196 del Código Civil. Si se realizase la compensación, se produciría un efecto extintivo de la obligación (ex. artículo 1202 del Código Civil) liberando a ambas partes de sus obligaciones. Si se cumplen tales requisitos nada impide, a nuestro juicio, que pueda llevarse a cabo la compensación sin por ello afectar a la finalidad perseguida por la cláusula 7 (b) de la póliza.

## 4.2. El contrato de *vessel sharing*

---

<sup>323</sup> Conforme a la cláusula 8 (c), los fletantes tendrán el derecho de suspender el cumplimiento de cualquiera o todas sus obligaciones bajo este contrato de fletamento y / o retirar el buque. Si los fletantes optan por suspender la ejecución del fletamento con respecto a un retraso en el pago particular, aún pueden, a pesar de la suspensión de la prestación, retirar el buque del fletamento con respecto a ese pago atrasado siempre que otorguen otras veinticuatro de horas de aviso por escrito de su intención de retirarse. Bajo ninguna circunstancia el acto de suspender la ejecución se interpretará como una renuncia por parte de los fletantes del derecho a retirarse con respecto a la continuada falta de pago del alquiler o cualquier pago tardío posterior del fletamento. A lo largo de cualquier período suspendido en virtud de esta cláusula, el buque debe estar y permanecerá en alquiler (traducción del autor), “*The Owners shall have the right to suspend the performance of any or all of their obligations under this Charter Party and/or to withdraw the Vessel. If the Owners elect to suspend performance of the Charter in respect of a particular late payment, they may still, notwithstanding that suspension of performance, withdraw the Vessel from the Charter in respect of that late payment provided they give a further twenty-four (24) hours’ notice in writing of their intention to withdraw. Under no circumstances shall the act of suspending performance be construed as a waiver by the Owners of the right to withdraw in respect of the continuing failure to pay hire or any subsequent late payment of hire under this Charter Party. Throughout any period of suspended performance under this Clause, the Vessel is to be and shall remain on hire*”.

<sup>324</sup> Así lo establece el artículo 1195 del Código Civil. Es reconocido por la doctrina que la compensación de créditos actual es un pago abreviado, satisfaciendo de manera inmediata el interés del acreedor y otorgando respuesta al planteamiento de eludir operaciones reivindicatorias *a posteriori*, vid. CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, op. cit., pág. 418. Como afirma el autor, no solo cumple una función preventiva, sino que también actúa como garantía al acreedor de que puede llegar a cobrar lo que por derecho le pertenece.

#### 4.2.1. Los contratos de uso compartido de buque

Mediante el contrato de uso compartido de buque o *vessel sharing agreement* (en adelante, VSA), varios operadores marítimos acuerdan operar un servicio de transporte regular para una ruta específica usando un número determinado de buques de cada operador. Para este tipo de contrato no hay una forma estándar o formulario-tipo al que se adhieren las partes que recoja las cláusulas generales y particulares que determinen el contenido del contrato, sino que lo común en estos supuestos es concertar un contrato *ad hoc*. En este sentido, los acuerdos de uso compartido de buques entre la comunidad de operadores marítimos transoceánicos son conocidos actualmente como *alianzas*. Entre las más importantes hemos tenido noticia de las siguientes<sup>325</sup>: a) la integrada por Maersk, Hyundai Merchant Marine (HMM) y Mediterranean Shipping Company (MSC), conocida como *2M Alliance*, b) la integrada por OOCL, APL, Evergreen, Cosco y CMA CGM, conocida como *Ocean Alliance*, y c) la integrada por MOL, NYK Group, UASC, Yang Ming, K.K. Line y Hapag-Lloyd, conocida como *THE Alliance*. Todos los operadores marítimos mencionados tienen en común que *comparten* con los miembros de sus respectivas alianzas sus buques y, a tal efecto, entre las tres alianzas nombradas se concentran el 76% del total de los buques a nivel mundial<sup>326</sup>.

Para nuestro estudio, vamos a utilizar el contrato ECNA/ECSA VESSEL SHARING AGREEMENT, de fecha 7 de noviembre de 2014 (en adelante Contrato ECNA)<sup>327</sup>, el contrato

---

<sup>325</sup> Vid. VEENSTRA, A., “Ocean Transport and the Facilitation of Trade”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook of Ocean Container Transport Logistics: Making Global Supply Chains Effective*, Springer, Switzerland, 2015, págs. 480 y ss., quien expone el sistema de alianzas y realiza un estudio sobre su funcionamiento como acuerdos de cooperación y uso compartido de buques. Dicho estudio ha sido publicado en 2014, con datos recogidos en 2013, y hasta la fecha no parece haber variado la configuración actual de las tres grandes alianzas. A tal efecto, vid. GONZÁLEZ LAXE, F., FREIRE SEOANE, M.J., y PAÍS MONTES, C., “La conectividad portuaria a nivel mundial: análisis de sus implicaciones”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, op. cit., pág. 93, quienes elaboran un cuadro comparativo de la evolución de las alianzas marítimas hasta 2017 (cuadro 4), cuyo resultado permite comprobar que hasta la fecha no se han producido cambios sustantivos en las distintas alianzas. Sin embargo, los citados autores afirman que está pendiente una consolidación de las empresas japonesas MOL, NYK y K-Line, por lo que tendremos que esperar para ver si se produce o no el nacimiento de una nueva alianza.

<sup>326</sup> Vid. GONZÁLEZ LAXE, F., FREIRE SEOANE, M.J., y PAÍS MONTES, C., “La conectividad portuaria a nivel mundial: análisis de sus implicaciones”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, op. cit., pág. 94.

CMA CGM/HSDG/UASC VESSEL SHARING AGREEMENT de fecha 30 de enero de 2015 (en adelante Contrato CMA)<sup>328</sup> y el contrato CHE VESSEL SHARING AGREEMENT (en adelante Contrato CHE)<sup>329</sup>. Al respecto, hemos de afirmar que, a pesar de celebrarse entre empresas totalmente distintas, a primera vista encontramos similitudes tanto en estructura como en contenido entre los mencionados contratos, que pasamos a analizar a continuación.

#### 4.2.2. Objeto del contrato

El objeto del contrato ECNA queda establecido en su artículo 2, en el que se afirma que el propósito del contrato es autorizar a las partes a trabajar de manera cooperativa y a compartir buques en sus servicios<sup>330</sup>. Esa cooperación hace referencia únicamente a la conjunción de intereses de las partes del contrato para compartir un buque durante un tiempo determinado, sin hacer referencia alguna al fletamento en general ni a la disposición del buque. Por otro lado, el contrato CMA expresa en su artículo 3 el mismo fin que el anterior pero de manera distinta, disponiendo que el objeto del contrato es desarrollar y mejorar las líneas de transporte operadas por las partes y, por lo tanto, el objeto se realizará compartiendo buques. Adicionalmente, se determina que las partes compartirán espacios en los buques según lo dispuesto en el contrato<sup>331</sup>. Por último, el Contrato CHE tiene por objeto permitir a las partes fletar espacios en los buques, coordinar los viajes y cooperar en el transporte de las mercancías

---

<sup>327</sup> Vid. el contrato ECNA/ECSA VESSEL SHARING AGREEMENT disponible en [http://www2.fmc.gov/agreement\\_lib/012297-000.pdf](http://www2.fmc.gov/agreement_lib/012297-000.pdf) (última consulta 15/6/18).

<sup>328</sup> Vid. el contrato CMA CGM/HSDG/UASC VESSEL SHARING AGREEMENT disponible en [http://www2.fmc.gov/agreement\\_lib/012316-000.pdf](http://www2.fmc.gov/agreement_lib/012316-000.pdf) (última consulta 15/6/18).

<sup>329</sup> Vid. el contrato CHE VESSEL SHARING AGREEMENT disponible en [http://www2.fmc.gov/agreement\\_lib/012256-000.pdf](http://www2.fmc.gov/agreement_lib/012256-000.pdf) (última consulta 15/6/18).

<sup>330</sup> Vid. el artículo 2 del contrato ECNA, en virtud del cual el objeto del contrato es autorizar a las partes a trabajar en cooperación y compartir buques utilizados en las rutas en el comercio (traducción del autor), “*The purpose of the Agreement is to authorize the Parties to work cooperatively and share vessels utilized in their services in the Trade (as hereinafter defined)*”.

<sup>331</sup> En virtud del artículo 3 del contrato CMA, el objeto del contrato es desarrollar e impulsar los servicios de línea regular operados de manera independiente por las partes, las cuales realizarán el objeto del contrato compartiendo buques recíprocamente en el comercio, y por ello, las partes compartirán espacios en los buques empleados en el servicio en relación con los términos del contrato (traducción del autor), “*a) The purpose of this Agreement is to develop and improve the liner shipping services independently operated by HSDG, UASC and CMA CMG. The Parties will accomplish this purpose by sharing vessels with one another in the Trade (as hereinafter defined) utilizing vessels contributed, and independently operated, by the Parties hereto. (...) c) The Parties shall share space on the vessels employed in the Service according to the terms of this Agreement*”.

en la ruta establecida<sup>332</sup>. Asimismo, el artículo 5 del citado contrato complementa lo anterior al establecer directamente que el objeto del contrato es compartir buques hasta llenar su capacidad o sus espacios.

Comparando los contratos, podemos ver que todos ellos son similares en cuanto a su objeto. Por ello, afirmamos que en los tres contratos analizados está presente el mismo patrón de la cooperación entre las partes para desarrollar el servicio en línea regular, y esta finalidad se logra mediante el *uso compartido* de los buques (*vessel sharing*). Por ello, estrictamente hablando estamos ante un acuerdo de colaboración. Nada se dispone en un primer momento acerca del fletamento de espacios, por lo que a diferencia de este último, cuyo objeto sí es el espacio del buque, en el VSA el objeto es el buque en su totalidad, el cual se utiliza para desarrollar una línea regular entre distintos operadores marítimos. *A priori* parece que un operador marítimo de la línea regular tendrá interés en usar este contrato en función de la necesidad de cubrir un mayor número de operaciones de transporte de mercancías contenedorizadas (o no), inclinándose por motivos puramente económicos.

Lo que resulta imprescindible en el contrato es, de un lado, determinar una ruta, en lo que influyen factores económicos y, de otro, que se produzca la puesta disposición de los buques a compartir, pudiendo las partes hacer aportaciones diferentes en cuanto a la cantidad de buques que destinan a la ruta pactada. Sin embargo, se observa que, al tratarse cada uno de ellos de un contrato consensuado *ad hoc* entre distintos operadores, la redacción de los mismos pierden similitud en cuanto a los términos. A diferencia de otros contratos, esta colaboración, que se sitúa próxima a una *joint venture*<sup>333</sup>, tiene bastantes ventajas, ya que no estamos ante

---

<sup>332</sup> *Vid.* el artículo 2 del contrato CHE, en virtud del cual el objeto del contrato es permitir a las partes fletar espacios en los buques, coordinar los viajes y cooperar en el transporte de las mercancías en la ruta establecida, (traducción del autor), “*The purpose of this Agreement is to permit the Parties (defined in Article 3) to charter space on vessels, coordinate their sailings, and cooperate in the carriage of cargo in the Trade (defined in Article 4)*”.

<sup>333</sup> La *joint venture*, en primer lugar, es una asociación de empresas o contrato entre empresarios que ponen en común riesgos y beneficios para la consecución de un objetivo. En segundo lugar, es un contrato de naturaleza jurídica atípica, como el contrato de fletamento por espacio. Y, en tercer lugar, su ámbito de aplicación más frecuente es el comercio internacional, donde se alcanzan acuerdos de colaboración de carácter económico esencialmente entre sociedades de capital. Adicionalmente, en Estados Unidos también se le denomina como *Joint Venture Corporation*. En la doctrina, *vid.*, por todos, MIQUEL RODRÍGUEZ, J., *La sociedad conjunta (Joint Venture Corporation)*, Civitas, Madrid, 1998, págs. 37 y ss.; PAULEAU, C., *Régimen jurídico de las Joint Ventures*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003, pág. 55 y ss.; y MIQUEL RODRÍGUEZ, J., y GARCÍA RODRÍGUEZ, A., “El contrato de joint venture”, en YZQUIERDO TOLSADA, M. (dir.), *Contratos*, t.VI, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, págs. 349-391.



una fusión de empresas, sino ante una colaboración o cooperación entre empresarios para un proyecto determinado, que permite a las empresas mantener sus propias identidades, siendo lo determinante las aportaciones, en este caso de buques, que tienen que hacer los participantes en busca de un interés común.

#### 4.2.3. Naturaleza jurídica del contrato

En todos los contratos analizados hay que destacar el uso del término “cooperación”, lo que a nuestro juicio resulta ser uno de los elementos de carácter esencial que lo conceptualiza. A diferencia de otros contratos como el *slot charter*, el VSA no posee los rasgos del fletamento, al cual no hay remisión alguna salvo en el Contrato CHE haciendo uso de la expresión *space charter* (fletamento de espacio). Hay que preguntarse hasta qué punto el uso de la expresión anterior puede influir en la naturaleza del contrato, pues al igual que en otros supuestos, confluyen elementos de varias figuras tipificadas.

Por un lado, la puesta a disposición de uno o varios buques para el transporte de mercancías, lo aproxima a la figura del fletamento. Por otro, la colaboración que se produce entre las partes del contrato no es más que una alianza estratégica en el marco de los transportes de mercancías. En nuestro ordenamiento jurídico esta serie de acuerdos de cooperación no se encuentran tipificados en la ley, por lo que volvemos a introducirnos dentro de la figura de los contratos atípicos, aplicándose las disposiciones generales del Código de Comercio y del Código Civil en materia de contratos<sup>334</sup>.

A pesar de tener elementos coincidentes con el fletamento, no podemos concluir que realmente se trate de uno de ellos, y tampoco tenemos base científica suficiente para considerarlo así ya que son contratos *ad hoc* en los que no cabe la generalización. En primer lugar, las partes del contrato no se denominan ni fletador ni fletante, lo que a efectos de identificación tampoco tiene relación con el fletamento; ni hay, por otro lado, una puesta a disposición del buque al fletador, ya que en ese caso las partes hubiesen probablemente utilizado un contrato de fletamento vía póliza-tipo o contrato *ad hoc* que lo situara en tal esfera. Lo que realmente tenemos son grandes operadores marítimos que ponen recíprocamente a

---

<sup>334</sup> Contendidas en el artículo 1255 del Código Civil y los artículos 2 y 50 y siguientes del Código de Comercio.

disposición de otros grandes operadores, que no se convierten en fletadores por sí mismos, sus buques para que puedan transportar mercancías aprovechando las rutas comerciales que se establecen en el contrato.

De manera que podemos concluir afirmando que estamos ante un contrato atípico que presenta elementos de distinta naturaleza y que tiene dos elementos principales: primero, la alianza estratégica entre empresas que tienen intereses comunes, esto es, la actividad empresarial conjunta para la consecución de beneficios económicos; y, segundo, la vinculación del acuerdo al transporte marítimo de contenedores en servicio de línea regular. Como puede observarse de la lectura de las pólizas mencionadas, las cláusulas contractuales son muy similares en los distintos contratos. A lo largo de todos ellos, entre otros aspectos, se especifica tanto la ruta para la que se establece el acuerdo como el número de buques a utilizar, la capacidad nominal de TEUs, la duración, la jurisdicción competente y ley aplicable al contrato, que coincide en ser la inglesa.

#### **4.2.4. Similitudes con el contrato de *slot charter***

A este respecto, es de particular interés una de las cláusulas que aparecen en el contrato ECNA, concretamente la cláusula 5 la cual establece lo siguiente:

*“a) El espacio a compartir en virtud del presente contrato se decidirá entre las partes que reciben dichos espacios, sujeto a la disponibilidad de los mismos. b) Las partes utilizarán el espacio del que dispongan según el contrato para transportar mercancía que se moviliza desde los lugares de orígenes hacia/hasta los lugares de destino más allá del alcance geográfico de este contrato, independientemente de que se desplacen a través de un conocimiento de embarque directo u otro. c) Cada parte podrá subfletar el espacio del que disponga a sus operadores afiliados en la que al menos el 50% de las acciones con derecho de voto sean propiedad de la parte, su matriz o filial directa o indirecta de la parte, pero no podrán vender, subfletar u otro negocio parecido que haga que dicho espacio esté disponible para operadores no afiliados sin la previa aprobación por escrito unánime de las otras partes”* (traducción del autor)<sup>335</sup>.

---

<sup>335</sup> Vid. la cláusula 5 del contrato ECNA, *“Space received under this Agreement shall be decided between the Parties receiving it as these Parties may agree from time to time, subject to space availability. b) The parties*

La cláusula recoge una serie de supuestos en los que los miembros del contrato pueden extralimitarse en la utilización ordinaria de los espacios del buque. Por ello, la aplicación de la misma permite que las partes puedan subfletar los espacios que les pertenecen en virtud del contrato de *vessel sharing* a las empresas del grupo, pero no a terceros. Sin embargo, en caso de que eso suceda, ¿estaríamos ante un verdadero fletamento por espacios? Habría que ver en que términos se producen esos acuerdos, pero en principio el objeto de ese hipotético contrato no sería compartir el espacio del buque, sino realmente fletarlo o realquilarlo a un tercero con carácter lucrativo, lo que a priori sí coincide con el objeto de un contrato de *slot charter*.

Llama la atención que en los contratos analizados no vienen recogidas las obligaciones tradicionales que se encuentran presentes en distintos contratos de utilización del buque, como puede ser la obligación de pagar el flete o el alquiler, la obligación de puesta a disposición del buque en condiciones de navegabilidad o la obligación de entrega de las mercancías. Lo anterior no implica que no surjan obligaciones una vez que se celebra el contrato, pero sí es posible que las prestaciones se desarrollen en dos momentos distintos, de manera que *a priori* podríamos encuadrar el acuerdo dentro de los contratos marco o los contratos normativos<sup>336</sup> en el que se regulan las condiciones en las que las partes van a desarrollar posteriormente la ejecución del contrato. Ya que solo es un acuerdo para compartir los espacios del buque, todas aquellas cuestiones relativas al transporte de mercancías serán recogidas en un momento posterior por el conocimiento de embarque o contrato que evidencie los términos de dicho transporte<sup>337</sup>. A tal efecto, no son contratos de explotación del buque sino acuerdos de cooperación (consorcios) entre operadores de la misma línea regular, que conllevan subfletamentos de buques operados por ellas.

---

*may use space made available to them under this Agreement to transport transshipment cargo moving from origins and/or to destinations beyond the geographic scope of this Agreement whether moving on a through bill of lading or otherwise. c) Each party may sub-charter space made available to it hereunder to its carrier affiliate(s) in which at least 50% of the voting shares are owned by the party, its parent or a direct or indirect subsidiary of the Party, but may not sell, sub charter or otherwise make such space available to unaffiliated carriers without the prior unanimous written approval of the other Parties (...)*”.

<sup>336</sup> Sobre este tipo de contratos, *vid., infra*, el apartado 4.3 del capítulo tercero.

<sup>337</sup> Recuérdese que los porteadores no propietarios (o NVOCC) pueden emitir sus propios conocimientos de embarque u otros documentos acreditativos del transporte de mercancías, produciéndose en la misma parte la unión de fletador por espacios y porteador *a posteriori*. Esto se debe a que con carácter previo han adquirido mediante un contrato de utilización de buque los derechos a explotar todos o un número determinado de espacios del mismo.

### 4.3. El contrato de *slot exchange*

#### 4.3.1. Introducción al contrato de intercambio de espacios

El contrato de intercambio de espacios o *slot exchange agreement* se define como un acuerdo entre dos o más porteadores para intercambiar igual número de espacios en los respectivos buques que atienden los servicios de ambos<sup>338</sup>. El objeto del contrato se aproxima al contrato de uso compartido de buque, en tanto que se comparten buques para el tráfico de contenedores, pero con la especialidad de que dichos buques pueden operar en rutas distintas. Económicamente supone abrir un mercado nuevo para un operador sin necesidad de adquirir un buque, reduciendo costes y maximizando beneficios tan solo utilizando el espacio de un buque de otro operador que ofrezca ese servicio regular en la zona de interés mutua, ya que ambos operadores se benefician en los mismos términos como veremos.

Igual que ocurría en el contrato de uso compartido de buque (VSA), no hay forma estándar o póliza que simplifique la formalización del contrato, sino un contrato negociado *ad hoc*. Para nuestro estudio vamos a utilizar como referencia, el contrato CMA CGM/COSCON SLOT EXCHANGE AGREEMENT (en adelante contrato COSCON) de fecha 10 de Marzo de 2017<sup>339</sup> y uno celebrado recientemente que nos permite comprobar la actualidad de ésta modalidad contractual, el contrato COSCON SHIPPING/PIL SLOT EXCHANGE AGREEMENT (en adelante contrato PIL) de fecha 27 de febrero de 2017<sup>340</sup>.

#### 4.3.2. Objeto del contrato

El contrato COSCON tiene por objeto fletar espacios recíprocamente en los buques de cada una de la partes, de manera que ambas sean fletantes y fletadores al mismo tiempo<sup>341</sup>,

---

<sup>338</sup> Vid. ZILBERBERG, L., *Dictionary of Trade...*, op. cit., pág. 354.

<sup>339</sup> Vid. el contrato CMA CGM/COSCON SLOT EXCHANGE AGREEMENT disponible en <https://www2.fmc.gov/FMC.Agreements.Web/Public/Document/4360> (última visita 15/6/18).

<sup>340</sup> Vid. el contrato COSCO SHIPPING/PIL SLOT EXCHANGE AGREEMENT disponible en <https://www2.fmc.gov/FMC.Agreements.Web/Public/Document/4329> (última visita 15/6/18).

pero aprovechando el establecimiento de rutas comerciales distintas, facilitándose los fletadores la disponibilidad de un buque en los mismos términos de capacidad<sup>342</sup>. Dicho en otras palabras, mediante este contrato las partes intercambian la misma cantidad proporcional de la capacidad del buque para transportar sus mercancías en contenedores pero en rutas diferentes.

El contrato PIL tiene exactamente el mismo contenido en su cláusula tercera, lo que podría deberse al hecho de estar redactado por el mismo operador (COSCON). Esto nos permite establecer una línea argumentativa común sin necesidad de comparar ambos contratos continuamente<sup>343</sup>. Conforme a ello, los fletadores se permiten mutuamente transportar en los espacios contratados contenedores que se encuentren en condiciones de navegabilidad y de seguridad, impidiéndose cargar mercancías peligrosas o prohibidas por la ley, las cuales podrían ser rechazadas para el transporte<sup>344</sup>.

#### 4.3.3. Naturaleza jurídica

---

<sup>341</sup> Vid. la cláusula 3 del contrato COSCON, según la cual las partes se permiten mutuamente fletar espacios en viajes redondos en sus buques en el área geográficamente establecida en el artículo 4 para el transporte de contenedores en los términos aquí definidos, e igualmente podrán cerrar posteriormente nuevos acuerdos tal y como se permite en el artículo 16 (traducción del autor), “*Subject to the terms and conditions hereinafter set forth, CMA CGM and COSCON undertake to allow each other to charter Slots on a used or unused and roundtrip basis on their Vessels in the geographic scope defined in Article 4 hereof for the carriage of Containers of the volume and on the terms hereinafter further defined. This Agreement shall further serve to authorize the Parties to enter into further agreements as provided under Article 16 herein*”.

<sup>342</sup> Vid. la cláusula 8 del contrato COSCON, en virtud de la cual las partes se permiten fletar recíprocamente un número determinado de contenedores con unas características concretas en viajes redondos semanales: “*Slot Exchange. CMA CGM shall provide to COSCON from its PRX allocation 600 TEUs at 10 gwt average or 6000 tons, 50 45'HC units and 38 reefer plugs per round-trip weekly sailing on a used or not used basis, and in exchange, COSCON shall provide to CMA CGM from its SEA allocation 600 TEUs at 10 gwt average or 6000 tons, 50 45'HC units and 38 reefer plugs per round-trip weekly sailing on a used or not used basis*”.

<sup>343</sup> Comparando el propio índice del contrato, podemos observar que ambos poseen el mismo orden y estructura en cuanto a su redacción, circunstancia que invita a reflexionar sobre la hipótesis de si estamos ante un contrato-tipo o formulario privado, en virtud del cual el operador marítimo utiliza el mismo contrato, dado el desequilibrio entre las partes por ser ésta la parte más fuerte, para realizar las mismas operaciones de tráfico de contenedores, modificando únicamente el contenido relativo a la identidad de las partes y a las cantidades de espacios a fletar en las cláusulas del contrato.

<sup>344</sup> Vid. la cláusula 5 del contrato COSCON y PIL, “*The Shipping Party will be allowed to ship only dry-cargo Containers, reefers and empty Containers meeting the definition mentioned in Article 2 hereof. Loaded Containers shall be in a seaworthy condition, containing lawful merchandise of any kind, including IMG cargo, properly packed and secured. Containers not meeting the above criteria may be refused for carriage*”.

Dentro de la distinción de las figuras afines, uno de los contratos que más se parecen al contrato de *slot charter* es este contrato de intercambio de espacios (o *slot exchange*). En primer lugar, estamos ante un contrato que a primera vista presenta similitudes no sólo con el *slot charter*, sino también con el contrato de *vessel sharing*. Por ello, estamos ante un contrato que posee elementos del contrato de fletamento, pero no podemos argumentar que efectivamente lo sea. De la misma manera que las partes no se denominan tampoco fletador ni fletante, hecho que lo distancia de esta figura tipificada en nuestro ordenamiento jurídico. Tampoco tiene el contrato su razón de ser en la puesta a disposición de un buque, por lo que es difícil establecer su naturaleza jurídica con exactitud. Por ello, podemos concluir la argumentación basándonos en el carácter atípico del contrato, ya que éste tiene elementos del contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento, del contrato de fletamento y del contrato de arrendamiento. En nuestra opinión, se trata de un contrato marco para el intercambio de espacios de carácter recíproco que, de ejecutarse por una de las partes (haciendo uso de la facultad concedida), daría lugar a uno o varios contratos de transporte marítimo de mercancías contenedorizadas.

Con lo expuesto anteriormente no hay que adentrarse más en el contrato para ver *a priori* las diferencias con el *vessel sharing agreement*, la póliza BOXTIME y el contrato de *slot charter*. Si traemos a colación en este momento los contratos anteriores, tanto el *slot charter* (bien como póliza SLOTHIRE bien como contrato *ad hoc*) y la póliza BOXTIME tienen su esencia en el fletamento de espacios, a pesar de que la póliza BOXTIME necesariamente hace que se contrate el buque por completo, distanciándose así del contrato de *slot charter* de nuestro estudio. Por otro lado, el contrato de uso compartido de buques como hemos visto se situaba más lejos de la esfera del fletamento, siendo más bien un contrato de colaboración o cooperación con finalidad de transporte.

#### 4.4. El contrato de suministro de contenedores. La póliza BOXCHANGE 2016

En la práctica existen determinadas empresas cuya actividad gira en torno al contenedor, y entre las distintas modalidades de explotación del mismo se encuentra el arrendamiento. La necesidad surgió de la mano de los armadores, ya que en un principio éstos tenían que correr con los gastos no solo de la adquisición del buque, sino también del contenedor. Como consecuencia de lo anterior, hubo determinadas navieras que no pudieron

hacer frente a los elevados costes, de manera que la opción más conveniente fue arrendar los contenedores, reduciendo así el nivel de exposición financiera para llevar a cabo las operaciones propias del transporte de mercancías en contenedor.

En la actualidad existen distintas modalidades de contrato de arrendamiento, siendo los más utilizados el *trip lease*, *master lease agreement* y el *long term agreement*<sup>345</sup>. Estos contratos tienen en común la contraprestación económica del contrato, conocida como “tasa de alquiler por contenedor”<sup>346</sup>, siendo el importe que se abona proporcional al tiempo de alquiler. Es llamativo que no se utilice el término “renta” o “alquiler” que son más apropiadas para definir la contraprestación, aunque en la póliza BOXCHANGE 2016 se utiliza la primera de ellas.

Entre las distintas actualizaciones de pólizas que ha ido realizando recientemente la BIMCO, se encuentra la revisión en 2016 de la póliza BOXCHANGE<sup>347</sup>, que sustituye a la versión predecesora de 2004<sup>348</sup>. Esta póliza, como bien indica su nombre, se utiliza en el tráfico marítimo para el suministro<sup>349</sup> de contenedores entre operadores marítimos<sup>350</sup>. A diferencia del *slot charter*, que lo podemos situar próximo al fletamento, la póliza BOXCHANGE 2016 no contiene elementos que lo acerquen a dicha figura tipificada, pero tiene en común el escenario en el que se desenvuelve: el contenedor, razón por la que resulta de interés referirnos brevemente a él. De la lectura de la póliza podemos enmarcarlo como un

---

<sup>345</sup> Vid. LARRUCEA, J.R., MARÍ, R., MARTÍN, J., *Transporte...*, *op. cit.*, pág. 75, quien afirma que el *master lease agreement* es el contrato más utilizado en la práctica, definiéndolo como aquel en el que se “*pacta el arrendamiento de un número mínimo de contenedores, sin especificar su identificación, por un periodo de tiempo determinado, superior a un año*”, diferenciándose del *long term agreement* en el tiempo durante el cual están en régimen de arrendamiento, generalmente de uno a cinco años.

<sup>346</sup> *Ibid.*

<sup>347</sup> Disponible como recurso electrónico en <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/boxchange-2016> (última consulta 15/6/18).

<sup>348</sup> Disponible como recurso electrónico en <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/boxchange> (última consulta 15/6/18).

<sup>349</sup> De la denominación de la póliza BOXCHANGE 2016, se deduce que estamos ante un contrato de intercambio de contenedores (*Standard Container Interchange Agreement*). No obstante, según lo dispuesto en el artículo 1 de la póliza BOXCHANGE 2016, las partes se definen como suministrador o proveedor (*supplier*) y usuario (*user*), que se identifican con un contrato de suministro.

<sup>350</sup> Estos operadores marítimos que proporcionan servicios regulares encuentran en esta póliza un documento contractual dividido en dos partes, como sucede con otros formularios, una para la descripción del contrato en cuanto a los detalles de las partes, el número de contenedores y el precio (condiciones particulares), y otra con los términos y condiciones que regulan el contrato (condiciones generales).

contrato de suministro de contenedores, en el que, como establece su artículo primero, las partes que forman parte del contrato son el *proveedor* y el *usuario* de tales contenedores<sup>351</sup>.

En el contrato de suministro, el suministrador se obliga a realizar una serie de prestaciones periódicas o continuadas a cambio de una contraprestación económica que realiza el suministrado<sup>352</sup>. Sin embargo, no estamos ante una compraventa<sup>353</sup> sino ante un arrendamiento en virtud del cual se suministran una serie de bienes determinados, que en la póliza BOXCHANGE se denomina “*equipment*”<sup>354</sup>. Es decir, se producen una serie de prestaciones autónomas que se llevan a cabo en distintos momentos (pluralidad de entregas) y no en una unidad de acto, como ocurre con la compraventa. En cualquier caso, la afinidad que guarda con la compraventa se manifiesta al participar de los requisitos de ésta, como es la entrega a cambio de una contraprestación económica, que en la póliza se manifiesta en forma de renta periódica (*daily rent*) por contenedor desde que éste es suministrado hasta que es devuelto<sup>355</sup>. Sin embargo, la devolución es un indicador de un arrendamiento de cosa mueble

---

<sup>351</sup> Vid. el artículo 1 de la póliza BOXCHANGE, en virtud del cual el proveedor se define como la parte que provee el equipamiento a la otra parte, y el usuario como la parte que utiliza el equipamiento suministrado por el proveedor, “*“Supplier” means the party supplying the Equipment to the other party. “User” means the party utilizing the Equipment supplied by the Supplier*”. Igualmente se denominan así a las partes en las casillas 3 y 4 del contrato.

<sup>352</sup> Sobre el suministro, vid. AVILÉS GARCÍA, J., “Contratos con finalidad traslativa”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., *Tratado de contratos...*, op. cit., t. II, págs. 2293-2307; HERBOSA MARTÍNEZ, I., VEIGA COPO, A.B., y CENCERRADO MILLÁN, E., “El contrato de suministro”, en YZQUIERDO TOSLADA, M., *Contratos...*, vol. II, págs. 704-714; BROSETA Y PONT, M., y MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., págs. 105-107; PACHECO CAÑETE, M., “Compraventa y contratos próximos a la compraventa. La contratación en el mercado de valores”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, op. cit., págs. 531-532; y BERCOVITZ ÁLVAREZ, R., “El contrato de suministro”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (dir.), *Contratos mercantiles*, t. II, Aranzadi, Cizur Menor, 2017, págs. 522-556.

<sup>353</sup> Vid. la sentencia del Tribunal Supremo de 20 de mayo de 1986, citada por la sentencia n.º 240/2003 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2003 (ROJ: 2300/2003, *Id Cendoj*: 28079110012003101729), según la cual “*el contrato de suministro entraña un cierto número de operaciones, que lo diferencia de la compraventa, especialmente por su finalidad previsoras en orden a la obtención, mediante precio, de unos bienes con la periodicidad pactada y, por esta diferencia con la compraventa, solamente le son aplicables aquellas reglas que no contradigan su carácter de contrato normativo, de duración y prestación múltiples y, especialmente, que no contradigan lo pactado que suele ser la liquidación de cuentas*”.

<sup>354</sup> En virtud de la cláusula 1 de la póliza BOXCHANGE, se entenderá por *equipment* los contenedores sujetos al flete, según se establece en la Organización Internacional para la Estandarización, denominada ISO, (“*Equipment” means freight containers as defined by the International Organization for Standardization*).

<sup>355</sup> Vid. la cláusula 8 (a) de la póliza BOXCHANGE. Nótese que, además, es una práctica habitual en el transporte de mercancías en línea regular la devolución de los contenedores vacíos una vez realizada la descarga. Al respecto, vid., en la jurisprudencia menor, la sentencia n.º 33/2014 de la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Castellón de 28 de enero de 2014 (ROJ: 86/2014, *Id Cendoj*: 12040370032014100033).



o un suministro de cosas muebles en régimen de arrendamiento. Independientemente de su afinidad con una figura u otra, sigue siendo un contrato consensual de carácter mercantil, por estar celebrado entre comerciantes, que además se perfecciona por el consentimiento, careciendo por lo tanto de requisitos especiales de forma.

En relación con el contrato de *slot charter*, era necesario traer el contrato de suministro de contenedores a colación ya que ámbos se utilizan dentro del tráfico de mercancías de línea regular y tiene conexión con uno de los elementos reales indirectos del contrato de *slot charter*, el contenedor.

#### **4.5. El contrato de *slot sale***

##### **4.5.1. El erróneamente denominado contrato de *venta de slots***

Dentro de las posibles configuraciones que pueden tener los contratos de fletamento, existe la posibilidad de fletar una parte del espacio del buque, que en este estudio se representa mediante el contrato de fletamento por espacio o *slot charter*. En el apartado dedicado a la naturaleza jurídica del contrato de *slot charter*, pudimos analizar como la prestación del naviero fletante consistía *prima facie* en *alquilar (hire)* espacios del buque, aunque en distintos contratos se hable de *vender* espacios. Sin embargo, hemos hecho uso de dicha terminología indistintamente para referirnos a la prestación del naviero fletante, cuestionando desde el primer momento el uso del término *vender (sell)* espacios por ser menos apropiado para el fletamento, en el que realmente no se produce venta alguna de espacios, sino la disposición de los mismos para su posterior utilización por el fletador a cambio de una contraprestación económica. A tal efecto, el contrato de *slot sale* no es un contrato de compraventa de espacios tal y como se podría traducir de la lengua inglesa, sino un arrendamiento recíproco de espacios entre dos navieras como veremos a continuación.

En este escenario nos encontramos con el contrato de venta de espacios o *slot sale agreement* (en adelante SSA), cuyo análisis lo vamos a realizar a partir del contrato CMA CGM/HLAG US (en adelante el contrato HLAG)<sup>356</sup>, de fecha 10 de octubre de 2015. El

---

<sup>356</sup> Contrato disponible en [http://www2.fmc.gov/agreement\\_lib/012357-000.pdf](http://www2.fmc.gov/agreement_lib/012357-000.pdf) (última consulta 12/03/2018).

artículo 2 del contrato HLAG, autoriza a las partes a vender *slots* recíprocamente de manera *ad hoc* en sus respectivos servicios<sup>357</sup>. No queda duda que el término utilizado en nada se puede relacionar con un fletamento, si bien el concepto de “venta” de *slots* hace referencia *prima facie* a un negocio jurídico completamente distinto. Una compraventa de *slots* conllevaría, en primer lugar, la adquisición de la propiedad de un espacio físico, como ocurriría en una compraventa de una plaza de garaje<sup>358</sup> con la diferencia de que el espacio del buque no es un bien inmueble sino mueble. Un garaje se puede configurar como un anejo (artículo 5.1. de la Ley de Propiedad Horizontal), de manera que queda vinculado a un inmueble, lo que impide *a priori* su enajenación separada, pero no significa que pueda ser considerado ni como un elemento común ni como una finca independiente<sup>359</sup>. Lo anterior manifiesta que el garaje no deja de ser un *bien*<sup>360</sup>, el cual puede ser el objeto del contrato de compraventa o de un contrato de garaje donde participan elementos del contrato de arrendamiento de bienes inmuebles, del de servicios y del depósito<sup>361</sup>.

Por similitud al contrato de garaje, el espacio del buque normalmente se encuentra afecto a éste, de manera que naturalmente no puede enajenarse<sup>362</sup> sin producirse la venta del bien al que se encuentra afecto. En el hipotético caso de que pudiesen considerarse los espacios

---

<sup>357</sup> Vid. la cláusula original: “*The purpose of this Agreement is to authorize the parties to sell slots to one another on ad hoc basis on their respective services*”. También en la cláusula 5 se establece que las partes se venderán recíprocamente espacios del buque, “*HL and CMA CMG will co-operate on services by selling slots on ad hoc basis to one another*”.

<sup>358</sup> Vid. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario...*, *op. cit.*, voz garaje: “*aquel local destinado a guardar automóviles*”. El garaje como tal no se encuentra recogido en nuestro ordenamiento jurídico dentro de los elementos de la propiedad horizontal referidos en el artículo 396 del Código Civil, pero sí se menciona en el artículo 5.1 de la Ley de Propiedad Horizontal, “*La descripción del inmueble habrá de expresar las circunstancias exigidas en la legislación hipotecaria y los servicios e instalaciones con que cuente el mismo. La de cada piso o local expresará su extensión, linderos, planta en la que se hallare y los anejos, tales como garaje, buhardilla o sótano*”.

<sup>359</sup> Vid. la resolución de la DGRN de 24 de febrero de 2007 (BOE: 04-04-07). Adicionalmente, el garaje puede inscribirse como finca registral independiente, *vid.* el artículo 68 del Decreto de 14 de febrero de 1947, por el que se aprueba el Reglamento Hipotecario, modificado por el Real Decreto 1867/1998, de 4 de septiembre, por el que se modifican determinados artículos del Reglamento Hipotecario, en virtud del cual “*La inscripción de la transmisión de una cuota indivisa de finca destinada a garaje o estacionamiento de vehículos, podrá practicarse en folio independiente que se abrirá con el número de la finca matriz y el correlativo de cada cuota*”.

<sup>360</sup> Así lo afirma también HERRADA ROMERO, R.I., *El contrato...*, *op. cit.*, pág. 29-30.

<sup>361</sup> Vid. la sentencia de la AP de Madrid de 3 de octubre de 1987 citada por HERRADA ROMERO, R.I., *El contrato...*, *op. cit.*, pág. 30.

<sup>362</sup> Como ocurre con los garajes que se encuentran anejos a un bien inmueble. No será posible su enajenación salvo que así se acordase unánimemente por la junta de propietarios. Al respecto *vid.* la resolución de la DGRN de 25 de octubre de 1996.

del buque como bienes registrables independientes podría tener cabida una compraventa de *slots*. Sin embargo, para que produzca sus efectos, en nuestro ordenamiento jurídico la compraventa necesariamente debe cumplir el requisito de la teoría del título y modo, es decir, se debe concluir un contrato de compraventa y producirse la entrega del objeto del contrato. Tanto en la compraventa de buques como de otros bienes, la entrega no tiene que ser física, ya que se puede instrumentalizar en escritura pública (entrega ficticia).

No es necesario entrar en el análisis de los elementos de una compraventa, si bien en la práctica parece poco probable que este negocio se lleve a cabo como tal porque, desde un punto de vista económico, si el propietario del buque enajenase los espacios del mismo, dejaría de tener tanto la propiedad como la posesión de los espacios y comercialmente no podría volver a obtener un rendimiento derivado de éstos. Parece que en el tráfico no tiene viabilidad la venta de espacios sino el alquiler o el fletamento de éstos.

#### 4.5.2. Naturaleza jurídica del contrato denominado de *venta de slots*

En el contrato HLAG las partes se identifican como proveedor de espacios y fletador de espacios. Así, en su cláusula 3 se dispone que “*Las partes se denominaran “proveedor de espacios”, a quien provea espacios en sus buques o en aquellos operados en cooperación con otros porteadores, y fletador de espacios a quien obtiene el espacio proveído por la otra parte (traducción del autor)*”<sup>363</sup>.

La terminología empleada no parece responder a la identificación o denominación de las partes utilizada en la compraventa, es decir, comprador y vendedor, sino que opta por identificar a las partes como proveedor de espacios y fletador de espacios, lo que revela su verdadera naturaleza jurídica. La denominada compraventa de espacios en este contrato se entiende sin que se produzca la enajenación de los *slots*, enmarcando el negocio jurídico dentro de los contratos sin finalidad traslativa de dominio. Dicho lo anterior, solo queda determinar el alcance del suministro, en virtud del cual el suministrador o proveedor (*slot provider*) se obliga a poner a disposición del suministrado un número determinado de espacios del buque

---

<sup>363</sup> *Vid.* la cláusula 3 del contrato de venta de espacios HLAG, en virtud del cual “*Each party may be referred to as a “Slot Provider” when providing space on its vessels or those operated in cooperation with other carriers, or as “Slot Charterer” when taking space provided by the others*”.

periódicamente. Más adelante, en la cláusula 5 se añade una prestación nueva para el *slot provider*: “*el proveedor de espacios tendrá disponibles los espacios en su servicio al fletador de espacios en relación con los términos y condiciones acordados por las partes. Este acuerdo se aplicará a todas las reservas que realice el fletador por espacios y se acepten por el suministrador de espacios (traducción del autor)*”<sup>364</sup>.

Aquí se utilizan dos términos que no tienen relación tampoco con la compraventa. Por un lado, se hace referencia a que el suministrador pondrá a disposición (*will make available*) del fletador los espacios del buque que se acuerden, de manera que en ningún caso la intención de las partes supone trasladar la propiedad de los espacios, más bien parece estar en conexión con el objeto de un contrato de fletamento, conexión que parece encontrarse reforzada cuando el contrato HLAG permite realizar un subfletamento en su clausulado. En segundo lugar, se utiliza el término *reserva (bookings)*, que puede ser un auténtico contrato de transporte, en virtud del cual se *reservan* un número determinado de espacios para su uso posterior, pudiendo variar el número en función de la demanda y el viaje que se realice, siendo posible al fletador además subfletar aquellos espacios que no utilice<sup>365</sup>.

Como podemos comprobar, el contrato HLAG no se aproxima al contrato de fletamento, de manera que su naturaleza jurídica se aleja de la del contrato de *slot charter*. Sin establecer una conclusión general que desvirtúe el posible contenido de otros contratos de “venta de espacios”, el *slot sale agreement* no parece tener ninguna vinculación con lo que nuestro ordenamiento jurídico contempla para la figura de la compraventa. Es más, en el contrato de *slot sale* anteriormente analizado se dispone que las partes se arrendarán recíprocamente espacios. Esta particularidad sí dota al contrato de una obligación distinta de las del contrato de *slot charter* y, por lo tanto, podemos concluir que en el contrato la obligación característica es el arrendamiento.

---

<sup>364</sup> *Vid.* la cláusula 5 del contrato de venta de espacios HLAG según la cual “*The slot provider will make available slots on its service to the Slot Charterer in accordance with terms and conditions as mutually agreed by the parties from time to time. This agreement shall apply to all confirmed bookings issued by the Slot Charterer and agreed by the Slot Provider*”.

<sup>365</sup> Según la cláusula 5.3 del contrato HLAG, conforme a la cual las partes podrán subfletar espacios a terceros, pudiendo comprender tanto sus operadores afiliados o subsidiarios siempre que sean operadores marítimos (*any party may subcharter slots to its wholly-owned vessel-operating affiliates or subsidiaries (...) any subcharterer consented must be a vessel-operating common carrier*).

## CAPÍTULO TERCERO

### ELEMENTOS DEL CONTRATO

#### 1. CONSIDERACIONES PREVIAS: LA FORMACIÓN DEL CONTRATO DE *SLOT CHARTER*

En el Derecho contractual actual se está produciendo una mayor especialización. Nuevos contratos surgen para regular realidades que no encuentran disciplina en nuestro ordenamiento jurídico. De un lado, aparecen nuevas figuras contractuales fruto de la autonomía de la voluntad y, de otro, los operadores regulan negocios jurídicos ya conocidos pero que carecen de adecuada disciplina<sup>366</sup>. A consecuencia de dicha especialización, ciertos negocios jurídicos se hallan desprovistos de regulación y, por razones de seguridad jurídica, es conveniente que se aprueben las normas legales oportunas para enriquecer y ampliar el ordenamiento jurídico con nuevas formas negociales y poderlas integrar en el tráfico mercantil.

En todo contrato podemos diferenciar tres momentos o fases: una primera fase de formación, una segunda de perfección y una última de consumación<sup>367</sup>. Una vez celebrado el contrato, para que este tenga validez deben concurrir los requisitos recogidos en los artículos

---

<sup>366</sup> Vid. URÍA, R., MENÉNDEZ, A. y VÉRGUEZ, M., “Especialidades de la contratación mercantil”, en URÍA, R., y MENÉNDEZ, A. (dirs.), *Curso ...*, *op. cit.*, págs. 55 y ss.

<sup>367</sup> Vid. DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos ...*, *op. cit.*, vol. II, pág. 288, quien apoya esta idea de la existencia de momentos pero identifica dos fases, una precontractual y una contractual, siendo la perfección el elemento divisor entre una fase y otra.

1254 y 1258 del Código Civil, todo ello mediante el acuerdo de voluntades y el consentimiento de las partes<sup>368</sup>.

La importancia que adquiere la autonomía de la voluntad solo se ve eclipsada por contratos que se realizan mediante pólizas-tipo o formularios, que se sitúan *prima facie* más próximos a los contratos de adhesión<sup>369</sup>. Estos impiden a una de las partes la reconducción de las negociaciones en aquellos extremos que le sean desfavorables, al contemplar situaciones no negociadas que pueden originar desequilibrio entre las partes<sup>370</sup>. La coherencia de esta construcción toma forma en nuestro contrato de *slot charter* al existir dos vías para llegar a su perfección: por un lado, el formulario redactado por la BIMCO, que regula mediante cláusulas predefinidas aquellas situaciones en las que se desenvuelve el contrato, en nuestro caso la póliza de fletamento SLOTHIRE 93; y, por otro lado, los contratos libremente consensuados *ad hoc* entre los grandes operadores u otros sujetos, en los que sí encontramos mayor presencia de la autonomía de la voluntad.

Con ello no estamos afirmando que un contrato predispuesto por una naviera sea más “negociable” que un formulario, pero sí es conveniente ilustrar que ante un formulario los términos que en él se redactan tienen poca discusión. Como veremos más adelante<sup>371</sup>, rara vez las partes contratantes son las que efectivamente celebran el contrato de fletamento por

---

<sup>368</sup> Así lo dispone el artículo 1262 del Código Civil, según el cual “*el consentimiento se manifiesta por el concurso de la oferta y de la aceptación sobre la cosa y la causa que han de constituir el contrato*”. En el contrato de *slot charter*, se manifiesta simplemente con el consentimiento (es un contrato consensual), a diferencia de otras modalidades contractuales a las que se les añaden la entrega de la cosa (contratos reales) como ocurre en el depósito.

<sup>369</sup> Los contratos de adhesión son aquellos que están predispuestos por una de las partes y a los que se le aplica la LCGC, independientemente de la autoría del mismo. *Vid.* al respecto, el artículo 1 de la citada Ley. La BIMCO es el organismo independiente responsable de la redacción de distintos formularios-tipo en el ámbito de los contratos de explotación de buque, entre los que se encuentra la póliza SLOTHIRE. Sin embargo, a primera vista la póliza SLOTHIRE 93 parece ser más sensible a los intereses del naviero. *Vid., supra*, el apartado 2.2.2 del capítulo segundo.

<sup>370</sup> Las partes pueden hacer modificaciones por escrito que prevalecerán sobre las cláusulas impresas, por aplicación del principio de autonomía de la voluntad. En el Derecho inglés, la autonomía de la voluntad (*freedom of contract*) adquiere una importancia máxima. Al respecto, *vid.* la sentencia al caso *The Starsin* [2003] 1 Lloyd’s Rep. 571, en la cual se mantiene el criterio de que se le debe dar preferencia a aquellos términos que las partes han decidido incluir deliberadamente en el contrato respecto a los que se encuentran impresos con carácter previo, “*greater weight should attach to terms which the particular contracting parties have chosen to include in the contract than to pre-printed terms probably devised to cover very many situations to which the particular contracting parties have never addressed their minds*”.

<sup>371</sup> *Vid., infra*, el apartado 2.5 del presente capítulo, donde se realiza un estudio de los terceros intervinientes en una operación de transporte marítimo de mercancías contenedorizadas en línea regular.

espacio, al contrario de lo que sucede en otros negocios jurídicos. Por lo tanto, es importante determinar no solo los elementos personales del contrato, que para el contrato de fletamento por espacio se corresponden con el naviero fletante y el fletador por espacio, sino también los terceros intervinientes como el transitario o el corredor marítimo, que normalmente suelen encargarse de buscar el contrato que mejor se adapta a la operación de fletamento que tiene intención de llevarse a cabo.

## 2. ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO DE *SLOT CHARTER*

### 2.1. Los sujetos tradicionales del contrato de fletamento por espacio

#### 2.1.1. Bilateralidad o plurilateralidad del contrato de *slot charter*.

En el capítulo anterior apuntábamos brevemente, como introducción al contrato de *slot charter* dentro de su delimitación conceptual, las características principales del fletador y naviero fletante. En este apartado vamos a dedicarle un estudio más detenido a estos sujetos para comprender mejor el contenido esencial del contrato, los derechos y obligaciones de las partes<sup>372</sup> y su importancia dentro del fletamento. A diferencia de cualquier contrato de transporte, donde los elementos personales son el cargador y el porteador<sup>373</sup>, el contrato de *fletamento por espacio* vincula a dos partes principalmente: por un lado, el *fletador* por espacios, aquél que “*alquila, reserva o fleta*”<sup>374</sup> una parte de la cabida de un buque donde posteriormente se alojará la mercancía contenedorizada; y, por otro lado, el naviero fletante<sup>375</sup>,

---

<sup>372</sup> *Vid.*, *infra*, los apartados 2 y 3 del capítulo cuarto.

<sup>373</sup> *Vid.* el artículo 203 y el artículo 211 de la LNM, en los que se identifican a las partes de un contrato de transporte. En la doctrina, *vid.*, por todos, SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte marítimo de mercancías, Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Aranzadi, Cizur Menor, 2010, págs. 156-199.

<sup>374</sup> Es necesario distinguir la *reserva*, la cual es un verdadero contrato de transporte de mercancías, como ocurre con el formulario-tipo CONLINEBOOKING elaborado por la BIMCO de un contrato de fletamento por espacio. Para un estudio pormenorizado de las reservas de espacios, *vid.*, *supra*, el apartado 2.2.2.3 y 3.3 del capítulo primero, y la doctrina citada en la nota 124.

<sup>375</sup> En la LNM la denominación de fletante ha sido sustituida por la de porteador. En primer lugar, a la luz del contrato de *slot charter*, la terminología que utiliza la LNM no nos parece que encaje bien con los elementos personales del contrato, el naviero fletante y el fletador por espacios, por lo que en el presente estudio nos parece más adecuado utilizar el término “fletante” o “naviero fletante” que está más vinculado al léxico del fletamento. En segundo lugar, es más apropiado utilizar “fletante” para distinguirlo del transportista o porteador que es el término que se emplea en la LNM, ya que al poner los espacios del buque a disposición del fletador no se está llevando a cabo ninguna operación de transporte, aunque su finalidad económica pudiese serla. De hecho, el fletador por espacio podrá, una vez que tenga los derechos de explotación de los espacios del buque, emitir los

que es el sujeto que pone a disposición el buque, concretamente un número de espacios del mismo establecidos en el contrato, a favor del fletador para el transporte de mercancías en contenedor.

La dualidad del contrato en relación con las partes no implica necesariamente que exista una bilateralidad estricta, pudiendo existir en el contrato una pluralidad de partes. De hecho, puede ser trilateral o plurilateral. Si estamos ante un transitario que reserva una serie de *slots* en un buque que opera en una línea regular, parece claro que se trate de un contrato bilateral. Sin embargo, los acuerdos entre grandes operadores marítimos suelen reflejar en la práctica una pluralidad de partes pertenecientes a un mismo contrato donde se ponen intereses en común para compartir los espacios del buque, todo ello en un solo contrato y en una sola unidad de acto. La pluralidad de partes podrá formarse tanto en uno como en ambos lados de la relación obligatoria; si se produce en el lado del transmitente, es decir, aquél que tiene el derecho de explotación de los espacios, las partes actuarán como navieros fletantes; y si se produce en el lado del adquirente, que serían aquellos que adquieren los derechos de explotación de los espacios, las partes actuarán como fletadores por espacio.

### **2.1.2. Las modernización de las figuras tradicionales del fletamento en la Ley de Navegación Marítima: el porteador y el cargador**

Desde la entrada en vigor de las RLHV, las cuales regulan las relaciones entre los sujetos interesados en la realización de una operación de transporte de mercancías por mar y se aplican en exclusiva al contrato de transporte internacional de mercancías<sup>376</sup>, se han utilizado las denominaciones porteador (*carrier*) y cargador (*shipper*) para designar las partes intervinientes en un contrato de transporte. Sin embargo, el contrato de fletamento, que no se encuentra regulado por las RLHV<sup>377</sup> y hasta la entrada en vigor de la LNM<sup>378</sup> ha sido

---

correspondientes conocimientos de embarque u otros documentos que acrediten el transporte de mercancías, adquiriendo la condición de porteador contractual. Por todo ello, en adelante utilizaremos la expresión tradicional “fletante” o “naviero fletante” para dirigirnos a la parte que pone a disposición del fletador los espacios de buque.

<sup>376</sup> *Vid.* el artículo 1 de las RLHV.

<sup>377</sup> *Vid.* ARROYO, I., y MARTÍNEZ RUEDA, J.A., “Comentario del artículo 204 de la LNM”, en ARROYO, I., y MARTÍNEZ RUEDA, J.A.(dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 649.



considerado como algo distinto a un contrato de transporte, ha tenido como elementos personales tradicionalmente el fletante (*owner*) y el fletador (*charterer*)<sup>379</sup>, conceptos que se han mantenido en uso en nuestro ordenamiento jurídico hasta la aprobación de la LNM<sup>380</sup>.

Sin embargo, a medida que la industria marítima se adecuaba a las nuevas necesidades del transporte marítimo de mercancías, la delimitación conceptual de los elementos personales del contrato de fletamento han sido adaptados, al menos en parte, sustituyendo la denominación *fletante* por *porteador*, con la finalidad de adecuar la terminología de nuestra ley nacional a las distintas convenciones internacionales. La última de ellas en la materia, las Reglas de Rotterdam, constituyen un notable esfuerzo por lograr la uniformidad y armonización en la disciplina pero, a día de hoy, no ha conseguido las ratificaciones suficientes para entrar en vigor. Precisamente, en las Reglas de Rotterdam se utiliza la terminología relativa a los elementos personales de un contrato de transporte de mercancías, “*cargador*” y “*porteador*”<sup>381</sup>.

En términos generales, el cargador es quien contrata el transporte de mercancías<sup>382</sup>, y el porteador, quien realiza el transporte y entrega las mismas al destinatario, siendo necesario mencionar que al ejecutar la operación de transporte y la entrega de las mercancías no se está comprometiendo a prestar un servicio, sino a obtener un resultado (arrendamiento de obra) consistente en trasladar las mercancías de un lugar a otro<sup>383</sup>. Sin embargo, como ocurre en los contratos de transporte multimodal, es frecuente que en un mismo transporte haya distintas

---

<sup>378</sup> *Ibid.* pág. 651, quienes afirman que desde las ordenanzas de Bilbao se equipara fletamento y transporte, y la misma equiparación se establece en el Código de Comercio de 1829 y en el Código de Comercio de 1885.

<sup>379</sup> Así lo afirma SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 156.

<sup>380</sup> Así estaba dispuesto en los artículos 669 a 678, sobre las obligaciones del *fletante*, y en los artículos 679 a 687, sobre las obligaciones del *fletador*, ya derogados del Código de Comercio de 1885, los cuales forman parte del Derecho histórico.

<sup>381</sup> *Vid.* el artículo 1 de las Reglas de Rotterdam, el cual, con carácter previo una lista de definiciones, delimita conceptualmente al cargador como “*la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador*”, y al porteador como “*la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador*”.

<sup>382</sup> *Vid.* GARRIGUES, J., *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, Madrid, 1983, pág. 213; y PÉREZ DE LA CRUZ, A., “Los contratos de obra. De Depósito. De transporte”, en MENÉNDEZ, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Aranzadi, Cizur Menor, 2008, pág. 669, quien afirma que el cargador es la persona que contrata con el porteador y se obliga a entregar la carga para su traslado. En relación con lo anterior, *vid.* los artículos 211, 215 y 218 de la LNM, en los cuales se equiparan los términos *fletador* y *cargador* dándoles el mismo sentido e interpretación.

<sup>383</sup> En la misma línea lo afirma SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 157.

fases en las que intervienen distintos porteadores, por lo que es necesario determinar con exactitud cada una de las partes y la responsabilidad que adquieren en virtud del contrato de transporte para que los sujetos que intervienen en la operación queden identificados adecuadamente. Por otro lado, las partes que participan en el contrato de transporte tienen un papel relevante en el conjunto de la operación, por lo que consideramos oportuno hacer un análisis sobre las mismas para diferenciarlas de las figuras que intervienen en el fletamento<sup>384</sup>.

Es necesario aclarar que no hay denominación de *fletante* en nuestro ordenamiento jurídico, pero sí de fletador, la cual ha sido respetada por el legislador. Sin embargo, no es incorrecto hablar del *fletante* o *naviero fletante* en el ámbito de un contrato de fletamento, y así se ha mantenido en un sentido tradicional y en nuestra doctrina<sup>385</sup>. En aras de equiparar el

---

<sup>384</sup> En el contrato de fletamento puede no ser necesaria dichas pluralidades de partes si la finalidad es distinta al transporte, pero en la realidad del tráfico el fletamento lleva aparejada la emisión de un conocimiento de embarque asociado a la carga (la mercancía contenedorizada) y su transporte.

<sup>385</sup> Vid. GARRIGUES, J., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 716 y ss. A tal efecto, un sector de nuestra doctrina más autorizada realiza estudios sobre el contrato de fletamento en la LNM utilizando en el análisis del contrato la denominación *fletante*, a pesar de que el artículo 203 y 204 de la LNM utilizan la denominación de *porteador* con carácter general para todos los contratos incluidos en el capítulo segundo de la LNM. Vid. ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 204 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 642 y ss.

Por otro lado, EMPARANZA SOBEJANO, A., (vid. “La responsabilidad del porteador marítimo”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 376-377) afirma que la terminología utilizada resulta una “*apuesta atrevida*” por parte del legislador, ya que pueden existir casos en que el término cargador sea equívoco ya que “*en el contrato puede revestir tal condición un sujeto que no sea el fletador con los problemas de comprensión que ello puede conllevar*”, lo que también puede aplicarse a la noción de porteador. No obstante, el citado autor hace alusión en su análisis al porteador, siguiendo la terminología consagrada en la LNM. En la misma línea, vid. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 154; y PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 261 y ss., quien reconoce las distintas críticas de la equiparación del fletamento con el transporte pero utiliza la denominación de porteador en su estudio.

Por último, GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., (vid. “Fletamento y transporte, en el marco del proceso de reforma del Derecho marítimo español”, en AA.VV., *Estudios de Derecho mercantil...*, *op. cit.*, págs. 329 y ss.) afirma que el transporte en sentido jurídico tiene lugar únicamente “*cuando la traslación geográfica o desplazamiento local de cosas o personas se lleva a cabo por un sujeto distinto de aquel en cuyo interés y por cuya cuenta se efectúa esa traslación, a cuyo efecto es preciso que medie un contrato, entre dos sujetos distintos (...) el cargador, que es el que tiene el interés en el porte de las mercancías (...) y el otro –denominado porteador– el que presta el servicio de transporte al cargador*”, y más adelante asevera que “*solo cuando estemos en presencia de contratos de transporte, podremos hablar, con propiedad, de transporte en sentido jurídico*”. Por todo ello, el citado autor aporta un matiz que arroja luz a la cuestión: cuando con propiedad podamos hablar de contrato de transporte porque en él se den no solo la traslación de cosas sino también la obligación de custodia de las mercancías (*ibid.* pág. 333), las partes del contrato serán porteador y cargador; *contrario sensu*, no podemos denominar como porteador a quien no tiene una obligación de traslación ni de custodia de las mercancías, supuesto que ocurre cuando se celebra un contrato de *slot charter*, reconociendo además que en aquellos casos en que la contratación náutica de lugar –posteriormente– al traslado de mercancías, el transporte tiene lugar bajo el control náutico del *naviero*, calificado como “fletante”.

transporte con fletamento, se ha procedido a renombrar al *fletante*, pero el transporte de mercancías no es necesariamente un fletamento y evidentemente no todo contrato de fletamento es un transporte<sup>386</sup>. En el Derecho inglés, sí se mantiene la utilización de *shipowner* para referirse al naviero o fletante, mientras que *carrier* se utiliza en el ámbito del transporte de mercancías.

La LNM equipara en los contratos de fletamento al porteador con el *fletante* pese a no mencionar a este último en su articulado. Pero, si observamos las RLHV y las Reglas de Rotterdam, que son Convenciones internacionales en el ámbito del Derecho de los transportes marítimos, en primer lugar los contratos de fletamento están fuera del ámbito de aplicación de las mismas<sup>387</sup>. Por ello, no es del todo clara la terminología empleada en los distintos conjuntos normativos, ya que por un lado, en los contratos de fletamento en los que no hay transporte es inadecuado utilizar el término *porteador* para referirse a la contraparte del fletador. Sin embargo, resultaría más acertado hablar de armador o naviero fletante, dependiendo de si tiene la posesión del buque y sus derechos de explotación, pues resulta más coherente a la hora de delimitar las partes del contrato. En segundo lugar, puede haber supuestos en que el naviero fletante en un contrato de fletamento no sea el “porteador efectivo”, bien por haberlo subcontratado, bien por no constar así en el contrato de transporte. Por eso, es muy frecuente encontrar contratos de fletamento en los que, independientemente de su modalidad, también se emite un conocimiento de embarque en el momento en que las mercancías han sido embarcadas a bordo. De ahí nuestra afirmación previa de que un contrato de fletamento por espacio no necesariamente implica un transporte, por lo menos hasta que se alojen las mercancías contenedorizadas en los espacios del buque.

---

<sup>386</sup> *Ibid.* pág. 343, quien mantiene que en las líneas regulares se produce una ruptura o separación entre la empresa de navegación y la empresa de transporte, ya que “cada una de ambas queda en manos de un operador económico –marítimo– diferente: la primera, queda en manos de un naviero, la segunda, en manos del porteador marítimo, cuyo ejemplo más característico es el non vessel operating common carrier (NVOCC)”, equiparando más adelante (pág. 344) al naviero con el fletante.

<sup>387</sup> Adicionalmente, *vid.* el artículo 277 de la LNM, el cual dispone que se aplicarán las RLHV en dos supuestos con carácter imperativo: en la responsabilidad del porteador y en los contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque.

El conocimiento de embarque es un documento que obligatoriamente debe emitirlo el porteador o transportista<sup>388</sup> o alguien en su nombre, y tiene tres funciones principalmente<sup>389</sup>: actúa como un justificante de la entrega de las mercancías que se han recibido a bordo, evidencia un contrato de transporte de mercancías y, por último, puede ser un título válido por el cual se puede transferir la posesión de los bienes o mercancías<sup>390</sup>. Por ello, es interesante ver la interrelación entre el contrato de fletamento y el conocimiento de embarque y la terminología que se emplea en ellos, ya que siguiendo la que se utiliza en la LNM, el *porteador* estaría presente en ambos contratos, y en la práctica no siempre se darán supuestos en que efectivamente se produzca el transporte de mercancías. Por ello, conviene examinar bien cual es el objeto del contrato y las obligaciones de las partes para poder utilizar con exactitud la terminología más adecuada para referirse a los elementos personales del contrato de *slot charter*.

### 2.1.3. El porteador efectivo o de hecho en los transportes de mercancías en línea regular y su posición frente a los posibles fletadores por espacio

<sup>388</sup> *Vid.*, por todos, SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 234.

<sup>389</sup> *Vid.*, entre otros, GARRIGUES, J., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 707-715; RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento...*, *op. cit.*, págs. 47-321; PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *Los títulos representativos...*, *op. cit.*, págs. 107 y ss.; SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, págs. 268-291; ARROYO, I., “Títulos valores impropios o documentos de legitimación”, en *RDM*, n.º 210, 1993, págs. 1189-1242; JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., “Títulos-valores y documentos del transporte”, en AA.VV., *Derecho uniforme...*, *op. cit.*, págs. 28-33; RUIZ SOROA, J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, págs. 409 y ss.; EMPARANZA SOBEJANO, A., “Documentos de transporte: indicaciones sobre el porteador y sobre las mercancías: valor probatorio”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. (dir.), *Las Reglas...*, *op. cit.*, págs. 139-142; PADILLA GONZÁLEZ, R., y PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., “El contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 449-462; MARTÍN CASTRO, M.P., “Novedades en torno a la documentación del contrato de transporte en las Reglas de Rotterdam”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, págs. 268 y ss.; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 158-159; ZURIMENDI ISLA, A., “El contrato de fletamento: documentación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, págs. 346-373; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 271; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 593 y ss.; ARROYO, I., “Comentario al artículo 246 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 813-817; y PADILLA GONZÁLEZ, R., CLAVERO TERNERO, M.F., y PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., “Transportes”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, pág. 670.

<sup>390</sup> También puede emitirse una carta de porte marítimo, la cual es muy similar al conocimiento de embarque pero con la particularidad de que no es transferible a terceros. Al respecto, *vid.* los artículos 268-271 de la LNM.

Es necesario indicar en este punto que existe otro caso en que el porteador no es necesariamente el *fletante* o aquel que explota económicamente el buque. Así ocurre en aquellos supuestos donde los operadores de transporte, ofreciendo un servicio total e integrado puerta a puerta, necesitan los servicios de otros transportistas que “efectivamente” proporcionen los medios necesarios para llevar a cabo el transporte en todas sus fases, incluyendo la marítima<sup>391</sup>. Es por eso que, en una operación de transporte tan compleja como ésta, no sea difícil encontrar en la práctica distintos ejecutores del transporte, lo que también supone un potencial problema para identificar al porteador responsable en caso de reclamaciones de daños y perjuicios.

El concepto de porteador efectivo ha encontrado acogida en las convenciones internacionales. Observamos su aparición por primera vez en el artículo 1 de las Reglas de Hamburgo, en el cual se distingue entre porteador y porteador efectivo. Dicho precepto define al porteador como “*toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador*”; y, en su apartado segundo, define al porteador efectivo como “*toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución*”<sup>392</sup>.

La diferencia entre porteador contractual y porteador efectivo por tanto está en quién realiza la ejecución del transporte. A ello se alude en el artículo 1.2 de las Reglas de Hamburgo, en el cual se admite que la ejecución del transporte pueda ser transmisible a terceros sin mayores limitaciones. Por todo ello, no importa cuantas veces se subcontrate el transporte ya que al final de la cadena habrá un porteador efectivo que será el que ejecute el transporte. De

---

<sup>391</sup> Vid. la sentencia de la AP de Málaga, Sección 5.ª, de 28 de noviembre de 2003 (JUR/2004/13179), en la cual se considera que hay solamente una relación jurídica, donde la empresa porteadora se obligó a asumir la totalidad de las obligaciones contraídas, incluyendo las que adquiriesen las empresas ejecutoras del transporte.

<sup>392</sup> Vid. las Reglas de Hamburgo, adoptadas por la Convención de Naciones Unidas aprobada en la Conferencia Diplomática de 30 de Marzo de 1978. En la doctrina, entre muchos otros, vid. GONZÁLEZ-LEBRERO Y MARTÍNEZ, R.A., *Curso de Derecho de la Navegación*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1998, págs. 414 y ss.; ESPINOSA CALABUIG, R., *El contrato...*, op. cit., págs. 23-25; e ILLESCAS ORTIZ, R., “Las Reglas de Hamburgo (Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978), en AA.VV., *Derecho uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid, 1998, págs. 67-77. Adicionalmente, vid. SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, op. cit., pág. 677, quien plantea una discusión sobre la mayor corrección de los términos *porteador*, *porteador efectivo* y *parte ejecutante*, inclinándose más por el uso de *porteador efectivo*, establecido en las Reglas de Hamburgo, en vez de *parte ejecutante*.

hecho, en la práctica es posible encontrarnos con varias subcontrataciones del transporte, existiendo distintos porteadores contractuales en la misma operación de transporte. El problema a veces es identificar al porteador efectivo, que hasta que no observamos el conocimiento de embarque no es posible saberlo con certeza. La cuestión estriba en determinar si existen varios porteadores contractuales y uno efectivo o uno contractual y varios efectivos. Normalmente, contractuales solo hay uno, ya que lo normal es que la firma del contrato la haga uno solo<sup>393</sup>.

En una operación de transporte de mercancías contenedorizadas en línea regular en la que se celebra uno o varios contratos de fletamento por espacios, parece claro que el porteador efectivo puede coincidir con el *naviero fletante*, que tiene la gestión comercial del buque, mientras que los fletadores por espacio, que adquieren los derechos de explotación de una serie de espacios determinados del buque, podemos identificarlos con la figura del porteador contractual si transportan mercancías de terceros. Este esquema básico tiene su razón de ser en que en el contrato de fletamento por espacio no se produce ninguna transmisión de la gestión comercial del buque, que permanece en el operador principal de la línea o *naviero fletante*.

Centrándonos en la responsabilidad, el concepto de porteador efectivo no deja claro quién realiza efectivamente el transporte dada la transmisibilidad de su posición. Por tanto, la responsabilidad por incumplimiento o daños no está determinada desde un primer momento, cuestión que sí se da en el porteador contractual. Pero en ningún caso esto afecta al acreedor, ya que lo importante es la realización de la prestación, es decir, la operación de transporte, indiferente de quién la lleve a cabo. Sin embargo, se puede afirmar que la delimitación conceptual del porteador tradicional y el porteador efectivo pueden yuxtaponerse, esto es, la obligación de transportar las mercancías la tienen ambos. Para ver una terminología más actualizada, tenemos que acudir a las Reglas de Rotterdam, y es conveniente su lectura ya que sustituye al porteador efectivo por “parte ejecutante” (*performing party*), refiriéndose a una

---

<sup>393</sup> Por otro lado, la Ley 16/1987 de 30 de Julio, de Ordenación del Transporte Terrestre (en adelante LOTT) establece que el comisionista cuando contrata tiene que firmar con el cargador como transportista, y con el transportista efectivo como cargador, de manera que, al amparo de la citada Ley, porteadores contractuales hay varios. Si el subcontratista vuelve a subcontratar, será cargador o subcargador y subsubcontratista. En el artículo 97 de la citada Ley se recoge una configuración del *porteador contractual y efectivo* que tolera la subcontratación de varios transportistas. Al respecto, *vid.* EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Comares, Granada, 2003, págs. 143-148.

persona distinta del porteador que se encarga de ejecutar todas o algunas de las obligaciones del porteador<sup>394</sup>, y que asume responsabilidad por la realización del transporte<sup>395</sup>.

Por último, siguiendo las orientaciones de las Convenciones internacionales mencionadas, la LNM distingue entre porteador contractual y porteador efectivo en su artículo 278, pero añade un sistema de responsabilidad solidaria entre ellos, “*la responsabilidad establecida en esta sección alcanza solidariamente tanto a quien se compromete a realizar el transporte como a quien lo realiza efectivamente por sus propios medios*”, con la finalidad de que no pueda evadirse la responsabilidad del porteador cuando existen distintos contratos de transporte superpuestos<sup>396</sup> para una misma operación de transporte por mar.

## 2.2. El papel del destinatario en las operaciones de *slot chartering*

A pesar de no tener relación contractual alguna con el fletamento, sí es importante destacar la figura del destinatario, también conocido como consignatario o receptor de las mercancías<sup>397</sup>, que es aquél sujeto que recibe las mismas en el destino contractualmente establecido. Necesariamente, durante la fase que comprende el transporte efectivo en la

---

<sup>394</sup> Vid. el artículo 1.6 de las Reglas de Rotterdam. Los estudios doctrinales de este precepto son amplios y variados. Al respecto, *vid.*, por todos, SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, págs. 595-638; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “Las obligaciones del porteador hasta la entrega de las mercancías en destino”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. (dir.), *Las Reglas...*, *op. cit.*, págs. 111-134; ILLESCAS ORTIZ, R. y ALBA FERNÁNDEZ, M. (dirs.), *Las Reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Aranzadi, Cizur Menor, 2012, págs. 27 y ss.; ARROYO, I., “Las Reglas de Rotterdam en el Derecho Español”, en ESPINOSA CALABUIG, R., *Las Reglas de Rotterdam sobre Transporte Marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, págs. 175-201; RECALDE CASTELLS, A., “Las Reglas de Rotterdam en el marco de la reforma del derecho uniforme del transporte de mercancías”, en AA.VV., *Estudios de Derecho del Comercio Internacional: homenaje a Juan Manuel Gómez Porrúa*, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 164-169; y ARROYO VENDRELL, T., *El contrato de transporte internacional de mercancías puerta a puerta en las Reglas de Rotterdam. Cooperación y conflicto entre convenciones*, Marcial Pons, Madrid, 2015, págs. 23-76.

<sup>395</sup> Sobre la diferencia entre “*performing party*” y “*actual carrier*”, *vid.* BERLINGIERI, F. / ZUNARELLI, S., *Il draft instrument on transport law of CMI*, en *Dir. Maritt.*, fascículo I, 2002, págs. 13-15.

<sup>396</sup> Sobre los conceptos de porteador contractual y porteador efectivo en la LNM, *vid.* DEL CORTE LÓPEZ, J., “La responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 175; EMPARANZA SOBEJANO, A., “La responsabilidad del porteador marítimo”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 384; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 274 y ss.; y ARROYO, I., “Comentario del artículo 278 de la LNM”, en ARROYO, I., y MARTÍNEZ RUEDA, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 905-906.

<sup>397</sup> Al respecto, *vid.*, por todos, MARTÍN CASTRO, M.P., *El transporte multimodal...*, *op. cit.*, págs. 338 y ss.; “Transporte multimodal”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil...*, *op. cit.*, págs. 521-522; RECALDE CASTELLS, A.J., “La posición jurídica del destinatario en el contrato de transporte de mercancías”, en *RDT*, n.º 6, 2010, págs. 201-214.

ejecución de la línea regular, la mercancía contenedorizada es cargada bien en la bodega de carga o en cubierta, emitiendo el capitán o la persona que lo represente un documento de embarque acreditativo de la recepción de las mercancías que, además, evidencia el transporte de las mismas, identificando tanto el cargador como al destinatario. Este último no tiene relación con el contrato de fletamento pues, como observamos anteriormente, el objeto del fletamento es la puesta a disposición de un buque con la finalidad, entre otras, de transportar mercancías. Sin embargo, la ejecución del transporte de mercancías en línea donde adquiere importancia la figura del destinatario.

Probablemente el contrato de transporte que se celebra entre el cargador y el porteador sea consecuencia de un contrato de compraventa previo entre el cargador (vendedor) y el destinatario (comprador), por lo que el vínculo entre el porteador y el destinatario debe existir en el contrato de transporte. Por todo ello, es posible que exista relación jurídica entre ambos, pero habrá que analizar cada caso en concreto. En el contrato de fletamento no interviene el destinatario como hemos visto, pero en el esquema básico de una operación de transporte de mercancía contenedorizada en línea regular, el destinatario podría figurar en los documentos acreditativos del transporte que deben emitirse una vez se embarcan del buque las mercancías. Por ejemplo, en el conocimiento de embarque tipo CONLINEBILL 2016 se recoge en primer lugar los datos identificativos del porteador (*carrier*) y en segundo lugar los del comerciante (*merchant*), entendiéndose por comerciante el “*cargador, destinatario, consignador, consignatario, el poseedor del conocimiento de embarque, el propietario de las mercancías y cualquier persona que tenga derecho a poseer las mercancía*”<sup>398</sup>. Este conocimiento de embarque sí puede guardar relación con un contrato de *slot charter* si el que lo emite es el fletador por espacio o NVOCC, de tal manera que en caso de daños o retrasos en la entrega de las mercancías, el destinatario podrá ejercitar dos posibles acciones: en primer lugar, por el contrato de transporte, la acción de incumplimiento no solo frente al cargador, sino también contra el porteador contractual (que sería el fletador por espacio o NVOCC) y frente al porteador efectivo; y, en segundo lugar, por el contrato de compraventa, frente al vendedor.

---

<sup>398</sup> Vid. la cláusula 1 del conocimiento de embarque CONLINEBILL 2016, “*«Merchant» includes the shipper, the receiver, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo*”.



Si bien podemos ver la ajenidad del destinatario respecto del contrato de fletamento, ¿cuál es su relevancia para nuestro estudio? A efectos de determinar su naturaleza jurídica, no estamos más que ante un tercero no participante en el fletamento pero sí en las consecuencias del transporte de mercancías, beneficiándose del mismo al adquirir derechos y obligaciones derivados del vínculo contractual que nace con el contrato de transporte de mercancías<sup>399</sup>. No es parte contratante, pero es posible que conste en el contrato de transporte, como ocurre en el conocimiento de embarque. Por otro lado, en aquellos casos en que se emita un conocimiento de embarque “al portador”, como resulta obvio no tendrá que identificarse el destinatario<sup>400</sup>. No todos los contratos de fletamento se utilizan para transportar mercancías, pero en aquellos en los que sí se utilizan para dicha finalidad, es necesario determinar separadamente en el contrato de transporte el destinatario, ya que las mercancías deben ser entregadas a su llegada al lugar contractualmente establecido y entregarse al destinatario. Por lo tanto, es relevante el estudio de la figura del destinatario dentro de las operaciones de transporte de mercancías en línea regular, en las que puede convenirse un contrato de *slot charter*.

### **2.3. El fletante (o naviero fletante) por espacio como parte contratante del contrato de *slot charter***

Una vez delimitadas las figuras de cargador, porteador y destinatario, figuras que son características de un contrato de transporte de mercancías, es conveniente analizar las que son propias de nuestro contrato de fletamento por espacio o *slot charter*. En todos los contratos, para que produzcan efectos entre las partes, debe mediar el consentimiento, de manera que para nuestro estudio será relevante analizar la capacidad de las partes, los sujetos que participarán en el contrato y las condiciones que deberán reunir éstos en cuanto a legitimidad. En la LNM no se hace referencia ni se define la figura del fletante, dada la equiparación del contrato de fletamento y el contrato de transporte por parte del legislador, de manera que desaparece –formalmente– la denominación que se ha utilizado tradicionalmente, por lo que a tal efecto es necesario acudir a la mejor doctrina, la cual lo define de la siguiente forma:

---

<sup>399</sup> Vid. GARRIGUES, J., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 214-215.

<sup>400</sup> Vid. el artículo 248.1.2 de la LNM, en virtud del cual en el momento de la entrega al cargador, el conocimiento de embarque deberá contener “*el nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del cargador y, si el conocimiento fuera nominativo, los del destinatario*”.

“El armador o fletante es la persona que se compromete a realizar un viaje determinado transportando el cargamento pactado en la póliza”<sup>401</sup>.

De esta primera definición, anterior a la aprobación de la LNM, caben destacar las siguientes ideas: en primer lugar, nada se dice de la puesta a disposición del buque, obligación principal y característica del fletante en el contrato de fletamento. En segundo lugar, equipara los términos *armador* y *fletante* pero no se hace referencia al viaje por mar, lo que permite que otros medios de transporte puedan entrar en la definición. En tercer y último lugar, la definición hace referencia al transporte del cargamento en términos generales, lo que a nuestro juicio no es un elemento esencial del concepto del fletamento, ya que éste ni es un contrato puro para el transporte de mercancías ni puede concluirse que todos los contratos de fletamento puedan tener como finalidad última dicho transporte<sup>402</sup>.

Sin embargo, conviene poner de manifiesto de la anterior definición que en el caso de los fletamentos por viaje el *fletante* (o *naviero fletante*) se obliga a realizar para el fletador uno o varios viajes con la finalidad de transportar mercancías<sup>403</sup>, pero para ser *fletante* no necesariamente tiene que coincidir con éste la figura del propietario del buque; lo realmente indispensable es que tenga su gestión comercial del buque. De esta manera, puede ostentar la posición de *fletante* el arrendatario de un buque al fletarlo a un tercero, o incluso un fletador por tiempo, que puede emplear el buque fletado para realizar contratos de fletamento por viajes con otros fletadores<sup>404</sup> o incluso subfletarlo por tiempo.

---

<sup>401</sup> Vid. GABALDÓN, J.L., *Curso...*, op. cit., pág. 493, quien define en estos términos al fletante en su introducción a la delimitación conceptual del fletamento por viaje con determinación y simplicidad. Por otro lado, SIERRA NOGUERO, E., *El contrato de fletamento por viaje*, Real Colegio de España, Bolonia, 2002, pág. 95, define al fletante como aquel que “*promete un transporte marítimo*”, definición poco precisa que parece vincularlo a la promesa de comprar y vender recogida en el artículo 1451 del Código Civil, para continuar caracterizándolo como “*el propietario del buque que lo explota con fines mercantiles en la realización habitual y organizada de servicios de transporte*”. Ambos autores parecen inclinarse sobre la equiparación del fletamento con el transporte, ya que en ambas definiciones utilizan la prestación de “transportar”. Sobre la promesa de comprar y vender, vid., *supra*, el apartado 3.3.2 del capítulo primero sobre el *precontrato* o *promesa de contrato*. Sobre la denominación de fletante en nuestra doctrina más autorizada, vid., *supra*, la nota 360.

<sup>402</sup> Así lo reconoce la LNM en su artículo 210.

<sup>403</sup> Vid., por todos, ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 203 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, op. cit., pág. 624.

<sup>404</sup> Así lo afirma, entre otros, NAVAS GARATEA (vid. *La navegabilidad...*, op. cit., pág. 554).

En el Derecho inglés, el término que se utiliza más frecuentemente para designar al fletante es *owner*<sup>405</sup>, cuya traducción literal hace referencia al propietario del buque<sup>406</sup>. Sin embargo, esa traducción literal no se corresponde con la realidad, ya que no está haciendo referencia al propietario del buque sino a la contraparte del fletador, ya sea por tiempo, por viaje o por espacio. Por todo ello, no es necesario ser el propietario del buque para ser parte de un contrato de *slot charter* ni para ser *fletante*. La cuestión no puede sernos indiferente, ya que, como hemos mencionado en el apartado anterior, no es una *conditio sine qua non* que se tenga la propiedad del buque, ni incluso se pide ningún requisito de capacidad a las partes salvo las exigidas por la ley para dar validez al contrato.

Sin embargo, el término *owner* sí está bien empleado en el siguiente supuesto: en el esquema tradicional de una operación de *slot chartering* existen dos relaciones jurídicas principalmente: la primera, entre el titular de los derechos de explotación y un operador marítimo al que transfiere los mencionados derechos sobre un número determinado de espacios del buque; y, la segunda, entre el adquirente de los derechos de explotación del buque y un operador marítimo o porteador que no es propietario del buque (o NVOCC).

En estos casos, es posible celebrar un contrato de *slot charter* como *fletante* en ambas relaciones jurídicas. En la primera de ellas, el propietario del buque puede decidir directamente fletar los espacios del buque (o *slots*) a distintos NVOCC, lo que jurídicamente le otorga la condición de fletante si dicho negocio jurídico se celebra mediante un contrato de fletamento, y los distintos NVOCC pasan a ser fletadores por espacio (o *slot charterers*). En la segunda

---

<sup>405</sup> En comparación con otros ordenamientos jurídicos, el Derecho inglés es el que más se distancia en cuanto al léxico para designar al *fletante* al denominarlo *owner*, frente a *fréteur*, en francés, o *befrachter*, en alemán, términos continentales que se aproximan más al empleado en nuestra lengua y que tienen más conexión por el léxico utilizado en relación con el fletamento. Sin embargo, si se hubiese querido acercar el término *fletante* con la noción de porteador, hubiese empleado el término *carrier* o transportista, más utilizado para los contratos de transporte marítimos realizados mediante conocimientos de embarque o similares.

En la misma línea, es interesante analizar las disposiciones de la reciente legislación noruega en relación con los contratos de fletamento. Así, el Código Marítimo Noruego en el artículo 321 no hace una distinción entre fletante y fletador, sino más bien entre porteador y fletador, (*carrier; the person who, through a contract, charters out a ship to another [the charterer]*), supuesto muy similar al que recoge nuestra LNM, la cual sustituye el término fletante por porteador pero mantiene la denominación de fletador. *Vid.* el Código Marítimo Noruego, de 24 de junio de 1994, n.º 39 y sus modificaciones mediante la Ley de 7 de junio de 2013, n.º 30, disponible en <http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf> (última consulta 15/6/2018).

<sup>406</sup> Así podemos verlo también en los contratos de *slot charter* y en la mayoría de las pólizas-tipo de fletamento, donde la relación entre el *owner* y el *charterer* en esos términos cobra protagonismo. En este sentido, *vid.* la póliza NYPE 93, la póliza BALTIME 2001, la póliza BOXTIME 2004 y la póliza LINERTIME 2015, entre otras.

de ellas, y una de las más utilizadas en la práctica, el *owner* transfiere la explotación del buque a un fletador por tiempo mediante un contrato de larga duración, y éste establece relaciones jurídicas con distintos NVOCC mediante la celebración de contratos de *slot charter* para poder completar la capacidad de carga del buque, adquiriendo la condición de *fletante* o *naviero fletante*. Es *fletante* porque utiliza un contrato de fletamento –por espacio– que lo identifica como tal, siendo su prestación principal la navegación, no el transporte, y *naviero* porque ha adquirido de su relación previa –el fletamento por tiempo– los derechos de explotación del buque, según lo dispuesto en el artículo 145.2 de la LNM<sup>407</sup>. Los términos “armador” y “naviero” hacen referencia a profesiones, mientras que “fletante” o “porteador” aluden a partes de la relación jurídica<sup>408</sup>.

El mínimo común denominador a los conceptos de fletador, fletante o naviero podría ser el de “empresario o comerciante”<sup>409</sup>, ya que dicha figura se encuentra presente en los anteriores. Sin embargo no tiene que ser estrictamente así, ya que de hecho podemos encontrarnos con casos en que no es necesario ser empresario o comerciante, como ocurre con los herederos del empresario naviero, que no poseen conocimientos técnicos sobre la industria marítima y deciden “arrendar” el buque a un tercero para que lo explote. Ese arrendamiento no convierte a los herederos en empresarios salvo que gestionasen una empresa de alquiler de buques, pero no hay actividad habitual ni profesional, sino esporádica.

Al respecto, las disposiciones del Código de Comercio relativas a la regulación del comercio marítimo sí contemplaban un supuesto especial de empresario, esto es, el naviero o

---

<sup>407</sup> Adviértase que el *naviero fletante* descrito puede ser, además, armador, si retiene la posesión del buque que pone a disposición de los fletadores por espacio, y lo hace navegar en su propio nombre y bajo su propia responsabilidad, según lo establece el artículo 145.1 de la LNM. Sin embargo, es poco probable que tal evento suceda salvo que el propio titular de los derechos de explotación sea el armador en el momento en que se celebra el contrato de *slot charter*, pues mantendrá el control náutico.

<sup>408</sup> Así lo afirma DÍAZ DE LA ROSA, A., “El contrato de fletamento con fines de transporte: especial referencia al fletamento por viaje consecutivo”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, op. cit., pág. 608.

<sup>409</sup> El concepto de empresario no viene formalmente recogido en el Código de Comercio español, pero sí el de “comerciante” en su artículo primero. Sin embargo, debido a la vigente redacción de las distintas reformas que han sido incorporadas al Código, la noción de empresario y comerciante se pueden considerar similares, por lo que no hay diferencia alguna al referirnos a una u otra. En la doctrina, *vid.* BROSETA PONT, M., MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., págs. 99-101; MENÉNDEZ, A., y ROJO, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Thomson Reuters, Navarra, 2017, pág. 67; y PÉREZ-SERRABONA GONZÁLEZ, J.L., “El empresario mercantil”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, op. cit., págs. 104-109.

empresario marítimo, pero que ya no se mantienen vigentes desde la aprobación de la LNM<sup>410</sup>. Por su parte, la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante establece una delimitación conceptual de naviero en virtud del cual:

*“el empresario o empresa naviera es aquella persona física o jurídica que, utilizando los buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”*<sup>411</sup>.

Nuestra LNM adopta literalmente en anterior precepto para definir al naviero o empresa naviera en su artículo 145.2, en virtud del cual *“Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”*. Sin embargo, adicionalmente subraya que si el naviero además tuviese la posesión del buque, tendrá la condición de *armador*<sup>412</sup>. Como ya sabemos, una operación de *slot chartering* puede darse

---

<sup>410</sup> Vid. PADILLA GONZÁLEZ, R., CLAVERO TERNERO, M.F., y PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., “Transportes”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, op. cit., págs. 109-110, quienes afirman que el naviero que recogía el artículo 595.1 ya derogado del Código de Comercio se consideraba *“titular de una empresa caracterizada, entre otros rasgos, por la singularidad de su tráfico, por la fuerte influencia en su estructura y sus operaciones, los condicionamientos técnicos de la navegación y por la necesidad de contar con una compleja organización en tierra, dada la indomiciliación de los buques”*. Resaltan los autores que no había una definición legal clara, ya que era muy imprecisa, pero que por otro lado podría entenderse que naviero es *“quien tiene la posibilidad de utilizar el buque en una navegación con fines lucrativos y asume los riesgos inherentes a esa navegación”*. Asimismo, vid. ALBA FERNÁNDEZ, M., “Los sujetos de la navegación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, op. cit., pág. 252; y la nota 66.

<sup>411</sup> Vid. el artículo 9 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, el cual se corresponde con el artículo 10 de su Texto Refundido, RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

<sup>412</sup> Vid. el artículo 145.1 de la LNM, en virtud del cual *“es armador quien, siendo o no siendo su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad”*. Cuando habla de responsabilidad, hace referencia a que el armador *“soporta los riesgos de la navegación y, soporta además el riesgo de la responsabilidad civil y patrimonial derivadas de esa navegación”*. Al respecto, vid., entre otros, GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La innavegabilidad del buque, como supuesto paradigmático de la responsabilidad del armador y del naviero”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pág. 47; y “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, op. cit., págs. 357-454.

Nótese que no se hace referencia en el citado artículo a la naturaleza jurídica del armador ni a su ámbito. La responsabilidad del mismo, por otro lado, se regula en el artículo 149 de la LNM, en virtud del cual *“el armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las*

bien por un naviero que explote él mismo el buque, bien por un titular de los derechos de explotación del buque que con carácter previo celebre un contrato de utilización del buque mediante el cual transfiera la explotación del mismo pero manteniendo el control de la navegación sobre el mismo<sup>413</sup>. Sin embargo, cuando el adquirente de los derechos de explotación del buque (como puede ser un fletador por tiempo) decide a su vez transferir la explotación económica de los *slots* a distintos fletadores por espacios (o NVOCC), no se produce un desplazamiento posesorio del buque ni de sus espacios, pues en ningún momento le fue dada en virtud del contrato de utilización del buque tal posesión, salvo que dicho contrato fuese un arrendamiento de buque mediante el cual se transmite la posesión del mismo. Por ello, el fletante por espacios solo puede ser considerado en nuestro ordenamiento jurídico como *naviero*, es decir, el que se dedique a la explotación de buques, ya sean propios o ajenos, como establece el artículo 145.2 de la LNM, resultando el *armador* el que efectivamente tenga la posesión del buque, que lo vincula estrechamente con la figura del porteador o transportista<sup>414</sup>. De ahí que para referirnos a él consideremos más acertado denominarlo como naviero fletante.

Por último, independientemente de la nominación con la que actúe el *fletante*, no es necesario que quede constancia en el contrato de fletamento si éste realiza el contrato como propietario de buque o como porteador no propietario (NVOC)<sup>415</sup>. En definitiva, para nuestro

---

*obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185 (...)”*. A tal efecto, serán responsables de los riesgos técnicos del buque, como puede ser su maquinaria, lo cual incide directamente en la obligación de navegabilidad, de la cual es responsable.

<sup>413</sup> *Vid. infra*, el apartado 2.6.1 del capítulo cuarto.

<sup>414</sup> Al armador le corresponde la responsabilidad por los actos y omisiones del capitán y de la dotación, es decir, aquellas personas empleadas a bordo del buque, *vid. JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), Lecciones..., op. cit., pág. 111 in fine*.

<sup>415</sup> Antes de la aprobación de la LNM, el Código de Comercio establecía en su artículo 652.4 que “*la póliza de fletamento contendrá (...) el nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento*”. Sin embargo, este artículo redactado en la época codificadora decimonónica carece de sentido en los contratos modernos, y así lo recoge la citada Ley en su artículo 204.3, en virtud del cual “*las partes podrán compelerse mutuamente a la suscripción de la póliza de fletamento*”. De la misma manera queda establecido en la LCTTM en su artículo 10, el cual enumera una serie de menciones que las partes podrán exigirse que queden incluidas en una carta de porte.

Analizando el contenido del artículo 204.3 de la LNM, podemos obtener las siguientes conclusiones: (a) La póliza no es un requisito esencial para dar validez al contrato, ni es un documento *ad solemnitatem*, sino que tiene más bien valor *ad probationem* (*vid., infra*, apartado 4.1 del presente capítulo). (b) A pesar de ser un instrumento probatorio, la póliza es un elemento característico del fletamento, siendo objeto de estudio, redacción y actualización de modelos por instituciones y organizaciones dedicadas a la industria marítima como la BIMCO o FONASBA. (c) Los contratos de fletamento se perfeccionan por el consentimiento, careciendo de formalidad

estudio, nos parece más apropiado emplear los términos de *fletante* (o *naviero fletante*) y fletador en vez de porteador y cargador, ya que los primeros realzan el carácter marítimo del contrato<sup>416</sup>, vinculándolo con la figura del fletamento, y los segundos hacen alusión al transporte de mercancías en general, pudiendo ser utilizados tanto para contratos de transporte marítimos como para aquellos en los que no haya un segmento marítimo, como puede ser el transporte aéreo o por carretera.

#### 2.4. El fletador por espacio (o *slot charterer*) como contraparte del contrato de *slot charter*

Una vez que el fletante ha cumplido su obligación de poner a disposición el buque, para lo cual previamente ha realizado el viaje de aproximación con puntualidad, tiene lugar la prestación del fletador, el cual, en esencia, debe realizar el pago del flete<sup>417</sup>. En la LNM no se encuentra una disposición específica referida al concepto de fletador, como sí ocurre en las Reglas de Rotterdam<sup>418</sup> (con el de cargador), pero sí podemos distinguir dos momentos distintos; por un lado, el artículo 207 de la LNM hace referencia en su enunciado al fletador como aquella parte que lleva a cabo la “*contratación del transporte*”, y por otro, la LNM enumera en los artículos 229 a 238 las obligaciones correspondientes al fletador, de las cuales se desprenden las características del mismo<sup>419</sup>.

En relación con el contrato de *slot charter*, según lo dispuesto para el fletamento en el artículo 204.1 de la LNM, “*parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo o por viaje*”<sup>420</sup>, concepción de fletamento en la que hay que separar dos escenarios; si estamos ante

---

alguna. (d) Nada queda establecido sobre el contenido de la póliza en la LNM, en contraste con lo dispuesto en el derogado artículo 652 del Código de Comercio.

<sup>416</sup> Así lo afirma GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Arrendamientos...*, *op. cit.*, pág. 215, haciendo referencia a que la alusión a los términos fletante y fletador “*enfatisa la maritimidad o nauticidad del contrato*”.

<sup>417</sup> En la doctrina, *vid.* SIERRA NOGUERO, E., *El contrato de fletamento...*, *op. cit.*, pág. 99; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 494; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.* pág. 550.

<sup>418</sup> *Vid.* el artículo 1.8 de las Reglas de Rotterdam. En la doctrina, *vid.* PULIDO BEGINES, J.L., “*Identidad y obligaciones del cargador*”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., *Las Reglas de Rotterdam...*, *op. cit.*, págs. 73-110.

<sup>419</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 2 del capítulo cuarto.

<sup>420</sup> A pesar de que la LNM lo permita, es difícil que el fletamento parcial por tiempo pueda llevarse a efecto en la práctica, ya que cada fletador podría dar órdenes contradictorias con las de los demás fletadores. En este caso, podría celebrarse un contrato de *slot charter* de seis meses con solo un 10% de la capacidad de carga del buque, pero es necesario advertir que, al ser un fletamento por tiempo parcial, el fletador parcial no podría dar órdenes al fletante si no es de acuerdo con el resto de fletadores parciales.

un fletamento por tiempo, la gestión comercial del buque recae sobre el fletador por tiempo, lo que no afecta a que puedan realizarse distintos contratos de fletamento hasta ocupar la totalidad de la cabida del mismo ya que la obligación principal del fletante es la de navegar, no la de transportar. No obstante lo anterior, a pesar de que el legislador lo permita, parece difícil que pueda darse un contrato de fletamento parcial por tiempo en el que coexistan al mismo tiempo distintos fletadores parciales por tiempo y cada uno de ellos tenga, en virtud del contrato de fletamento por tiempo, el control comercial del buque. En este caso, la naturaleza jurídica de un contrato de fletamento parcial por tiempo se asemeja a la del contrato de fletamento por espacio como un contrato atípico de fletamento, donde la gestión comercial del buque no es transferida al fletador por espacio. Por otro lado, para el fletamento por viaje, sí parece más factible que pueda fletarse una parte de la cabida del buque solo para la realización del viaje sin alterar la configuración de dicha figura tipificada. Esto se debe a que, a diferencia del fletamento por tiempo donde existen otras prestaciones, la finalidad auténtica del fletamento por viaje es la de transportar mercancías de un lugar a otro, sin producirse tampoco transferencia alguna de la gestión comercial del buque. Sin embargo, tanto en la modalidad de fletamento por tiempo como por viaje, el fletador tendrá derecho a ocupar el buque “*en todo o en parte*”<sup>421</sup> según el artículo 204.1 de la LNM. ¿Qué ocurre con los fletamentos por espacio?

Nuestro ordenamiento jurídico no limita, en primer lugar, que existan otras formas de fletamento distintas de las modalidades tradicionales, de manera que pueda fletarse parcialmente un buque como hemos visto. Por ello, entendemos que en una operación de transporte de mercancías contendorizadas en línea regular, nuestro ordenamiento jurídico no restringe la posibilidad de que pueda existir un fletador por espacio que solo ocupe una serie de *slots* del buque para alojar sus contenedores. Es más, es lo normal pues el fletamento por espacio tiene sentido en caso de ocupación de parte de la cabida del buque. El objetivo comercial del *fletante* por espacios es poner a disposición la totalidad de la capacidad de carga del buque en aras de obtener la mayor rentabilidad comercial posible, ya sea mediante un único contrato de fletamento o mediante varios, en los cuales existen una pluralidad de fletadores por espacio. Debemos, por tanto, distinguir entre el fletador único que provee la totalidad de

---

<sup>421</sup> Así lo afirma la doctrina más autorizada, *vid.*, por todos, ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 204 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 650.



la carga, ya sea propia o ajena, y fletadores parciales que proveen una cantidad determinada de mercancías (contenedorizada) según lo pactado en el contrato de fletamento, que será independiente al de los otros fletadores parciales del mismo buque en los mismos viajes o durante el mismo tiempo.

En contraposición a lo anterior, que responde al esquema del contrato de fletamento por espacio puro, existen otros contratos de *slot charter* determinados que podemos categorizar como *ad hoc* y que son analizados en el presente estudio<sup>422</sup>, cuyo objeto es formar un consorcio de navieros para fletar uno o varios buques y sus espacios entre tales operadores marítimos (fletadores por espacio) para una ruta determinada con la finalidad comercial de transportar contenedores y sus mercancías. Si bien mediante estos contratos consensuales tiene lugar un reparto de la capacidad de carga del buque al designarse un número determinado de *slots* o espacios a cada parte, nada impide que posteriormente cada operador pueda usar los espacios correspondientes para cargar tanto mercancías propias como de terceros. Al respecto, incluso podría darse el supuesto de que un transitario “reserve”, “flete” o “alquile” un número determinado de *slots*, ya sea mediante una póliza SLOTHIRE o con un contrato de fletamento por espacio sin estandarizar, de alguno de los operadores marítimos del primer contrato de *slot charter*. Es necesario advertir al lector que los contratos *ad hoc* que mencionamos al comienzo del párrafo no son contratos puros de fletamento por espacio, ya que su objeto es distinto (el fletamento conjunto de buques o de sus espacios), si bien pueden ser previos a contratos de *slot charter* si tales operadores no utilizan los espacios fletados directamente sino que los ofrecen a transitarios o cargadores.

Estos contratos modernos *ad hoc* suelen estar preredactados y tienen sus condiciones generales, pudiendo añadir las partes alguna cláusula adicional. Según podemos evidenciar, cuando un operador marítimo utiliza el mismo contrato con distintas partes en distintos escenarios no cambia el contrato, variando algunas cláusulas unas de otras. Podríamos inclinarnos a pensar que estamos ante un formulario-tipo con cláusulas predisuestas, que permite utilizar distintos modelos o versiones de las condiciones generales de pólizas privadas

---

<sup>422</sup> Vid. el contrato CMA CGM / APL *Space Charter* de fecha 09/06/2016 disponible en [http://www2.fmc.gov/agreement\\_lib/012417-000.pdf](http://www2.fmc.gov/agreement_lib/012417-000.pdf); el contrato COSCO /UASC *Slot Charter* de fecha 31/05/2016, disponible en [http://www2.fmc.gov/agreement\\_lib/012415-000.pdf](http://www2.fmc.gov/agreement_lib/012415-000.pdf); y el contrato NETWORK SHIPPING LTD / COOL CARRIERS AB *Space Charter* de fecha 26/05/2016, disponible en [http://www2.fmc.gov/agreement\\_lib/012416-000.pdf](http://www2.fmc.gov/agreement_lib/012416-000.pdf) (última consulta 15/6/18).

estándar que han ido actualizándose con el paso del tiempo. Sin embargo, este tipo de operaciones, las de *slot chartering*, no ocurren todos los días, a diferencia de, por ejemplo, los contratos bancarios que se utilizan con mucha mayor frecuencia, y todos los contratos que hemos analizado hasta la fecha no poseen numeración alguna, dato muy habitual en los formularios privados. Son contratos que se realizan en períodos más puntuales, si hubiésemos de considerar estos contratos como formularios, que se utilizan para dar celeridad a la contratación con una serie de cláusulas predispuestas, es muy probable que la BIMCO hubiese realizado una actualización de la póliza SLOTHIRE 93 a tal efecto.

Precisamente, este hecho evidencia un detrimento del uso del formulario en este tipo de contratos, acudiendo al contrato *ad hoc* por su flexibilidad y la posibilidad de acordar cláusulas que de otra manera no podrían reflejarse en la póliza SLOTHIRE 93. En esta póliza, las partes que lo componen son uno o varios *fletantes (owners)*<sup>423</sup>, que son los que realizan el transporte de los contenedores, y uno o varios fletadores parciales (*charterers*), los cuales solo disponen de una cantidad determinada de espacios y no de la totalidad del buque. Lo anterior pone de manifiesto la posibilidad de transportar pequeñas cantidades de mercancías mediante el uso de esta póliza, con la correspondiente emisión del conocimiento de embarque que acredite los términos del transporte, con el objetivo de completar la capacidad total del buque, pudiendo ser necesario varios contratos de *slot charter* para llevarlo a cabo.

## **2.5. Terceros intervinientes y colaboradores en el ámbito del transporte de mercancías**

### **2.5.1. El *shipbroker*: entre el agente y el mediador**

En el tráfico mercantil, las empresas dedicadas tanto a la navegación como a los transportes suelen servirse de colaboradores del empresario, los cuales celebran contratos, en nombre propio o ajeno, como el contrato de *slot charter*. A tal efecto, los elementos personales imprescindibles del contrato de fletamento por espacio son dos partes: el naviero fletante y el

---

<sup>423</sup> En la práctica es más probable que solo haya un fletante, pero para nuestro análisis en adelante vamos a utilizar la denominación en plural que utiliza la póliza de fletamento, sin que por ello demos a entender que puede existir un buque en copropiedad. También puede deberse a que el acuerdo entre las navieras consorciadas puede referirse a buques de varios fletantes que operan en la misma línea o en varias líneas regulares.

fletador por espacios, pero éstos, en la realidad del tráfico, no suelen contratar directamente<sup>424</sup>, sino que acuden a un tercero concededor del mercado que negocia las condiciones del fletamento. Existen distintos colaboradores del empresario, pero en este momento nos centramos en el *corredor* o *corredor marítimo* (el cual es mencionado en la póliza SLOTHIRE como *shipbroker*), cuya función es realizar servicios a una o ambas partes con la finalidad de celebrar contratos mercantiles, concretamente del sector marítimo, a cambio de una contraprestación económica en forma de comisión<sup>425</sup>. Esta contraprestación económica es objeto de una cláusula especial introducida en el contrato, que asimismo es habitual encontrarla en otros contratos o pólizas tipo<sup>426</sup>.

En el contrato de *slot charter*, el corredor marítimo (*shipbroker*) es el que se encarga de buscar la póliza de fletamento o contrato *ad hoc* que más beneficia a las partes para celebrar un fletamento por espacio<sup>427</sup>. Nótese que la figura del corredor marítimo no se encuentra regulada específicamente ni en la LNM ni en el Código de Comercio. Por otro lado, dada su naturaleza de mandatario mercantil<sup>428</sup>, si actúan por cuenta de solo una de las partes, serán aplicables a los corredores marítimos los artículos 244 y ss. del mismo cuerpo legal. En la póliza SLOTHIRE, el corredor marítimo es mencionado en la casilla 1, por lo que desde el

---

<sup>424</sup> Al respecto, nuestra doctrina clásica acertadamente afirmaba que “*en el transporte en los buques de las grandes compañías de navegación (...) los cargadores se ponen en relación con los agentes de la empresa naviera y pactan con ellos el flete y las condiciones de transporte, que serán impresas en los formularios del conocimiento de embarque*”. Vid. GARRIGUES, J., *Curso...*, op. cit., pág. 704; y, más recientemente, RUIZ SOROA, J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, op. cit., pág. 62, quienes afirman que la “*contratación directa entre armadores y fletadores es relativamente inusual*”.

<sup>425</sup> En el contrato de *slot charter* mediante formulario (vid. la póliza de fletamento SLOTHIRE 93, casilla 22) se hace referencia a la comisión del corredor marítimo, “*brokerage commission and to whom payable*”, lo que parece acercar la naturaleza jurídica del corredor al comisionista por quedar predefinida la contraprestación en el contrato, cuando aquél es un colaborador independiente e imparcial. En la doctrina, vid., por todos, ARROYO, I., *Curso...*, op. cit., págs. 384-386, quien le dedica un apartado específico a la figura del “corredor marítimo o *shipbroker*”.

<sup>426</sup> Vid., entre otras, las pólizas LINTERTIME, NYPE, BALTIME, GENCON, en las cuales se establece la comisión como contraprestación económica por el servicio de intermediación realizado por el corredor marítimo. Adviértase que la expresión “comisión” propia de este contrato se utiliza no sólo en algunas modalidades del mismo como en la agencia, sino también en otros contratos como el de mediación o en supuestos de colaboradores no independientes.

<sup>427</sup> Sobre las obligaciones del corredor marítimo, vid., por todos, GABALDÓN, J.L., *Curso...*, op. cit., págs. 336 a 340; y en particular, “Aproximación al régimen jurídico del corredor marítimo”, en *ADM*, vol. VI, 1988, págs. 85-117.

<sup>428</sup> Así lo afirma GABALDÓN, J.L., *Curso...*, op. cit., pág. 338.

primer momento sabemos que una o ambas partes están siendo representadas por un tercero. Sin embargo, por la terminología utilizada al redactarse el formulario no se hace referencia expresa a una representación del naviero fletante (*broker of the owner*) o del fletador (*broker of the charterer*). Por ello, el corredor puede actuar bien para una de las partes como mandatario<sup>429</sup>, o bien para las dos partes como un mediador o intermediario, aunque en la práctica el corredor marítimo actúa más frecuente como mandatario mercantil<sup>430</sup>.

En primer lugar, el corredor marítimo en nuestro ordenamiento jurídico no existe como figura tipificada, pero tampoco podemos decir a primera vista que actúe como un agente<sup>431</sup>. Sin duda es un tema difícil de concretar, ya que dependerá de cada caso que podamos dilucidar si se trata de un comisionista<sup>432</sup> o un mediador. Por un lado, la conclusión de este tipo de

---

<sup>429</sup> El mandato se encuentra recogido en el Código Civil en los artículos 1709 a 1739. Concretamente, el artículo 1709 define el mandato como aquel contrato por el cual “*se obliga una persona a prestar algún servicio o hacer alguna cosa, por cuenta o encargo de otra*”. Por otro lado, también es posible que el mandato tenga una naturaleza mercantil en cuyo caso se denomina de comisión, de manera que un empresario mercantil, que actúa como comisionista, se obliga a prestar su actividad por cuenta de otro, el comitente, a cambio de una contraprestación o comisión. Al respecto, *vid.* el artículo 244 del Código de Comercio, en virtud del cual “*se reputará comisión mercantil el mandato, cuando tenga por objeto un acto u operación de comercio y sea comerciante o Agente mediador del comercio el comitente o el comisionista*”.

<sup>430</sup> El mandato mercantil se encuentra regulado en los artículos 244 y ss. del Código de Comercio. Es interesante destacar la distinción entre mediador y comisionista, en tanto que en la primera no representa a ninguna de las partes y en la segunda sí, ya sea del fletante o del fletador. En este sentido, entre otros, *vid.*, MINERVINI, G., *El mandato. La comisión. El contrato de comisión de transporte*, Bosch, Barcelona, 1959, págs. 7-36; ÁLVAREZ CAPEROCHIPI, J., *El mandato y la comisión mercantil*, Comares, Granada, 1997, págs. 40-128; y GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 338.

<sup>431</sup> El contrato de agencia se recoge en la Ley 12/1992, de 27 de mayo, la cual dota un régimen jurídico específico a la figura. En virtud del artículo 1 de la misma “*una persona natural o jurídica, denominada agente, se obliga frente a otra de manera continuada o estable a cambio de una remuneración, a promover actos u operaciones de comercio por cuenta ajena, o a promoverlos y concluirlos por cuenta y en nombre ajenos, como intermediario independiente, sin asumir, salvo pacto en contrario, el riesgo y ventura de tales operaciones*”.

Las notas que diferencian el contrato de agencia frente otros contratos mercantiles afines como la comisión o los contratos laborales, es su carácter permanente o duradero, la posibilidad de concluir contratos en nombre de su principal y la independencia del agente como empresario propio. Al respecto, *vid.* BOTANA AGRÁ, M., “El contrato de agencia en el Derecho español”, en *Derecho de los Negocios*, n.º 30, 1993, págs. 1 y ss.; FLAQUER RIUTORT, J., *La protección jurídica del agente comercial*, Madrid, 1999, págs. 9-37; LARA GONZÁLEZ R., *Las causas de extinción del contrato de agencia*, Civitas, Madrid, 1998, págs. 43-68; MERCADAL VIDAL, F., *El contrato de agencia mercantil*, Real Colegio de España, Bolonia, 1998, págs. 369 y ss.; MOXICA ROMÁN, J., *La Ley del contrato de agencia. Análisis de doctrina y jurisprudencia. Formularios*, Aranzadi, Pamplona, 2000, págs. 87-99; BERCOVITZ ÁLVAREZ, R., “El contrato de agencia”, en AA.VV., *Contratos mercantiles*, Navarra, 2001, págs. 233 y ss.; y GADEA SOLER, E., *El contrato de agencia: la ley 12/1990 en la jurisprudencia*, La Ley, Madrid, 2010, págs. 27-36.

<sup>432</sup> Sobre el comisionista, *vid.* GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La mercantilidad del contrato de comisión y las obligaciones de diligencia del comisionista”, en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, vol. 3, Civitas, Cizur Menor, 1996, págs. 2817-2869; PILOÑETA ALONSO, L.M., *Las agencias de transporte de mercancías*, J.M. Bosch, Barcelona, 1997, págs. 80-84; URÍA, R., MENÉNDEZ, A., “Contratos de colaboración. El contrato de comisión”, en URÍA, R., MENÉNDEZ, A., *Curso...*, *op. cit.*, págs.

contratos suele ser para una concreta operación y para una actuación continua, frente a la agencia que tiene condición de permanente. A tal efecto, primero habrá que dilucidar por cuenta de quien actúa el corredor marítimo (o *shipbroker*) y cual es su concreta prestación, lo que nos dará indicios de su proximidad a la figura del comisionista o del mediador, pues el comisionista actúa en interés de una de las partes mientras que el mediador actúa con independencia, buscando el equilibrio de los intereses entre ambas partes.

El corredor marítimo como mandatario mercantil, con carácter general, ni asume el transporte de mercancías ni actúa como porteador, sino que como un simple comisionista mercantil celebra un contrato de transporte en nombre de un tercero, sin que recaiga en el corredor marítimo las obligaciones propias del porteador de un contrato de transporte de mercancías<sup>433</sup>. Por todo ello, no puede ser considerado ni porteador contractual ni porteador efectivo en la póliza SLOTHIRE, ya que en virtud de la misma no está asumiendo la obligación de realizar la ejecución del transporte. De hecho, no existe ninguna cláusula que determine el alcance de la prestación del *shipbroker* en la citada póliza, como sí ocurre con el naviero fletante (*vid.* la cláusula 12) y con el fletador por espacios (*vid.* la cláusula 13). Tampoco queda expresamente recogido en el contrato que el corredor marítimo quede vinculado a alguna de las partes ni que asuma ninguna de sus funciones, por lo que limitamos su ámbito de actuación al de un simple comisionista mercantil en este caso. Tal y como afirma nuestra doctrina, en los contratos de fletamento celebrados mediante pólizas-tipo, el *consignatario* hace las veces de *broker* que intermedia en la contratación de un fletamento<sup>434</sup>, pero el empleo de la denominación *broker* o *shipbroker* no hace referencia expresamente a un consignatario de buques, por lo que habrá que analizar en cada caso la función que desarrolla el *shipbroker* para categorizarlo como un corredor marítimo o como un consignatario de buques<sup>435</sup>.

Como apuntábamos anteriormente, el corredor marítimo tampoco encuentra mención alguna en la LNM. Sin embargo, ésta dedica en su título V una sección a los contratos

---

155 y ss.; y GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Derecho mercantil de obligaciones. Contratos comerciales*, Andavira, Santiago de Compostela, 2011, págs. 108-169.

<sup>433</sup> Al respecto, *vid.* la sentencia n.º 125/2001 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 2001 (ROJ: 1032/2001, *Id Cendoj*: 28079110012001101459).

<sup>434</sup> *Vid.* ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Del contrato de consignación de buque”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 1026.

<sup>435</sup> Sobre el consignatario de buques, *vid., infra*, el apartado 2.5.3 del presente capítulo.

auxiliares de la navegación en la cual se alude al contrato de gestión naval y al contrato de consignación de buques, los cuales se regirán por las normas reguladoras del contrato de agencia o de comisión mercantil según se trate de una relación duradera o no<sup>436</sup>. En definitiva, parecen ser regímenes contractuales que se utilizan frecuentemente en la práctica para la celebración de contratos de explotación del buque, independientemente de la nominación que se le dé a la persona que los lleva a cabo, en la póliza SLOTHIRE 93 el *shipbroker*, lo que extensivamente podría aplicarse al contrato de *slot charter*.

### 2.5.2. El transitario (o *freight forwarder*) como operador de transporte de mercancías

La figura del transitario (*freight forwarder* o *forwarding agent*<sup>437</sup>) resulta también de interés en nuestro estudio. Este sujeto tiene la peculiaridad de que no dispone de uno o varios buques, sino que hace la mediación entre el fletante y fletador para formalizar un contrato que satisfaga los intereses de las partes. Con carácter general<sup>438</sup>, es un intermediador en las operaciones de transporte internacional por cualquier medio de transporte, ya sea aéreo, terrestre, marítimo o multimodal<sup>439</sup>.

Como observamos, esta figura se distingue del corredor marítimo (*shipbroker*), en que se aleja de la figura del mandatario mercantil, si bien los transitarios no actúan en representación de una o otra parte, siendo característica la imparcialidad como criterio diferenciador entre uno y otro.

---

<sup>436</sup> Vid. el artículo 317 de la LNM para el régimen aplicable al contrato de gestión naval y el artículo 320 del mismo cuerpo legal para el régimen del contrato de consignación de buques. Adicionalmente, la exposición de motivos en su apartado VII también hace alusión tanto al contrato de agencia como de comisión mercantil como los “*prototipos de los contratos de gestión de intereses ajenos*”, por lo que de cara a nuestro estudio parecen ser los anteriores también los contratos que puedan ser más utilizados en la práctica para la celebración por medio de intermediación del contrato de *slot charter*.

<sup>437</sup> No es adecuada la traducción de *forwarder* como *agente* ya que engloba tanto elementos de intermediación como de mandato, por lo que hay que entender dicha traducción en un sentido amplio. Al respecto, vid. TOBÍO RIVAS, A.M., *Los transitarios en el transporte nacional e internacional. Régimen jurídico privado*, Comares, Granada, 2007, pág. 220, nota 22.

<sup>438</sup> Vid., por todos, TOBÍO RIVAS, A.M., *Los transitarios...*, op. cit., págs. 1-203, quien dedica toda la obra a hacer un profundo estudio de la figura, y MARTÍN CASTRO, M.P., “Empresarios del transporte y auxiliares”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil...*, op. cit., págs. 71 y 72.

<sup>439</sup> Así lo afirma URÍA, R., MENÉNDEZ, A., y SOTO, R.A., “El contrato de transporte”, en URÍA, R., MENÉNDEZ, A.(dirs.), *Curso...*, op. cit., pág. 318.

Su regulación legal, que no definición, se encuentra en la LOTT y se menciona muy brevemente en la LNM sin entrar a valorar su concepto ni su configuración<sup>440</sup>. El artículo 121 de la LOTT establece que, “*se considera transitarios a las empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales de mercancías, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, realizando las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación*”. Su actividad principal, por lo tanto, es la intermediación en el transporte de mercancías<sup>441</sup> trabajando por cuenta ajena<sup>442</sup>, siendo su actividad esencial la organización del transporte de mercancías ya sea nacional o internacional. Es posible que además de actuar como mediador, en determinadas ocasiones actué como porteador si así constase en el contrato de transporte, pues esta facultado para emitir conocimientos de embarque a su nombre<sup>443</sup>.

Por otro lado, la federación española de transitarios (FETEIA) sí entra a definir al transitario como “*la persona natural o jurídica que por cuenta de terceros, con ánimo de lucro*

---

<sup>440</sup> Vid. los artículos 278, 324 y 336 de la LNM. Tampoco la jurisprudencia ha ofrecido una definición clara, vid. la sentencia n.º 1071/1999 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de diciembre de 1999 (ROJ: 8019/1999, *Id Cendoj*: 28079110011999101244), en virtud de la cual el transitario es “*un auxiliar del transporte, intermediario y organizador de transportes internacionales, un operador de transporte de mercancías, transportista de un cargador, asimilados a agentes de transportes, depositarios o almacenistas de mercancías procedentes de transportes, en definitiva realizador de actividades varias y similares en este orden auxiliador*”. En la jurisprudencia menor, vid. la sentencia n.º 3115/1997 de la Sección 14.ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 16 de septiembre de 1997 (ROJ: 3115/1997, *Id Cendoj*: 28079370141997100566).

<sup>441</sup> No hay un reconocimiento legal a la figura del mediador en la LNM ni en el Código de Comercio. Sobre el concepto del mediador en la doctrina, vid. GISBERT POMATA, M., *El contrato de mediación y el acuerdo de mediación civil y mercantil*, Civitas, Navarra, 2015, págs. 45 y ss.; MACANÁS, G., *El contrato de mediación o de corretaje: (carencias y posibilidades)*, Fundación Wolters Kluwer, Madrid, 2015, págs. 19-28; y ANGULO RODRÍGUEZ, L., y CAMACHO DE LOS RÍOS, J., “Contratos de colaboración”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J. y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, op. cit., pág. 502.

<sup>442</sup> La ajenidad es una nota característica que así destaca del transitario RUIZ SOROA, en RUIZ SOROA, J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, op. cit., pág. 386, afirmando que son profesionales que se dedican a la “*contratación de transportes por cuenta ajena, atendiendo a todo lo necesario para la estancia y en el puerto de destino, origen o tránsito*”. Sin embargo, ARROYO, I. (vid. *Curso...*, op. cit., pág. 391) sostiene que pueden colaborar como empresarios independientes, pero también de forma dependiente.

<sup>443</sup> Así lo afirma GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen COA*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008, pág. 191, quien además añade que el transitario podrá aparecer también como un comisionista de transporte que “*se obliga a organizar y contratar el transporte de la mercancía con los porteadores efectivos, pudiendo firmar los conocimientos de embarque a su nombre o expresando que actúa por cuenta de otro*”. En este sentido, vid. el artículo 379 del Código de Comercio sobre los comisionistas de transportes, derogado por la letra a) del número 1 de la disposición derogatoria única de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

*y en forma habitual, proyecta, controla, coordina y dirige todas las operaciones necesarias para efectuar el transporte de mercancías por cualquier medio, y demás servicios complementarios*”<sup>444</sup>.

Su función de cara al contrato de *slot charter* es simple, el transitario se ocupa de “reservar y alquilar espacios (*slot charter*) cuya capacidad de carga y transporte ponen a disposición de sus clientes finales”<sup>445</sup>. Sin embargo, su modelo de negocio es a pequeña escala en relación con un contrato de *slot charter*, muchas veces concertado entre grandes operadores marítimos que no precisan de intermediarios. Este tipo de fletador por espacios normalmente lo encontramos cuando un naviero fletante en línea regular pone a disposición de un tercero, el transitario, una cantidad de *slots* determinados para que éste pueda ofrecer *a posteriori* dicho espacio a sus clientes en aras de celebrar contratos de transporte de mercancías.

No obstante, existen dos posibilidades de negocio: por un lado está el *realquiler* de los espacios del buque para lucrarse por la diferencia, lo que genera rendimientos derivados de los derechos de explotación del buque, más concretamente, de los espacios; y, por otro, la intermediación en el transporte, en el que el transitario busca el espacio del buque para la carga cuyo transporte gestiona, cobrando una comisión al fletador, donde sí entrarían los transitarios (o *freight forwarders*).

### **2.5.3. El intermediario específico para el transporte marítimo de mercancías: el consignatario de buques**

---

<sup>444</sup> Vid. FETEIA, *El transitario-expedidor internacional. Condiciones generales de expedición*, Barcelona, 1983, pág. 3. En la doctrina, vid. MAPELLI, E., *Régimen jurídico del transporte*, Ministerio de Justicia, Centro de Publicaciones, Madrid, 1987, pág. 552, quien igualmente define al transitario en los mismos términos. Más destacada es la caracterización que hace GABALDÓN, J.L., “Intermediarios del transporte y portadores contractuales”, en *Revista de Derecho Mercantil*, 2000, núm. 238, págs. 1730 y ss., quien mantiene que la actividad del transitario se dirige a realizar “*todos los actos, materiales o jurídicos, necesarios para la conducción de las mercancías de sus clientes, normalmente exportadores o importadores (...) bien se trate de prestación de servicios de distinta índole o de realización de obras*”.

<sup>445</sup> Vid. CABRERA CÁNOVAS, A., *El transporte internacional marítimo en contenedor*, Publicaciones ICEX, Madrid, 2013, pág. 45.



El consignatario de buques es un colaborador que desempeña una serie de funciones heterogéneas por cuenta del armador o del naviero<sup>446</sup>, distinto del consignatario de la carga, que es un agente del cargador<sup>447</sup>. En el tráfico marítimo, este intermediario específico puede actuar como auxiliar dependiente del armador<sup>448</sup> o del naviero o en nombre propio como

---

<sup>446</sup> Entre éstas se encuentran las funciones técnicas como el avituallamiento del buque y la asistencia al capitán; administrativas como la realización de los tramites aduaneros y el pago de tasas portuarias; y comerciales como son la contratación de fletamentos o contratos de transporte. *Vid.*, entre otros, ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Del contrato de consignación de buques”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 1018, quienes además afirman algunas de las funciones mencionadas son asumidas por otros colaboradores o intermediarios del tráfico marítimo como pueden ser agentes de fletamento, transitarios o agentes de aduanas.

En la doctrina, *vid.*, entre otros, GARRIGUES, J., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 632 y ss.; GONZÁLEZ-LEBRERO Y MARTÍNEZ, R.A., *El agente consignatario de buques en España*, Bosch, Barcelona, 1989, págs. 11 y ss.; MATILLA ALEGRE, R., *El naviero...*, *op. cit.*, págs. 103-108; HILL PRADOS, M.C., “El agente consignatario de buques y la problemática planteada ante la ausencia de una regulación específica aplicable”, en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, t. III, Madrid, 1996, págs. 3837-3840; PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *La responsabilidad del consignatario del buque en el Derecho Español*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008, págs. 11 y ss.; PADILLA GONZÁLEZ, R., y CLAVERO TERNERO, M.F., “Empresarios del transporte y auxiliares”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (coords.), *Derecho Mercantil...*, *op. cit.*, págs. 73 y ss.; SÁNCHEZ-HORNEROS ADÁN, A.M., “La responsabilidad del consignatario del buque por los daños sufridos por la carga durante su transporte o el movimiento pendular”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 269-280; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L. y DÍAZ DE LA ROSA, A., “Los sujetos de navegación en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 171-177; FERNÁNDEZ-GUERRA, “Los contratos auxiliares de la navegación”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 315-316; ANGULO RODRÍGUEZ, L., y CAMACHO DE LOS RÍOS, J., “Contratos de colaboración”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, págs. 497-498; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 370 y ss.; ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Del contrato de consignación de buques”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 1017-1019; BAENA BAENA, P.J., “El nuevo régimen jurídico del consignatario de buques y de su responsabilidad”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, págs. 361-395; ABRIL RUBIO, A., “La contratación con el consignatario de buques en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima”, en MIRANDA SERRANO, L.M., y PAGADOR LÓPEZ, J. (dirs.), *Retos y tendencias...*, *op. cit.*, págs. 663 y ss.; y CAMPUZANO LAGUILLO, A.B., “El consignatario de buques”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, págs. 501-522.

<sup>447</sup> *Vid.*, por todos, MARTÍN CASTRO, M.P., “Transporte multimodal”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil...*, *op. cit.*, págs. 521-522; y BAENA BAENA, P.J., “El nuevo régimen jurídico del consignatario de buques y de su responsabilidad”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, pág. 366. Sobre las diferencias entre el consignatario de buques y el consignatario de la carga en la jurisprudencia menor, *vid.* la sentencia n.º 374/2015 de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Granada de 20 de noviembre de 2015 (ROJ: 1684/2015, *Id Cendoj*: 35016370042005100326), y la sentencia n.º 232/2015 de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de San Sebastián de 30 de diciembre de 2015 (ROJ: 1014/2015, *Id Cendoj*: 20069370022015100342).

<sup>448</sup> Si fuese dependiente del empresario marítimo, también se le puede denominar como consignatario *sucursalista*, entre otros, *vid.* GONZÁLEZ-LEBRERO Y MARTÍNEZ, R.A., *El agente consignatario...*, *op. cit.*, pág. 66.; BAENA BAENA, P.J., “El nuevo régimen jurídico del consignatario de buques y de su responsabilidad”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, pág. 365.

La relación entre el consignatario y el naviero es frecuente documentarla mediante un formulario-tipo, siendo los más frecuentes, por un lado, el *Standard Liner & General Agency Agreements* de 2001 (en adelante, SLGAA), el *Sub-Agency Agreement* de 1999 (en adelante SAA), y el *Standard Port Agency Conditions* de 2007

empresarios de consignación<sup>449</sup>. Nuestra LNM establece en virtud del artículo 319 que el consignatario es aquella “*persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto*”<sup>450</sup>.

Por otro lado, nuestra doctrina distingue entre un consignatario de *línea regular* y un consignatario de servicios irregulares (o *tramp*), siendo el primero un auxiliar o dependiente del naviero, normalmente con una relación de carácter duradero, al que se le debe aplicar los preceptos de la agencia<sup>451</sup>. En la misma línea, la LNM dispone en su artículo 320 que el régimen jurídico del contrato de consignación de buque será el de “*comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional*”, por lo que serían de aplicación los artículos 244 y siguientes del Código de Comercio, mientras que si se trata de *una consignación continuada o estable se aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia*, lo que determina la aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia. Esta consignación continuada o estable es, como apuntábamos al principio, más característica de los consignatarios en línea regular.

Si el contrato de *slot charter* se desarrolla en las operaciones de transporte marítimo de mercancías contenedorizadas de línea regular, según lo expuesto anteriormente le serán de aplicación las disposiciones del contrato de agencia a aquellos terceros intervinientes que celebren el contrato de transporte en nombre del naviero fletante o del fletador. De hecho, el artículo 321 de la LNM faculta al consignatario de buques a firmar por cuenta del porteador, ya sea éste el fletante o el fletador (por ejemplo, por tiempo), los conocimientos de embarque de las mercancías de otros cargadas en el buque<sup>452</sup>.

---

(en adelante SPAC), todos ellos elaborados por el FONASBA y, por otro lado, el formulario *FONASBA BIMCO Agency Appointment Agreement* de 2017 (en adelante AAA).

<sup>449</sup> *Ibid.* pág. 1020, quienes a su vez los denominan como “*casas de consignatarias de buques*” y “*empresas consignatarias de la navegación*”.

<sup>450</sup> También se encuentra regulada la figura del consignatario en la LPEMM, concretamente en el artículo 259.2 en el cual se dispone que “*la responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica*”, por lo que remite a lo dispuesto en los artículos 319 y siguientes de la LNM.

<sup>451</sup> *Ibid.* pág. 1021.

<sup>452</sup> *Vid.* el artículo 321 de la LNM, en virtud del cual “*El consignatario podrá firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá*

Por todo ello, si el fletador por espacios adquiere los derechos de explotación de un número determinado de espacios del buque y celebra contratos de transporte al actuar como un porteador no propietario (o NVOCC), emitiendo sus conocimientos de embarque como porteador contractual, el consignatario de buque podrá firmar en nombre del fletador por espacios como un agente del mismo los conocimientos de embarque de las mercancías que se hayan cargado en el buque. Sin embargo, nada impide que el consignatario de línea regular pueda firmar los conocimientos de embarque del *naviero fletante* u operador principal de la línea<sup>453</sup>.

### 3. ELEMENTOS REALES

#### 3.1. Las mercancías en el contrato de fletamento

##### 3.1.1. La determinación de la carga en la póliza SLOTHIRE 93

El contrato de *slot charter*, ya se realice mediante póliza de fletamento o como contrato *ad hoc*, no deja de ser un negocio jurídico en el que, además de disponer de un número de espacios determinados de un buque, su finalidad es alojar en ellos para transportarlos (éstos y naturalmente la mercancía que se introduce en ellos) de un lugar a otro mediante un servicio de línea regular. Es cierto que la mercancía tiene un especial sentido cuando se trata de contratos de fletamento por viaje o de transporte en régimen de conocimiento de embarque, donde impera la finalidad de transporte, mientras que en el fletamento por tiempo éste pasa a un segundo plano, ya que el elemento de mayor importancia es el buque y la navegación del mismo.

La carga que se transporta tiene trascendencia en el contrato de fletamento por espacio, ya que la mercancía que se aloja en un contenedor de medidas estandarizadas es la que da

---

*hacer constar el nombre y dirección de aquel. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el consignatario firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador*".

<sup>453</sup> Nótese que solo firma el conocimiento de embarque quien actúa como porteador o sus representantes o agentes, ex. artículo 249 de la LNM.

sentido comercial a la celebración de contratos de *slot charter*<sup>454</sup>, pero no por ello es un elemento esencial del contrato. El hecho de venir recogido en la cláusula 4 de la póliza SLOTHIRE (*permitted cargoes*) la determinación de la carga dota al contrato de un elemento del fletamento por viaje, lo que de cara a su naturaleza jurídica lo distancia del fletamento por tiempo<sup>455</sup>. La carga, por lo tanto, hace referencia directa al contenedor y la mercancía que se aloje en él, como se recoge en la cláusula 1 (a) de la póliza SLOTHIRE, según la cual:

“El fletante deberá disponer y el fletador alquilar el número de espacios acordados en la casilla 7 para el transporte de mercancías y contenedores”<sup>456</sup>.

Esta cláusula no realiza una descripción detallada de la carga, pero queda suficientemente determinada en general: contenedores (*containers*) y mercancías (*goods*). Por ello, la mercancía en la póliza SLOTHIRE no es relevante, pero sí lo es el número de contenedores y su peso máximo, así como el que necesite energía si las mercancías tuviesen que ir refrigeradas (box 9 de la póliza). Sin embargo, ¿qué se entiende por carga? La carga podemos definirla como los bienes, productos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores<sup>457</sup>. Las partes, con independencia del contenido preestablecido en la póliza, podrán realizar *a posteriori* una descripción exhaustiva de la mercancía que se cargará en el buque, ya que en cualquier caso será relevante conocer qué tipo de mercancía se embarca a bordo del mismo a efectos del contrato de transporte.

Sin embargo, en función del carácter que tenga el contrato de fletamento y en relación con los elementos que caractericen su naturaleza jurídica, deberán concretarse con mayor

---

<sup>454</sup> Sin embargo, las mercancías que se alojan en los contenedores escapan a todo control del porteador, debido a que el contenedor permanece cerrado en todo momento desde que se embarca hasta que llega a su destino, *vid.* PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *Los títulos representativos...*, *op. cit.*, pág. 86.

<sup>455</sup> *Vid.*, *supra*, el apartado 3.3 del capítulo segundo.

<sup>456</sup> “*The Owners shall let and the Charterers shall hire the number of Slots as agreed in Box 7 for the carriage of Goods and Containers*”(traducción del autor). Así mismo, la póliza SLOTHIRE hace referencia a la carga, compuesta por mercancías y contenedores en el apartado (b) de la misma cláusula primera, en virtud de la cual los espacios objeto del contrato se utilizarán para el transporte de mercancías y contenedores entre los puertos especificados, “*Slots shall be available to the Charterers on a voyage basis as specified in Box 15 and may be used by the Charterers for the carriage of Goods and Containers between all the specified ports*”.

<sup>457</sup> *Vid.* el artículo 2.7 del Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores, de 2 de diciembre de 1972, disponible en <http://www.sct.gob.mx/JURE/doc/143-seguridad-contenedores.pdf> (última consulta 15/6/18).

precisión las mercancías que se carguen a bordo. Como ya sabemos, en un fletamento por tiempo no es tan determinante detallar la carga como en un fletamento por viaje, ya que en el primero la carga puede ir variando a lo largo de la vida del contrato, encargándose la póliza de establecer normalmente unos límites generales sobre el tipo de mercancía que pueden embarcarse, salvo pacto en contrario (cláusula 4 de la póliza SLOTHIRE sobre mercancías permitidas), mientras que en los fletamentos por viaje sí resulta necesario detallar el contenido de la carga. Sin embargo, el contrato de fletamento no es el documento que evidencia el contrato de transporte de mercancías, de manera que necesita un conocimiento de embarque u otro documento acreditativo del transporte que efectivamente actúe como documento probatorio de la recepción de las mercancías. Por ello, es más lógico que la póliza de fletamento recoja una descripción genérica, como puede ser una carga a granel como mineral, cereal o carga general, y el conocimiento de embarque sea el que especifique el contenido exacto y el tipo de mercancía que se embarca a bordo. El fletamento es menos específico en relación con la carga, aunque expresamente se recoja en el contrato la obligación de detallar las mercancías.

A efectos de profundizar en el contenido de la carga, la propia póliza SLOTHIRE realiza con carácter previo una lista de definiciones, aplicables al resto del contrato, que resultan de interés para determinar el contenido de la carga y que pasamos a analizar, quedando así configurados los siguientes conceptos:

- a) TEU: acrónimo del término inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies, utilizada para los contenedores, siendo los más empleados los de 1 ó 2 TEU.
- b) *Slot*: significa el espacio a bordo del buque necesario para acomodar un TEU.
- c) Contenedor: significa cualquier contenedor ISO estándar<sup>458</sup>.

---

<sup>458</sup> El Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores, establece en su artículo 2 una definición más amplia, por la cual “*A los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga expresamente otra cosa: 1. Por "contenedor" se entiende un elemento de equipo de transporte: a) de carácter permanente, y por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido; b) especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga; c) construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin; d) de un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea: i) por lo menos 14 metros cuadrados (150 pies cuadrados) o ii) por lo menos 7 metros cuadrados (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores. El término "contenedor" no incluye los vehículos ni los embalajes; no obstante, incluye los contenedores transportados sobre chasis*”.

d) Mercancía: es la carga en todo o en parte recibida por el fletador, que incluye cualquier contenedor ya se encuentre éste en régimen de arrendamiento o en propiedad por parte del fletador<sup>459</sup>.

El anterior concepto de mercancía, por lo tanto, incluye al contenedor, como elemento material en el cual se alojan las mismas. Es necesario puntualizar que a estos efectos el contenedor no es el instrumento en el que se transportan las mercancías, ya que el transporte se realiza mediante el empleo del buque, que se configura como medio de transporte.

En relación con la carga, es relevante, por un lado, determinar la cantidad de espacios a fletar y, por otro, de mercancías a transportar, siendo la segunda menos precisa para el fletamento, ya que la capacidad del buque está determinada por un número máximo de contenedores alojados y un peso máximo autorizado, según las características del buque y que no ponga en peligro la seguridad del mismo<sup>460</sup>. No obstante lo anterior, en el caso de que no se haga una descripción detallada de la carga en la póliza de fletamento, es frecuente en la práctica que se realice en el conocimiento de embarque o contrato de transporte con carácter previo al inicio del viaje, si bien es necesario que el fletador o cargador dé información de la misma al fletante para poder obtener con precisión la cotización del transporte de mercancías en contenedor<sup>461</sup>.

Existen dos precios; el primero se obtiene de los servicios del transitario por el transporte de las mercancías, el cual ofrece un precio o cotización a cambio. Estos precios se determinan por la competencia, por la oferta y la demanda<sup>462</sup>, y siempre deben estar por encima

---

<sup>459</sup> Vid. *Definitions* de la póliza SLOTHIRE, en virtud de la cual “*TEU*” means a *Twenty Foot Equivalent Unit*. “*Slot*” means the space on board the Vessel necessary to accommodate one TEU. “*Container*” means any Standard ISO Container. “*Goods*” means the whole or any part of the cargo received from the Charterers and includes any Container not owned or hired by the Charterers” (traducción del autor).

<sup>460</sup> Vid. la cláusula 4 de la póliza SLOTHIRE 93, en la que se incluye una relación de las mercancías no permitidas, entre las que se encuentran las mercancías sin contenedor, armamentos, explosivos, munición, residuos químicos, material nuclear o radioactivo. Sobre la obligación de no cargar mercancías peligrosas, *vid. infra*, el apartado 3.3 del capítulo cuarto, donde se hace un estudio más pormenorizado de la cláusula 4 de la póliza SLOTHIRE.

<sup>461</sup> En relación con la cotización del transporte de mercancías, es necesario que la solicitud indique las características básicas para obtener el precio del flete, *vid. CABRERA CÁNOVAS, A., El transporte..., op. cit.,* pág. 47.

<sup>462</sup> Vid. SALES PALLARÉS, L., *Los acuerdos..., op. cit.,* págs. 14-19.

de los costes para no incurrir en prácticas de *dumping*. Y por otro lado, es necesario que diferenciemos este precio del que se paga por la utilización de los espacios del buque. Son dos tarifas distintas, pero el exportador o importador solo paga una, la de los servicios del transitario, y es el transitario el que tiene que pagar al fletador por espacios el flete que corresponda por la utilización del buque. Entendemos que el exportador o importador tiene incluido en el precio del flete del transporte de sus mercancías el coste que previamente el transitario (o el NVOCC) ha tenido que soportar para obtener los derechos de explotación de un número determinado de *slots*. Dicho en otras palabras, la cotización del transporte de mercancías se obtiene en función de distintos factores como la distancia del trayecto o el peso de las mercancías, mientras que la cotización del flete por el espacio que necesita para transportar las mercancías se paga por unidad o *slot*, de acuerdo con las tarifas que libremente establezca el fletante<sup>463</sup>.

En conclusión, la carga, a pesar de ser un elemento real del contrato, no es un elemento esencial del mismo, pues en virtud del contrato de *slot charter* no se obligan las partes a embarcar una carga específica. No obstante, sí podemos afirmar que se encuentra vinculado al contenedor, independientemente de lo que éste lleve dentro. Imaginemos que llegase la hora de partir el buque y el fletador no hubiese encontrado la carga para embarcarla y ser colocada en el *slot* contratado: ¿Habría contrato en ese caso? ¿Es la carga un requisito *sine qua non*? La respuesta es clara, ya que una vez que se produce el pago de la contraprestación económica se obtiene a cambio el derecho de explotación o de utilización del espacio, siendo irrelevante si se usa o no ese espacio para transportar mercancías. Lo cual podrá conocerse por medio del contrato donde se evidencie el transporte de mercancías.

### 3.1.2. La descripción de la carga

Teniendo en cuenta las limitaciones generales que se establecen en la póliza SLOTHIRE 93 sobre las mercancías permitidas, en el contrato de *slot charter* podrán transportarse mercancías, como es lógico, que tengan cabida en el interior de un contenedor, abarcando una gran variedad de carga heterogénea. Según lo dispuesto en la cláusula 4 de la póliza SLOTHIRE 93, las mercancías alojadas en el contenedor deberán estar debidamente

---

<sup>463</sup> Al respecto, *vid. últ. op. cit.*, pág. 19.

empaquetadas y estibadas (*properly packed and stowed*), y ante cualquier duda, se debe contar con la aprobación del fletante normalmente representado por el capitán del buque para embarcar las mercancías a bordo. Adicionalmente, no podrán embarcarse mercancías sin contenedor, armamentos, explosivos, munición, residuos químicos, material nuclear o radioactivo las mercancías no contenedorizadas, contenedores que no tengan las medidas estandarizadas, animales vivos o mercancías peligrosas, entre otras. No obstante, en la póliza no se recoge ninguna obligación ni para el fletante ni para el fletador relativa a la descripción detallada de las mercancías, cuestión que sí deberá reflejarse en el documento que evidencie el contrato de transporte, como el conocimiento de embarque. A pesar de lo anterior, es frecuente que en la práctica se describa el contenido de las mercancías<sup>464</sup>, más aún si se trata de fletamentos por viaje. Así, en la póliza SLOTHIRE el fletador tiene el deber de proveer al fletante de información sobre las mercancías, si bien en dicha póliza no se menciona ni el modo ni la forma en que darse los datos o documentos correspondientes;

*“El fletador deberá proveer la información y documentación cumpliendo con los procedimientos del fletante en relación con las mercancías y los contenedores al amparo de éste contrato de fletamento Slot Charter, de manera que el fletante podrá razonablemente requerirlos y el fletador deberá garantizar que dicha información y documentación estará completa, precisa y a tiempo para las operaciones de carga y descarga planeadas” (traducción del autor)*<sup>465</sup>.

No podemos considerar que el contrato de *slot charter* sea un fletamento por viaje *per se*, pero sí su naturaleza jurídica atípico-mixta, en virtud de la cual puede configurarse con elementos de distintas modalidades de fletamento, según lo acuerden las partes en función de sus necesidades e intereses. Al no tratarse en este caso de mercancías a granel (que pueden ser cargadas en un contenedor si previamente se encuentran envasadas debidamente, i.e. en barriles), sería el fletador quien tuviese que adaptarse a los requisitos del tráfico de mercancías de línea regular, y el fletante procurar un buque adecuado para transportar mercancías en contenedores (y no otra carga). Así pues, en la póliza SLOTHIRE solo se recogen datos relativos a la cantidad de *slots* que necesita el fletador para alojar posteriormente sus

---

<sup>464</sup> Así lo afirma TULLIO, L., *Il contract...*, *op. cit.*, pág. 28.

<sup>465</sup> *Vid.* la cláusula 12 (a) de la póliza SLOTHIRE, “*The Charterers shall provide such information and/or documentation and comply with the Owners' procedures in relation to any Goods and Containers under this Slot Charter Party as the Owners may reasonably require and the Charterers warrant that such information and/or documentation shall be complete, accurate and in time for loading/ discharging operations to be planned*”.



contenedores, pero nada sobre el contenido de los mismos ni la obligación de transportarlos. No obstante, la póliza SLOTHIRE sí hace referencia al peso de las mercancías<sup>466</sup>.

### 3.2. El flete

El flete, que es la contraprestación económica del fletamento por espacio que le corresponde pagar al fletador<sup>467</sup>, es uno de los elementos reales del contrato más significativo, que además da nombre propiamente a dicho contrato. De hecho, el léxico empleado es coincidente con otras lenguas<sup>468</sup>, donde los términos utilizados se asemejan bastante al nuestro (tienen la misma raíz); *vrecht* o *vracht* (holandés), *freight* (inglés), *frete* (portugués), *fracht* (alemán) y *fret* (francés), palabra ésta de la que deriva la expresión española flete<sup>469</sup>. A primera vista, la característica que más resalta es el carácter oneroso del contrato, ya que dentro de las obligaciones del fletante se encuentra la de poner a disposición del fletador un buque en condiciones de navegabilidad a cambio de una contraprestación económica<sup>470</sup>.

El concepto de flete no se encuentra recogido en nuestro ordenamiento jurídico, únicamente se hace referencia al mismo en el artículo 203 de la LNM como una obligación de pago por parte del cargador, en virtud del cual “*por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un*

<sup>466</sup> Vid. la casilla 8 y la cláusula 1 de la póliza SLOTHIRE 93.

<sup>467</sup> Vid., *infra*, el apartado 3.1 del capítulo cuarto.

<sup>468</sup> A diferencia de las lenguas expuestas, el italiano utiliza el término “*nolo*”, proveniente del latín *naulum*, que se deriva de *naus*, cuyo significado es “nave” o embarcación, para referirse tanto al fletamento por tiempo como al fletamento por viaje. Al respecto, vid. RIGHETTI, G., *Trattato di Diritto Marittimo*, t. II, Giuffrè, Milano, 1990, pág. 539.

<sup>469</sup> Vid. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario...*, *op. cit.*, voz “flete”, disponible en <http://dle.rae.es/?id=150mLOb> (última consulta 15/6/18).

<sup>470</sup> En cuanto al concepto del flete, existe un sector de la doctrina que lo acerca a la contraprestación nacida de la ejecución del transporte de mercancías. Entre otros, vid. GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 498, quien afirma que el flete no es más que la contraprestación económica “*que abona el fletador por el opus del transporte prometido por el fletante*”.

Por otra parte, encontramos definiciones del flete no vinculadas al transporte sino al empleo del buque, afirmación que nos parece más acertada en nuestro estudio. Así, vid. HERNÁNDEZ YZAL, S., *El flete en el transporte marítimo: contratación y tarificación*, Bosch, Barcelona, 1980, págs. 325-327; RUIZ SOROA, J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 287, quienes lo definen como “*la retribución percibida por el fletante como contraprestación por la utilización del buque para el viaje contratado*”. En la misma línea, vid. ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 553. Con carácter general, sobre los transportes de línea regular, también vid. SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 371, quien afirma que la obligación del “*pago del flete en los transportes de línea regular recae en el cargador*”.

*flete*”. Por lo demás, de la redacción de este artículo 203, que a nivel conceptual equipara los conceptos de transporte y fletamento, se deduce que éste se encuentra dentro de la categoría de los contratos de transporte de mercancías, lo cual no nos parece acertado, pues hubiera sido en todo caso más lógico establecerlo a la inversa: “*el fletamento, también denominado contrato de transporte (...)*”<sup>471</sup>. También se hace referencia expresa a la contraprestación económica del fletador, esto es, el pago del flete, en el artículo 235 de la LNM, en virtud del cual “*El fletador está obligado a pagar el flete en las condiciones pactadas*”.

El flete, por tanto, queda recogido en la LNM para ambas modalidades de fletamento, por tiempo y por viaje, como una obligación de pago para el fletador. Pero no queda suficientemente desarrollada su disciplina jurídica, ya que la LNM se centra en aspectos como: su cálculo y devengo (artículo 233), el flete sobre vacío (artículo 234), los privilegios y derechos de retención (artículos 236, 237 y 238). Es por ello que las partes deberán incluir en el contrato de fletamento que se formalice el contenido de la obligación, como así se hace para el contrato de *slot charter* en las casillas 15, 16, 17 y 18 de la póliza SLOTHIRE<sup>472</sup>, a rellenar por las partes, y posteriormente en cláusula 15 de la misma póliza<sup>473</sup>. La obligación de pago del flete se menciona en la LNM pero no se dispone nada a cerca de su contenido. A tal efecto, será la autonomía de la voluntad quien determine el contenido de la obligación de pago, y en caso de que las partes no lo contemplen o el contrato guarde silencio al respecto, se entiende que las partes se remiten al uso del puerto<sup>474</sup>.

### 3.3. El buque y sus espacios como elementos esenciales del contrato

---

<sup>471</sup> Vid. LLORENTE LÓPEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, op. cit., pág. 154.

<sup>472</sup> Así, en la casilla 15 se determina el flete que debe abonarse por viaje (*slot charter hire (FIOS) per voyage*), en la casilla 16 se debe incluir la cantidad adicional diaria que debe pagarse por cada contenedor que reciba suministro eléctrico del buque (*additional amount (per day) payable for each Container receiving a supply of power from the vessel*), en la casilla 17 se inserta el lugar del pago, el beneficiario del mismo y la cuenta bancaria donde realizar el pago (*place of payment; also state beneficiary and bank account*), y en la casilla 18 se introducirá el día hasta el que se permite realizar el pago (*latest payment date*).

<sup>473</sup> Sobre la obligación del fletador del pago del flete y la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE, vid., *infra*, el apartado 2.1 del capítulo cuarto.

<sup>474</sup> Vid., en nuestra doctrina, entre otros, GÓMEZ PRIETO, M.T., “Comentario al artículo 233 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, op. cit., pág. 779.

El contrato de fletamento por espacio tiene por objeto la puesta a disposición de espacios o células de un buque donde posteriormente se alojaran contenedores y mercancías. De esta manera, el objeto del contrato queda ligado a un elemento material, el buque, elemento sin el cual el contrato de fletamento en general no puede llegar a buen fin<sup>475</sup>, ni tampoco el contrato de *slot charter* ni los conocimientos de embarque u otros contratos de explotación del buque de la línea regular. Por otro lado, no podemos obviar la circunstancia de que una de las finalidades económicas del contrato sea el transporte de mercancías, concretamente en el tráfico de línea regular. Aunque la carga, para ser transportada de un lugar a otro no sea un elemento esencial del contrato de fletamento por espacio, sí tiene cierto protagonismo dentro de la operación de transporte de mercancías contenedorizada en línea regular<sup>476</sup>.

La designación del buque en el tráfico marítimo de mercancías es fundamental para el resultado económico del fletador, por ser el medio de transporte con el cual se posibilita tal transporte, y del fletante, por permitir la obtención de un lucro derivado de la explotación económica del mismo. En un contrato de *slot charter* tiene, en nuestra opinión, mayor protagonismo el buque que la carga, si bien se requiere de un buque específico donde poder cargar contenedores. Por otro lado, es muy significativo el hecho de que los espacios a fletar tengan la medida exacta del tamaño de un contenedor de 20 pies (TEU) o 40 pies (FEU), de manera que se restringe la posibilidad de cargar mercancías que tengan una medida distinta a la delimitada físicamente por un contenedor de dichas características, supuesto en que habría de acudir a un transporte convencional, es decir, el transporte de mercancías que por su peso excesivo o por su tamaño no pueden trasladarse mediante contenedores<sup>477</sup>.

Desde un punto de vista jurídico-material, el buque se configura como una cosa (*res*)<sup>478</sup> compuesta por varios elementos que adquieren un valor unitario, pudiendo diferenciarse dos

---

<sup>475</sup> *Vid.*, por todos, GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, pág. 393, quien mantiene que “*el verdadero elemento real fundamental del contrato de fletamento –digamos– «puro» es el buque y los servicios de navegación que presta el Armador-fletante*”.

<sup>476</sup> *Vid.* TULLIO, L., *Il contratti...*, *op. cit.*, págs. 67-68.

<sup>477</sup> Al respecto, *vid.* la cláusula 4 de la póliza SLOTHIRE 93, en virtud de la cual no se permite embarcar mercancías no contenedorizadas.

<sup>478</sup> Sobre el buque en la doctrina, *vid.*, por todos, GARRIGUES, J., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 655-570; RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho Marítimo: el buque, el naviero, el personal auxiliar*, Instituto Vasco de Administración Pública, Vitoria, 1990, págs. 13 y ss.; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La*

tipos, principalmente: a) elementos esenciales (partes integrantes), que son aquellos que indivisiblemente se integran en el buque sin poder separarse de él, como pueden ser el casco, la bodega o la cubierta; y b) elementos accesorios (pertenencias), que no forman físicamente parte del buque pero están afectos a su servicio, como pueden ser el ancla o los botes salvavidas. Nuestra LNM recoge la naturaleza del buque en su artículo 60, en virtud del cual:

*“1. El buque es un bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias. 2. Son partes integrantes aquellos elementos que constituyen la estructura del buque, de modo que no pueden separarse del mismo sin menoscabo de su propia entidad. 3. Son pertenencias los elementos destinados al servicio del buque de un modo permanente, pero que no integran su estructura. 4. El buque conserva su identidad aun cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidas”.*

Por lo tanto, ¿qué valor tienen los espacios del buque? Los espacios, células o *slots*, normalmente se encuentran repartidos en la bodega de carga y en cubierta, lugares donde se ubican la mercancía contenedorizada. Es preciso aclarar algunos aspectos sobre los espacios del buque portac contenedores; en primer lugar, el *slot* no es un objeto o elemento individualizado que pueda separarse del buque sin alterar su fisonomía o estructura. En segundo lugar, los espacios situados en el suelo de la cubierta, son espacios que forman parte

---

*innavegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 21-22; GABALDÓN, J.L., “El estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval”, en ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma...*, *op. cit.*, págs. 96-99; MATILLA ALEGRE, R., *El naviero...*, *op. cit.*, págs. 121-125; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *El buque como objeto de garantía (consideraciones sobre la hipoteca naval)*, Edersa, Madrid, 2000, págs. 220 y ss.; PADILLA GONZÁLEZ, R., “El Derecho de la navegación: introducción. Estatuto jurídico del buque y de la aeronave”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J. (dir.), *Derecho mercantil*, vol. II, 8.<sup>a</sup> edic., Ariel, Barcelona, 2003, págs. 943 y ss.; BELTRÁN, E., “El buque y los privilegios marítimos”, en BELTRÁN, E., LOBETO, R., y CAMPUZANO, A.B., *La modernización del Derecho Marítimo Español. La propuesta de anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2005, págs. 83 y ss.; ALBERT PIÑOLÉ, E., “Concepto y registro de buques, embarcaciones y artefactos navales”, en ARROYO, I. (dir.), *Jornadas sobre la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2006, págs. 66 y ss.; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “El buque como eje de la navegación marítima, del Código de Comercio al PLGNM/2008”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES (dir.), *Estudios de Derecho Marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2012, págs. 179-214; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 205 y ss.; PADILLA GONZÁLEZ, R., y GÓMEZ PRIETO, M.T., “Medios de transporte. En particular, buques y aeronaves”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil...*, *op. cit.*, págs. 137 y ss.; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 410; LOZANO LÓPEZ, J.A., “Los vehículos de la navegación. Estatuto jurídico del buque y demás vehículos de la navegación”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 97-105; CLAVERO TERNERO, M.F., “Buques, embarcaciones y artefactos navales. Registro y documentación de los buques”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 83-95; y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “De los buques, embarcaciones y artefactos navales”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 208-230.

de la propia estructura del buque, de manera que resulta poco útil e inadecuado intentar separarlos del mismo, mientras que el resto de los espacios de los *slots* no son físicamente visibles pero sí pueden tener un número de identificación al cual se le apareja un contenedor<sup>479</sup>. Por último, el buque es un bien mueble registrable o susceptible de serlo, pero los espacios del buque no pueden adquirir dicha característica en tanto que no son bienes separables de él, y por lo tanto, se puede constituir una hipoteca sobre el buque<sup>480</sup>, que sí puede ser individualizado en tal extremo, pero no sobre los espacios del buque.

Si el espacio del buque o *slot* no es una cosa a efectos jurídicos, es poco probable que podamos categorizarlo como un elemento esencial ni como un elemento accesorio del buque. Si consideramos el *slot* como un elemento integrante o constitutivo del buque, nos encontramos con el problema de que es posible que no se utilicen todos los *slots* en cada uno de los viajes que debe realizar el buque en la ejecución de la línea regular. Por todo ello, en el supuesto de que la capacidad de carga del buque fuese de diez mil espacios y solo se utilizasen ocho mil de ellos, ¿se vería privado de uno de los elementos que contribuye a formar su propia existencia física según lo establece el artículo 60 de la LNM? La respuesta debe ser negativa, ya que el uso de toda o parte de la capacidad de carga no altera la fisonomía del buque ni conlleva la imposibilidad de navegar del mismo, por lo que podemos concluir que el espacio del buque no es un elemento integrante o constitutivo del buque a la luz del artículo 60 de la LNM<sup>481</sup>.

Tampoco parece factible definir el *slot* como un elemento *abstracto* del buque, entendiéndose como tal una representación de un concepto inmaterial o que no designa un objeto real, ya que el *slot* está delimitado por una serie de medidas estandarizadas que se

---

<sup>479</sup> *Vid.*, *infra*, la nota 454.

<sup>480</sup> Así lo establece el artículo 126 de la LNM, en virtud del cual “*Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción, pueden ser objeto de hipoteca naval con arreglo a las disposiciones de esta ley y al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval*”. Lo mismo ocurre en relación con el condominio, *vid.* el artículo 154 de la LNM, por el cual “*Todo copropietario puede realizar sobre su cuota cualquier acto de disposición o gravamen, con excepción de la hipoteca naval, que sólo podrá recaer sobre la totalidad del buque y requerirá acuerdo de la mayoría de los condóminos*”.

<sup>481</sup> En este sentido, *vid.* ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 234-235, quien afirma que entre las partes constitutivas se encuentra el casco, la cubierta, el timón, los mástiles o la máquinas. Por ello, si desapareciese uno de los anteriores, se estaría privando al buque de poder llevar a cabo la navegación que es objeto del contrato de fletamento

corresponden con un contenedor de 20 pies o TEU<sup>482</sup>. Sin embargo, el hecho de que pueda individualizarse no quiere decir que sea un elemento concreto, de manera que lo anterior plantea el problema de la identificación del *slot* sobre cubierta; cuando se descargan los contenedores, el *slot* no es visible como tal aunque sí es identificable sobre un plano de la capacidad de carga del buque donde se determina con exactitud cuantos contenedores pueden alojarse en la bodega de carga y cuantos sobre cubierta<sup>483</sup>. Por otro lado, sí podemos hacer referencia al *volumen de espacios utilizados* del buque, el cual sí puede ser un elemento abstracto del buque en el sentido de que el volumen no está relacionado ni con las pertenencias ni la estructura del buque, sino que es una característica del mismo, en la que concreta su capacidad de carga. El buque es un bien mueble registrable o susceptible de serlo, pero los espacios del buque no pueden adquirir dicha característica en tanto que no son bienes separables de él.

Volviendo al buque y a sus espacios, el contrato de *slot charter* se caracteriza porque el objeto del contrato no solo recae en un tipo de buque en concreto, como es el buque portacontenedores, sino que a su vez, específicamente, se centra en los espacios del mismo y en la figura del contenedor como elemento material donde se alojan las mercancías. Incluso podemos afirmar que a pesar de ser el transporte de las mercancías la finalidad última de este tipo de contrato de fletamento, no puede ser irrelevante el medio empleado, si bien no todos los buques son aptos para transportar contenedores<sup>484</sup>.

---

<sup>482</sup> Nótese que a pesar de no ser un elemento abstracto del buque, el *espacio* como sustantivo podemos categorizarlo como un nombre abstracto, que es aquel que no designa una realidad material, *vid.* REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario Panhispánico de dudas*, 2005, voz “nombre abstracto”.

<sup>483</sup> A tal efecto, *vid.* WANG, S., y LIU, Z., “Efficient Global Container Transport Network Design”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook...*, *op. cit.*, págs. 361-362, quienes caracterizan el plano de capacidad de carga o *container storage plan* como aquel instrumento que permite identificar donde se encuentra cada contenedor en el buque y que determina las reglas para el adecuado almacenamiento de los mismos. Así, los contenedores más pesados se colocarán en la parte más baja de la bodega de carga del buque para que éste se encuentre equilibrado y bien balanceado; y, en segundo lugar, los contenedores que hayan de ser descargados en el siguiente puerto deberán colocarse en la parte superior, siempre que sea posible, para minimizar el tiempo de la operación de descarga.

<sup>484</sup> En opinión de TULLIO, L., *Il contratti...*, *op. cit.*, pág. 250, en el contrato de fletamento la relación del fletador con la nave resulta irrelevante, (“*la relazione del charterer con la nave diventa evanescente*”), pero esta afirmación no tiene aplicación en este supuesto, ya que el contrato de *slot charter* no entra en las modalidades tradicionales de fletamento, caso al que se refiere el autor, sino que es un tipo de contrato atípico y específico incluido en la categoría general del fletamento.

Siguiendo el argumento anterior, para un contrato de *slot charter* realizado mediante póliza SLOTHIRE, puede determinarse un período prolongado o no de tiempo en cuanto a la duración del contrato. Sin embargo, para establecer una relación de larga duración comercialmente constructiva, las partes suelen realizar contratos *ad hoc*, normalmente celebrado entre grandes operadores marítimos. En éstos, las partes disponen de uno o varios buques con una capacidad de carga determinada para cubrir una demanda concreta de transporte de contenedores en línea regular. Es decir, se eligen una serie de buques determinados, con capacidad para transportar contenedores, para realizar el transporte de los mismos en una ruta previamente acordada. Son contratos entre operadores de buques portacontenedores que participan los unos en los transporte de los otros recíprocamente en una ruta prefijada. El hecho de que se comparta el buque lo aleja del contrato de fletamento por espacio en su concepción más purista, donde el fletador por espacio obtiene los derechos de explotación de los espacios del buque a cambio de una contraprestación económica.

En cualquier caso, tanto si se utiliza el formulario-tipo como el contrato *ad hoc*, el fletador no tiene capacidad de nominar el buque que va a emplearse en el transporte de mercancías<sup>485</sup>, ya que en todo caso el fletador se está adhiriendo a una ruta ya existente, aunque sí podrá reclamar daños y perjuicios<sup>486</sup> en caso de que el buque no reúna las condiciones adecuadas para transportar los contenedores. Por ello, si estamos ante un contrato de fletamento para el tráfico de mercancía contenedorizada en línea regular, el fletador solo podrá exigir que el buque sea navegable y que se encuentre en condiciones de realizar las operaciones de carga y estiba de contenedores, entre otras, por las cuales, además, se necesita de una maquinaria y terminal específica para realizarlas.

Volviendo a la delimitación conceptual del buque, ésta es necesaria en relación con el Derecho marítimo por dos motivos; primero, porque el buque es el elemento real de todos los contratos en los que es necesaria la navegación; y, segundo, porque la mayoría de instituciones han surgido en torno a la figura del buque, entre las que se encuentran los contratos de explotación del buque, por lo que el buque es una de las piedras angulares sin la cual no tendría

---

<sup>485</sup> El buque vendrá designado en el contrato o póliza de fletamento, y el naviero no podrá cambiarlo salvo que esté expresamente previsto en la póliza.

<sup>486</sup> *Vid.* el artículo 213 de la LNM.

lugar el Derecho marítimo<sup>487</sup>. Por todo ello, la LNM lo define en su artículo 56<sup>488</sup>, en virtud del cual:

*“Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros”.*

Esta definición se centra en cuatro criterios fundamentalmente: la capacidad para navegar, el destino al transporte de personas o cosas, la cubierta corrida y las dimensiones mínimas. A tal efecto, un buque que no se encuentre en condiciones de navegabilidad puede ser considerado un buque a la luz del artículo 146, ya que lo que se está requiriendo que tenga *estructura y capacidad* para navegar. Cuestión distinta es que cumpla con los requisitos de navegabilidad del artículo 212 de la citada Ley, que obliga al naviero a que el buque se encuentre en un estado de navegabilidad adecuado para recibir las mercancías a bordo y transportarlas con seguridad<sup>489</sup>. Lo que se exige en el artículo 146 es movilidad, es decir, que el buque pueda realizar una navegación moviéndose o desplazándose desde un lugar a otro. Sobre el requisito de idoneidad para transportar, parece lógico ya que no se parte de la finalidad para la que se emplea el buque, que puede ser muy diversa, sino del hecho de que cuando se navega siempre se transporta algo, ya sean mercancías o personas<sup>490</sup>. Por último, sobre los requisitos de cubierta corrida y dimensiones específicas parecen ser de carácter técnico, ya que si el buque no tiene la cubierta corrida o tiene unas dimensiones inferiores a veinticuatro metros de eslora, se considerará una embarcación a los efectos del artículo 57 de la LNM.

---

<sup>487</sup> Así lo mantiene ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 410. En el mismo sentido, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 379, quien afirma que de un modo u otro todas las relaciones y situaciones del Derecho marítimo acaban incidiendo sobre el buque.

<sup>488</sup> Sobre el concepto de buque en relación con la LNM, *vid.*, por todos, LOZANO LÓPEZ, J.A., “Los vehículos de la navegación. Estatuto jurídico del buque y demás vehículos de la navegación”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 97-105; CLAVERO TERNERO, M.F., “Buques, embarcaciones y artefactos navales. Registro y documentación de los buques”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 83-95; y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “De los buques, embarcaciones y artefactos navales”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 208-230.

<sup>489</sup> Sobre la obligación de navegabilidad, *vid.*, *infra*, el apartado 2.3 del capítulo cuarto.

<sup>490</sup> Por todos, *vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 412.



Además de la delimitación conceptual del buque contenida en la LNM<sup>491</sup>, el Reglamento del Registro Mercantil<sup>492</sup> lo define en su artículo 146, en virtud del cual “*se reputarán buques, para los efectos del Código de Comercio y de este Reglamento, no solo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial*”. Si comparamos la anterior definición con la recogida en la LNM, podemos observar que esta última es de carácter más técnico, conceptualizando además los elementos que forman parte del buque y los que no, mientras que la definición recogida en el RRM es mucho más amplia en cuanto al ámbito de aplicación. Aquí la clave no solo es la navegación, sino también el uso o destino que se le otorga al buque.

En la misma línea, el artículo 9 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante<sup>493</sup> distingue distintos tipos de buques en función de la finalidad a la que son destinados: “*1. A efectos de esta ley se considera flota civil española: a) La flota mercante nacional. b) La flota pesquera nacional. c) Los buques de recreo y deportivos nacionales. d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores. 2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional. 3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca*”. Y por último, en virtud del artículo 2.8. del Reglamento de Inspección y Certificación de Buques<sup>494</sup>, se establece que será un buque civil “*cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la*

---

<sup>491</sup> Nuestros tribunales también han tenido que examinar el concepto de buque con anterioridad a la aprobación de la LNM, como ocurrió en la sentencia n.º 573/2003 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de junio de 2003 (ROJ: 4123/ 2004, *Id Cendoj*: 28079110012003102220), en la que el Alto Tribunal estimó que el abordaje se produce entre dos buques destinados a la navegación marítima, excluyendo de dicha definición contenida en el ya derogado artículo 834 del Código de Comercio el choque de un buque contra un cuerpo inmóvil, que en ningún caso puede considerarse un buque, como por ejemplo un muelle de carga.

<sup>492</sup> *Vid.* el Decreto de 14 de diciembre de 1956 por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil (*B.O.E. núm. 66*, de 7 de marzo de 1957).

<sup>493</sup> *Vid.* 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.

<sup>494</sup> *Vid.* Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

*navegación, y no afecto al servicio de la defensa nacional, según queda definido en el artículo 8.2 de la LPEMM*”.

Por otro lado, la LNM hace referencia al buque no solo en relación con la obligación de navegabilidad en su artículo 212, también a sus características en el artículo 213, en virtud del cual “*Además de lo dispuesto en el artículo anterior en cuanto al estado de navegabilidad, el buque deberá poseer las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. Si el buque no cumpliera alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustre la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, resolver el contrato*”. Si nos fijamos en otros ordenamientos jurídicos podremos observar que éstos establecen que las características del buque deben quedar reflejadas en el contrato<sup>495</sup>, pero en el caso del transporte de mercancías contenedorizadas en línea regular, la descripción del buque en la póliza de fletamento no es un elemento constitutivo<sup>496</sup>. Es decir, no hay obligación alguna de identificar en la póliza los elementos del contrato, pero su inclusión produce efectos probatorios tanto de la existencia de los elementos como de los términos del contrato. Sin embargo, mientras que para el contrato de transporte de mercancías no resulta necesario, para el contrato de fletamento es un elemento esencial del mismo<sup>497</sup>, de manera que habrá de quedar constancia de las características del buque en la póliza de fletamento.

Desde un punto de vista jurídico-internacional, a pesar de no haber entrado en vigor, las Reglas de Rotterdam definen en su artículo 1.25 al buque como “*cualquier embarcación utilizada para transportar mercancías por mar*”, definición que desde la óptica del Derecho

---

<sup>495</sup> *Vid.* el artículo 385.1. del *Codice della navigazione*, según el cual el fletamento deberá probarse por escrito, donde debe quedar constancia de los elementos de individualización, la nacionalidad y la capacidad del buque. “*1. Il contratto di noleggio deve essere provato per iscritto. La scrittura deve enunciare: 1) gli elementi di individuazione, la nazionalità, la portata della nave*”.

<sup>496</sup> Así lo afirma GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 95, quien afirma que “*a diferencia de lo que ocurre en las líneas regulares, el buque no es un elemento fungible y su identificación y descripción en la póliza resulta de gran importancia*”. Sin embargo, es interesante la opinión de RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 81 y 176, quienes afirman, para los fletamentos por tiempo y por viaje respectivamente, que en el Derecho inglés el nombre del buque (y sus características) “*viene concepuándose como una 'condition' o término esencial*”.

<sup>497</sup> *Vid.*, por todos, RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 57; SIERRA NOGUERO, E., *El contrato...*, *op. cit.*, págs. 113 y ss.; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 552.

del transporte marítimo de mercancías parece idónea, pero quizá no lo sea para otros fines. Si lo vemos desde la perspectiva del Derecho inglés, esta definición podríamos encontrarla insuficiente, ya que solo entiende por buque aquellos cuya finalidad sean transportar mercancías en un segmento marítimo, pero en realidad el concepto de buque es bastante más amplio. Según el artículo 3 (a) de las Reglas Internacionales para la Prevención de Colisiones en el Mar (en inglés, International Regulations for Preventing Collisions at Sea, en adelante COLREGS) por buque se entiende *toda descripción de nave sobre el mar, incluyendo aquellas que no disponen de capacidad de movimiento, que se usen o puedan ser utilizadas como medio de transporte en agua*<sup>498</sup>.

## 4. ELEMENTOS FORMALES

### 4.1 La documentación del contrato de *slot charter*

La redacción de un contrato de fletamento por espacio no es *a priori* especialmente compleja. Si bien sabemos que este contrato se desenvuelve en una operación de transporte de mercancías en línea regular en la que se desarrollan distintos viajes entre distintos puertos o escalas, no es un indicio de que haya que considerar que el contrato suponga un negocio jurídico envuelto en un “programa de transporte”. Sin prejuzgar la naturaleza jurídica del contrato, con carácter general el fletamento y el transporte no son equiparables, a pesar de que la LNM desafortunadamente prevea lo contrario. El objeto del contrato de fletamento por espacio no es el viaje o los viajes en sí, sino la puesta a disposición del buque y sus espacios<sup>499</sup>.

---

<sup>498</sup> Las COLREGS se publicaron en el BOE n.º 163, con fecha 9 de julio de 1977, mediante el Instrumento de Adhesión de España al Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972. *Vid.* el artículo 3 (a) de las COLREGS, en virtud del cual “*La palabra ‘buque’ designa toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua*”.

Asimismo, *vid.* el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, también conocido como MARPOL 78, texto que define el buque ampliamente como “*todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes*”.

Por último, en un contexto más amplio, el Derecho nacional inglés en la *Merchant Shipping Act* de 1995 establece en su artículo 313.1 un concepto de buque que no lo vincula al transporte sino a la navegación; “*‘Ship’ includes every description of vessel used in navigation*”. Esta definición, como ocurre con la contenida en el artículo 56 de la LNM, abarcaría en nuestro caso tanto aquellos fletamentos con finalidad de transporte como otros contratos de fletamento que no tengan dicha finalidad, como puede ser el contrato de remolque o el contrato de salvamento.

<sup>499</sup> *Vid.*, *supra*, el apartado 3.3 del capítulo segundo.

En comparación con las pólizas de fletamento por tiempo y por viaje, el contrato de *slot charter* tiene provisiones en común con carácter general y provisiones específicas, como la disposición de los espacios del buque o el pago del flete por *slot*<sup>500</sup>. Sin embargo, en el caso de que se estructurase el contrato alrededor de un único viaje individual, es posible que su naturaleza jurídica pueda aproximarse más a un fletamento por viaje<sup>501</sup>, de manera que si el contrato guardase silencio en relación con determinadas obligaciones de las partes o términos y condiciones específicos que resulten esenciales para el desarrollo del contrato, como puede ser la obligación de navegabilidad del fletante, podrán aplicarse las disposiciones que se recojan en la ley nacional que resulte aplicable al contrato, en este caso, del fletamento por viaje (artículos 204 y ss. de la LNM).

Es frecuente en la práctica acudir a una de las formas tradicionales de fletamento para documentar el contrato, pero en el *slot charter* las partes suelen utilizar un formulario-tipo reconocido en la práctica, la póliza SLOTHIRE 93 redactada por la BIMCO, formulario donde las partes pueden adicionalmente hacer aquellas alteraciones o modificaciones del contenido de la póliza. Aunque las partes contratantes son libres de establecer cualquier acuerdo en el contrato no es frecuente que la póliza de fletamento sufra alteraciones o modificaciones en su contenido.

En el ya derogado artículo 652 del Código de Comercio se establecía que “*el contrato de fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes y cuando alguno de ellos no sepa o no pueda, por dos testigos a su ruego*”, artículo que ha sido reemplazado por el vigente artículo 204.3 de la LNM, en virtud del cual “*las partes podrán compelerse mutuamente a la suscripción de una póliza de fletamento*”<sup>502</sup>. Del análisis

---

<sup>500</sup> Vid. la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE 93.

<sup>501</sup> La póliza SLOTHIRE 93 menciona en su cláusula 1 (b) que los *slots* estarán disponibles al fletador *on a voyage basis*, es decir, por viajes, e igualmente relaciona el contrato con el fletamento por viaje en la cláusula 5 y en la casilla 15. Sin embargo, nada impide que la póliza pueda configurarse con elementos del fletamento por tiempo o un fletamento con *liner terms*, por lo que el contrato de *slot charter* puede englobar al mismo tiempo el contenido básico de otras pólizas de fletamento estándar, pero su estructura interna puede ser distinta en función de lo que determinen las partes en el contrato.

<sup>502</sup> De la misma manera queda establecido en la LCTTM en su artículo 10, el cual enumera una serie de menciones que las partes podrán exigirse que queden incluidas en una carta de porte. Además, la citada Ley establece en su artículo 13 que la omisión de algunas de las menciones del artículo 10 no privará de eficacia a la carta de porte en cuanto a las incluidas, lo que extensivamente implica que la ausencia de la carta de porte en

comparativo de ambos preceptos, podemos comprobar que en el primero existe un elemento de obligatoriedad en cuanto a la formación del contrato, si bien es necesario extender la póliza y firmarla (se entiende por escrito), mientras que en el segundo el elemento de obligatoriedad se transforma en uno potestativo, no requiriendo ulterior forma para realizar el contrato de fletamento. Parece entenderse que en las disposiciones derogadas del Código de Comercio la documentación mediante una póliza era obligatoria y, en consecuencia, el contrato tenía carácter formal, pero no quiere decir que no pueda existir el contrato sin póliza de fletamento, ya que los contratos verbales eran igualmente válidos.

Si nos fijamos en la naturaleza jurídica del contrato de fletamento, igualmente comprobamos que es un contrato consensual, de manera que la emisión de la póliza no tiene valor *ad solemnitatem*, sino *ad probationem*<sup>503</sup>, es decir, no es necesario la forma escrita, teniendo únicamente valor a efectos probatorios para acreditar la validez y la existencia del fletamento. No obstante lo anterior, el hecho de que estemos ante un contrato consensual no implica que no deba existir una versión escrita del mismo, siendo de hecho la práctica habitual en el tráfico marítimo documentar el contrato de fletamento en una póliza<sup>504</sup>. Por ello, desde la aparición de los formularios-tipo, no han dejado de crecer al incorporarse nuevos negocios jurídicos al tráfico marítimo, abarcando pólizas específicas en función del tipo de mercancías, la modalidad de fletamento e incluso contratos de naturaleza mixta, como es el contrato de

---

ningún caso producirá ni la nulidad ni la inexistencia del contrato. Por todo ello, el mismo razonamiento podría aplicarse a las pólizas de fletamento y al contrato de *slot charter* si no se extendiese póliza por escrito. Sobre la documentación de la carta de porte en la doctrina, *vid.*, por todos, BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (dir.), *Contratos mercantiles*, t. II, Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pág. 87; SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, págs. 221-226; y ZURIMENDI ISLA, A., “El contrato de fletamento: documentación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, págs. 347-349.

<sup>503</sup> Esta cuestión goza de unanimidad en la doctrina. Así, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Nociones generales...*, *op. cit.*, pág. 382; RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 181; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 546; y *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 654-657.

<sup>504</sup> Entre otros, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Nociones...*, *op. cit.*, pág. 382. Sin embargo, es interesante hacer una comparación de los elementos formales de otros contratos de transporte. El hecho de que no necesite documentación no quiere decir que las partes no puedan compelerse a ponerlo por escrito. Tanto en el transporte aéreo como en el contrato de pasaje marítimo, el artículo 92 de la LNAE y el artículo 288 LNM establecen la obligación de expedir el billete de pasaje con un contenido mínimo. Sin embargo, su naturaleza jurídica no cambia y no por ello se convierte en un contrato formal, sino que ambos artículos concretan una de las obligaciones del porteador. En la doctrina, *vid.* BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (dir.), *Contratos...*, *op. cit.*, t. II, pág. 267.

*slot charter*, asentando el uso del formulario-tipo como instrumento que evidencia el contrato de fletamento<sup>505</sup>.

#### 4.2. Los contratos *ad hoc* de *slot charter* frente al formulario-tipo

En el contrato de *slot charter* se establecen condiciones generales<sup>506</sup> y una serie de condiciones particulares que se aplicarán a los distintos viajes que tengan que realizarse, como ocurre por ejemplo en los contratos de volumen<sup>507</sup>. La manera más práctica de documentarlo es en un único contrato en el que se recogen todas sus cláusulas, como ocurre con la póliza SLOTHIRE 93. En la realidad del tráfico es frecuente utilizar la póliza-tipo por su rapidez y flexibilidad, pero es posible realizar un contrato de *slot charter* individualizado o *ad hoc* que, por otra parte, tiene una serie de ventajas.

Sabiendo que el contrato parte de una situación comercial en concreto, el contrato de *slot charter* se celebra individualizadamente para distintos tipos de demanda que tengan las partes y, por ello, sus cláusulas son negociadas una a una entre las partes. Este tipo de contrato individualizadamente negociado elimina riesgos de utilizar cláusulas no equilibradas para las partes que sí pueden tener lugar en el formulario-tipo. Es necesario tener en cuenta que en contrato de *slot charter* es posible que intervengan distintos fletadores por espacio, de manera que para este uso en concreto la póliza SLOTHIRE 93 no es la más apropiada ya que no contempla la pluralidad de fletadores en su contenido. De ahí nace, entre otras, la necesidad de celebrar un contrato *ad hoc*.

---

<sup>505</sup> La primera póliza de fletamento aprobada para el tráfico de línea regular fue la LINERTIME 1968, siendo su última actualización la versión LINERTIME 2015. Sin embargo no es un contrato de *slot charter* ya que, quitando el hecho de que se utilizan en el transporte de mercancías de línea regular, no es apto para el transporte en contenedor, pues su uso es específico para mercancías a granel, *vid.* la cláusula 1 de la póliza LINERTIME 2015.

<sup>506</sup> *Vid., supra*, el apartado 2.2.2 del capítulo segundo.

<sup>507</sup> *Vid.* GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato...*, *op. cit.*, pág. 206, quien señala que en el contrato de volumen han de distinguirse dos ámbitos, por un lado el acuerdo directriz y, por otro, las condiciones aplicables a cada uno de los viajes. En nuestra opinión, el contrato de *slot charter* no es en ningún caso un contrato de transporte de mercancías, y por sí solo no puede mantenerse ya que es necesario que exista previamente un contrato de explotación del buque como un fletamento por tiempo o por viaje sobre el que arrendar los espacios del mismo.

El formulario-tipo está diseñado para dar celeridad a la hora de celebrar el contrato, por lo que si las partes tuviesen que hacer modificaciones en muchos aspectos podría complicar bastante las negociaciones, mientras que los contratos *ad hoc*, al negociarse desde el principio todo su contenido, ofrecen una solución alternativa más simplificada como se verá más adelante. De hecho, es necesaria una cuidada redacción de las cláusulas que modifiquen manuscritamente un formulario-tipo como la póliza SLOTHIRE 93, si bien estas cláusulas adicionales deben introducirse en el cuerpo del documento sin un espacio físico delimitado para ello, por lo que el riesgo de falta de claridad puede ser absoluto en determinados casos, siendo una de las principales fuentes de disputas entre las partes.

### 4.3. El contrato marco como documento rector del contrato de *slot charter*

Es posible que, para este tipo de fletamento, encontremos contratos que según su redacción solo contemplen cuestiones generales, dejando a la póliza de fletamento<sup>508</sup> o un conocimiento de embarque<sup>509</sup> la tarea de cubrir aquellas cuestiones relacionadas con cada viaje que se quiera realizar dentro de las operaciones del transporte de mercancías en línea regular, quedando anexos al mismo. Aunque no existe hasta la fecha una definición legal, estos contratos que regulan el contenido de futuros negocios jurídicos reciben el nombre de “contratos normativos”<sup>510</sup>, aunque en la práctica estos negocios jurídicos, generalmente

---

<sup>508</sup> Por ejemplo, una póliza de fletamento por viaje cuya finalidad sea el transporte de mercancías permitiría establecer las condiciones particulares para el viaje o los viajes que se quieran llevar a cabo.

<sup>509</sup> Cuando los viajes estén configurados en *liner terms*, es reconocido por la doctrina la posibilidad de que el conocimiento de embarque suponga una forma alternativa de documentación del viaje cuando el contrato marco no regula esta cuestión. En este sentido, *vid.* TULLIO, L., *Il contract...*, *op. cit.*, págs. 19-22.

<sup>510</sup> *Vid.*, por todos VALPUESTA GASTAMINZA, E., “Las operaciones swap”, en AA.VV., *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997, págs. 1055 y ss.; BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., “Introducción al Derecho de contratos”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (dir.), *Tratado de contratos*, t. I, Tirant lo Blanch, Valencia, 2009, pág. 121; CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, *op. cit.*, pág. 475; DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, vol. I, pág. 434; y, por último, GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato...*, *op. cit.*, pág. 540, quien mantiene que el contrato normativo como “*aquel en el que se establecen cláusulas y condiciones que deben reunir los contratos de determinado tipo que se celebren entre las partes; de este modo, los contratantes establecen el contenido de los futuros negocios jurídicos, con lo que se consigue una regulación uniforme de las futuras relaciones contractuales sin necesidad de posteriores negociaciones con la consiguiente reducción de tiempo y costes*”.

Con carácter general, *vid.* SORO RUSSELL, O., *Los contratos como fuente de normas: Contratos marco, contratos normativos y contratos de colaboración*, Editorial Reus, Barcelona, 2014, págs. 28 y ss.

bilaterales, suelen recibir el nombre de *contratos marco*<sup>511</sup>. Así, nuestra mejor doctrina proporciona una definición técnico-jurídica del contrato normativo por el cual:

*“se designa una categoría jurídica que aglutina a todos aquellos contratos que, en lugar de disciplinar un simple intercambio de prestaciones, regulan una compleja, estrecha y duradera relación de cooperación entre sujetos con intereses convergentes y su desarrollo mediante la conclusión de una futura y eventual multiplicidad de actos jurídicos de diversa naturaleza, tanto entre ellos mismos como con terceros”*<sup>512</sup>.

Si consideramos el contrato de *slot charter* como un contrato normativo, según la delimitación conceptual anterior, estaríamos ante un contrato entre el naviero fletante y el fletador por espacios que no conlleva un único intercambio de prestaciones. Sin embargo, la naturaleza jurídica del contrato de *slot charter*, al menos en este aspecto, impide caracterizarlo como un contrato normativo.

Podríamos considerar el contrato de *slot charter* como un contrato marco o normativo si este contrato global o directriz recogiese solo aquellas cuestiones generales como el ámbito de aplicación, la identidad de las partes, duración del contrato, el número de *slots* que se ponen a disposición, la ruta, el alcance de las prestaciones, régimen de extinción anticipada del contrato y la jurisdicción y ley aplicable en caso de conflicto, entre otras. Así, cada viaje individual para el transporte efectivo de las mercancías se realizaría bajo el contrato de *slot charter* y todas aquellas cláusulas o provisiones que se refieran a cuestiones particulares como por ejemplo las planchas y las demoras, el pago y el precio del flete –del transporte–, lugar de carga y descarga, entre otras, tendrán que ser recogidas en la póliza de fletamento o conocimiento de embarque posterior. Sin embargo, en este supuesto no se están regulando relaciones futuras. Mantenemos que esta configuración de contrato marco daría lugar a una pluralidad de negocios independientes, esto es, distintos contratos –posteriores– de transporte, que tendrían lugar independientemente de lo dispuesto en el contrato de *slot charter*. Por ello, el contrato de *slot charter* es autónomo y distinto del contrato de transporte.

---

<sup>511</sup> *Últ. op. cit.*, pág. 139, quien sostiene que en la práctica los negocios-marco más utilizados se encuentran en el ámbito de las relaciones mercantiles, principalmente en el ámbito de la distribución, con especial consideración al contrato de franquicia, en el ámbito de las operaciones financieras y en el ámbito de colaboración institucional.

<sup>512</sup> *Últ. op. cit.*, pág. 39.



Es posible que pueda adoptarse un contrato marco con una distribución mixta, en la que se recojan tanto las mencionadas cláusulas de contenido general y cláusulas particulares que regulen cuestiones específicas de cada transporte, como podría ser un contrato de *slot charter* en el que se regulen las condiciones de los viajes por separado, con independencia de que *a posteriori* éstas se evidencien mediante la emisión de un conocimiento de embarque o la firma de una póliza de fletamento<sup>513</sup>. Nada impide que pueda realizarse un contrato en el que no solo se ponga a disposición del fletador por espacios los *slots* sino también en el que además se pacte la realización del transporte de las mercancías contenedorizadas. Sin embargo, esta distribución no se corresponde con la naturaleza del contrato de *slot charter*, en virtud de la cual éste es un contrato de fletamento sin transporte<sup>514</sup>.

Considerando las distintas configuraciones que puede adoptar el contrato de *slot charter*, es necesario analizar el supuesto de la emisión de un conocimiento de embarque bajo un contrato de *slot charter*, ya que éste parece ser el que más se ha consolidado en la práctica para documentar una operación de transporte de mercancías en contenedor<sup>515</sup>. De utilizar esta alternativa, el conocimiento de embarque será el que recoja los derechos y obligaciones de las partes contratantes –porteador y cargador– para cada viaje individual y cada cargamento<sup>516</sup>. Sería de utilidad que el contrato –marco– de *slot charter* recogiese la utilización de un modelo de conocimiento de embarque reconocido por la industria, de tal manera que el conocimiento-tipo escogido estaría siempre emitido bajo la póliza de fletamento, aunque será suficiente que el propio conocimiento de embarque incluya una remisión al contrato marco.

Incluso en el caso de que se utilice una póliza de fletamento por viaje, es muy probable que adicionalmente se emita un conocimiento de embarque que complemente a la anterior<sup>517</sup>

---

<sup>513</sup> Sobre los contratos marco dentro en los contratos de explotación del buque, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 532.

<sup>514</sup> *Vid.*, *supra*, el apartado 3.3 del capítulo segundo.

<sup>515</sup> *Vid.* UNCTAD, *Maritime...*, *op. cit.*, pág. 82.

<sup>516</sup> En este sentido, *vid.* NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, pág. 646, nota 1221, quien mantiene que cuando se suscriben superpuestamente otros contratos de transporte de mercancías, ya sean fletamentos por viaje o conocimientos de embarque, el contrato de fletamento por tiempo se comportará como un *contrato marco*, aseverando posteriormente el carácter de *contrato marco* del fletamento por tiempo.

y acredite el embarque efectivo de las mercancías a bordo del buque, es decir, su debida recepción, y sirva como documento para entregar las mercancías al destinatario a la llegada del buque a puerto. El conocimiento de embarque que se emite en el ámbito de un contrato de fletamento, ya sea por tiempo o por viaje, es frecuente que tenga incorporada una remisión al mismo mediante una cláusula de incorporación, que no es más que una cláusula cuya misión es incorporar al conocimiento de embarque las condiciones que se establecen en el contrato de fletamento<sup>518</sup>. Para el caso que nos ocupa, en los conocimientos de embarque más usuales en el tráfico de mercancías en contenedor como la COMBICONBILL 2000 no viene reflejada cláusula de incorporación, pero nada impide que las partes no puedan incluir una cláusula de incorporación en la póliza<sup>519</sup>.

El contrato de *slot charter* no obliga a que se realice un negocio jurídico a futuro —el contrato de transporte—, ya que el fletador por espacios, al disponer de un número determinado de *slots*, podrá alojar o no en todos ellos las mercancías contenedorizadas propias o de terceros. De hecho, si no ocupa la totalidad de los espacios contratados no incumpliría el contrato con el naviero fletante, pues con el abono de la contraprestación económica el fletador por espacios cumple con su obligación. Sin duda es del interés económico del fletador por espacios alojar mercancías contenedorizadas en todos los espacios contratados, pero no es una obligación que nazca del contrato de *slot charter*. Este contrato únicamente regula la obligación de puesta a disposición de los espacios del buque a cambio de una contraprestación económica, por lo que podemos concluir que constituye un único negocio jurídico, pudiendo estipularse un periodo de larga duración o por viajes.

---

<sup>517</sup> Vid. GABALDÓN, J.L., *Curso...*, op. cit., pág. 500. Asimismo, la LNM así lo establece en su artículo 256, en virtud del cual “*el conocimiento de embarque hará fe de la entrega de las mercancías por el cargador al porteador para su transporte y para su entrega en destino con las características y en el estado que figuren en el propio documento*”.

<sup>518</sup> Vid. ARROYO, I., *Relación entre póliza...*, op. cit., págs. 20 y ss.; PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *Los títulos representativos de la mercancía*, Madrid, 1994, págs. 180-181; y RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, op. cit., págs. 414-415.

<sup>519</sup> La LNM no recoge nada respecto a las cláusulas de incorporación. Sin embargo, en el Derecho extranjero sí encontramos disposiciones con este contenido, vid. el artículo 325 del Código Marítimo Noruego, en virtud del cual “*provisions of the chartering agreement which are not included in the bill of lading can not be invoked against a third party unless the bill of lading includes a reference to them*”.

## CAPÍTULO CUARTO

### OBLIGACIONES DE LAS PARTES DEL CONTRATO DE *SLOT CHARTER*

#### 1. EL OBJETO DE LA RELACIÓN OBLIGATORIA: INTRODUCCIÓN A LAS PRESTACIONES DE LAS PARTES EN EL CONTRATO DE *SLOT CHARTER*

Todas las relaciones obligatorias se caracterizan por determinar una serie de prestaciones de las partes cuyo cumplimiento natural tiene un doble resultado: el primero, la satisfacción del interés o intereses del acreedor; y, el segundo, la liberación del cumplimiento de la obligación del deudor. Coincidiendo con los fletamentos por tiempo y por viaje<sup>520</sup>, las obligaciones en el contrato de *slot charter* pueden sintetizarse en la puesta a disposición por parte del fletante de los espacios del buque contratados, y el pago de la contraprestación económica por dicho servicio por parte del fletador al fletante, lo que identifica a las partes como acreedor y deudor de las correspondientes obligaciones contraídas.

Si bien lo anterior hace referencia a la esencia misma del contrato, no son las únicas obligaciones que asumen las partes, ya que el vínculo contractual es más complejo de lo que en un primer momento aparenta ser, especialmente por tratarse de un contrato

---

<sup>520</sup> La doctrina más autorizada ha abordado ampliamente las obligaciones de las partes dentro del contrato de fletamento por tiempo y por viaje, *vid.*, por todos, TULLIO, L., *Il contratti...*, *op. cit.*, págs. 67 y ss.; MATILLA ALEGRE, R., *Contratos de utilización...*, *op. cit.*, págs. 166 y ss.; GORINA YSERN, M., *Consideraciones sobre «Bareboat Charter»...*, *op. cit.*, págs. 30-55; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., *Los contratos de explotación del buque. Especial estudio del fletamento por tiempo*, Bosch, Barcelona, 1991, págs. 259-427; RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, págs. 744 y ss.; SIERRA NOGUERO, E., *El contrato de fletamento por viaje*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2000, págs. 1-476; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 495-555; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 525-536.

de naturaleza jurídica atípico-mixta que puede contener elementos de distintas figuras tipificadas en nuestro ordenamiento jurídico. Así, de un lado, se asumen obligaciones características del fletamento por tiempo y, de otro lado, también aparecen en el contrato obligaciones propias del fletamento por viaje y del arrendamiento.

Para realizar un análisis ordenado de la materia, vamos a hacer un estudio de las obligaciones propias que se establecen en los formularios o pólizas-tipo y en los contratos *ad hoc*, dividiendo el contenido en dos bloques, uno para las obligaciones del fletante y otro para las obligaciones del fletador, abordando las posibles discusiones sobre la naturaleza, elementos y efectos de cada una de las obligaciones de manera individualizada.

Al comparar las dos modalidades contractuales, observamos que en las pólizas-tipo las obligaciones de las partes vienen más detalladas y desarrolladas que en los contratos *ad hoc*, cuyos clausulados se limitan a recoger los aspectos más sustanciales, dejando para documentos posteriores los detalles de las operaciones que se llevarán a cabo<sup>521</sup>. Por ello, también intentamos resaltar las diferencias entre una y otra modalidad siempre que sea posible para cada una de las obligaciones que analicemos.

## **2. OBLIGACIONES DEL FLETANTE POR ESPACIOS**

### **2.1. La obligación de puesta a disposición: la disponibilidad del buque frente a la disponibilidad de espacios**

La puesta a disposición del buque es una obligación característica del naviero fletante en los contratos de fletamento. Por un lado, tiene su razón de ser en la necesidad general del transportista de disponer de un medio de transporte para un determinado fin, que en nuestro caso es la realización de viajes en el seno del transporte en línea regular. Por otro lado, el carácter especial de la obligación nace por el empleo de un elemento real - el buque - como medio de transporte utilizado en la navegación marítima.

---

<sup>521</sup> Sobre el análisis de la póliza o formulario-tipo frente a los contratos *ad hoc*, *vid.* el apartado 4.2 del capítulo tercero.

Tanto los contratos de fletamento por tiempo como por viaje, y por ende el fletamento por espacio, tienen en común su primera elemento contractual: la puesta a disposición del buque realizada por el fletante a favor del fletador. Esta obligación esencial del contrato se encuentra recogida en nuestro ordenamiento jurídico en el artículo 211 de la LNM, en virtud del cual “*El porteador pondrá el buque a disposición del fletador o cargador en el puerto y fecha convenidos*”<sup>522</sup>, y que es aplicable al contrato de fletamento por espacio por la aplicación del artículo 210 de la LMN. La obligación es común para las modalidades de fletamento tradicionales, pero es preciso destacar que no será suficiente aportar el buque pactado, sino que éste deberá ser adecuado<sup>523</sup> para llevar a cabo las operaciones que necesite el fletador, además de estar en el lugar y en el momento convenidos (artículo 211 de la LNM). El cumplimiento por parte del fletante de las obligaciones vinculadas a esta primera fase contractual es de mayor importancia para el fletador, ya que éste necesita saber exactamente en qué momento estará el buque a su disposición para tener las mercancías listas para realizar la operación de carga si la hubiere.

El incumplimiento de esta obligación inicial podría generar la resolución del contrato con base en el artículo 213 de la LNM, como sucede en pólizas de fletamento

---

<sup>522</sup> En la doctrina, *vid.*, por todos, SIERRA NOGUERO, E., *El contrato...*, *op. cit.*, págs. 195-199; RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, págs. 185 y ss.; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 297; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 528 y 555.

<sup>523</sup> En este sentido, *vid.* el artículo 213 de la LNM, el cual establece que “ (...) *el buque deberá poseer las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. Si el buque no cumpliera alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustre la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, resolver el contrato*”. Sobre el incumplimiento del mencionado artículo y su clasificación, *vid.* LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 135-136; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 296-298; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 264-265; y ARROYO, I., “Comentario del artículo 213 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 718.

más modernas que contienen cláusulas a tal efecto<sup>524</sup>. Además de ello, el fletador puede reclamar una indemnización por daños y perjuicios, reconocida en el mismo artículo 213 de la LNM, la cual se deriva de la pérdida de oportunidad que supone para el fletador desaprovechar el fletamento más el coste de buscar alternativamente uno nuevo, si es que aún fuese oportuno el transporte (v.gr., si la mercancía es perecedera, puede ya no interesar) lo que vuelve a plantear las consecuencias del incumplimiento de un término de carácter esencial. En el Derecho inglés sí existen precedentes que otorgan la extinción del contrato con la indemnización correspondiente, mediante la ejecución de la *cancellation clause*, como se produjo en la sentencia al caso *The Hongkong Fir*<sup>525</sup>.

Veamos un ejemplo: un contrato de fletamento por espacio en el que se emite un conocimiento de embarque, en el que se expresa que se transportan productos orgánicos y perecederos como cebollas, que necesitan ser refrigeradas. En caso de que el buque llegase con retraso o se cancelase el contrato, es muy probable que ello genere una serie de gastos portuarios que soportará en primera instancia el fletador, como los gastos por almacenaje. En justicia, esos gastos más los intereses que comporten no deben corresponder al fletador, sino que deben recaer sobre el naviero fletante, por lo que en ocasiones el perjudicado ejercerá la oportuna reclamación.

Como veremos más adelante, la efectiva puesta a disposición del buque no es más que el resultado de una buena coordinación entre fletador y fletante más el ejercicio de efectuar una diligencia razonable por parte de este último, conocido como deber de celeridad<sup>526</sup>. La puesta a disposición del buque, como presupuesto fáctico del navegar o transportar mercancías<sup>527</sup>, en los contratos de fletamento se produce con la celebración del negocio jurídico, pero en función de la modalidad y el tipo de contrato que se trate, tendrá una particularidad u otra: para el contrato de fletamento por tiempo, constituye el

---

<sup>524</sup> Vid. la cláusula 16 de la póliza NYPE 93. Sobre las *cancellation clauses*, vid. ARROYO, I., *Curso...*, op. cit., pág. 556; COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, op. cit., págs. 574-572; y ATTARD, D.J. (dir.), *The Imli...*, op. cit., pág. 281.

<sup>525</sup> Vid. la sentencia al caso *Hongkong Fir Shipping Company Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (The Hongkong Fir)* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478.

<sup>526</sup> Vid., *infra*, el apartado 2.4 del presente capítulo.

<sup>527</sup> Vid. ARROYO, I., *Curso...*, op. cit., págs. 525- 526.

momento en el que comienza a devengarse la obligación del pago del flete; y, para el fletamento por viaje, determina el comienzo de las operaciones de carga y del cómputo del período de planchas y demoras.

Si el buque que se pone a disposición del fletador no se encuentra preparado para realizar las operaciones de carga y descarga oportunas, el fletador podría rechazarlo, ya que el buque no se halla en las condiciones oportunas para llevar a cabo dichas operaciones, vulnerando tanto las disposiciones del contrato al respecto como la ley aplicable por la que se rija el mismo<sup>528</sup>. Sin embargo, el fletador puede asumir el riesgo de aceptar tal puesta a disposición, bien sea de manera expresa o tácita, lo que tiene como consecuencia una posible renuncia a su derecho a rechazarlo posteriormente. La aceptación de la puesta a disposición no exime de responsabilidad al fletante, pero el fletador podría resolver el contrato con base en el incumplimiento. Ejemplo de lo anterior ocurre si un buque fuese puesto a su disposición con una capacidad de carga inferior a la cantidad de contenedores o mercancías contractualmente pactadas a transportar. La puesta a disposición, por lo demás, tiene que producirse en el lugar convenido en el contrato<sup>529</sup>, y a falta de éste, el fletador tiene el deber de elegirlo en un plazo razonable de tiempo, en aras de que el fletante pueda realizar la puesta a disposición a tiempo sin incurrir en posibles demoras<sup>530</sup>.

De hecho, la LNM establece en su artículo 214 que el fletador “*podrá resolver el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida*”, pudiendo

---

<sup>528</sup> En caso de que fuere aplicable el Derecho inglés, la sentencia al caso *The Hongkong Fir* [1961] 2 Lloyd’s Rep. 478, sienta las bases sobre el incumplimiento de la obligación de puesta a disposición del buque. Si por el contrario resultase nuestro ordenamiento jurídico el Derecho aplicable, *vid.* el artículo 213 de la LNM.

<sup>529</sup> *Vid., infra*, el apartado 5.2 del capítulo segundo y la casilla 11 y la cláusula 2 de la póliza SLOTHIRE. Asimismo, *vid.* los artículos 215, 216 y 217 de la LNM. En la doctrina, *vid.* RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, págs. 84 y ss.; y SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 323-346.

<sup>530</sup> *Vid.* la sentencia al caso *The Ailsa Craig* [2009] 2 Lloyd’s Rep. 371, en la cual se mantuvo que la nominación del puerto o lugar de descarga en el contexto de un contrato de fletamento por tiempo debe hacerse en un momento en el cual el buque no se encuentre próximo a la fecha de cancelación del contrato (*cancelling date*). Véase, sin embargo, que la sentencia no concreta un tiempo determinado, sino que mantiene la discrecionalidad de las partes hasta que llegue el vencimiento del plazo, el cual, una vez superado, faculta a la contraparte a pedir la extinción anticipada del contrato por la ejecución de la *cancelling clause*.

además “reclamar indemnización por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador”. Este artículo no es más que la consecuencia del incumplimiento de la obligación contenida en el artículo 211, por lo que no es necesario hacer ninguna observación sobre el mismo. Sin embargo, podríamos matizar el contenido *in fine* del mismo ya que al hacer referencia al “porteador” se está haciendo referencia a un contrato de transporte, mientras que en los casos en que el fletamento tenga otra finalidad distinta, sería más preciso denominarlo como *fletante* o *naviero fletante*.

No obstante lo anterior, dada la especialidad del contrato de *slot charter*, ¿como se produce esta puesta a disposición? ¿Estamos realmente ante una *traditio* clásica o es instrumental, es decir, mediante la *entrega* de los documentos que acrediten la obtención de los derechos de explotación de los espacios? En primer lugar, la puesta a disposición no conlleva “entrega” alguna. La *traditio* recogida en el artículo 1095 del Código Civil no tiene lugar, pues los espacios del buque no pueden individualizarse ni pueden constituirse como una cosa física, por lo que procede rechazar esta hipótesis. En segundo lugar, tampoco parece posible que se produzca la entrega instrumental, entendiéndose como tal aquella en que la entrega se realiza por el otorgamiento de escritura pública en virtud del artículo 1462 del Código Civil. *Poner a disposición* y *entregar* no son sinónimos gramaticalmente, por lo que lo adecuado sería encuadrar la puesta a disposición dentro del verbo *disponer*<sup>531</sup>, de manera que el adquirente ejercita sobre algo una serie de facultades que el transmitente ha dado, ya que éste deja de tener la posesión y el disfrute de lo transmitido. Un ejemplo de *traditio* la encontramos en el arrendamiento, donde es necesaria la entrega como tal<sup>532</sup>, pero al no ser la naturaleza jurídica del contrato de *slot charter* un arrendamiento no podemos considerar tampoco esta hipótesis<sup>533</sup>.

---

<sup>531</sup> Vid. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario...*, *op. cit.*, voz “disponer” en su acepción quinta.

<sup>532</sup> Vid. los artículos 1543, 1546 y 1554 del Código Civil, donde se hace latente la entrega de la cosa como prestación esencial del arrendador, y en la LNM, *vid.* los artículos 188 y 191. En la doctrina, *vid.*, por todos, MATILLA ALEGRE, R., *Contrato de utilización...*, *op. cit.*, págs. 23-32; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Arrendamientos...*, *op. cit.*, págs. 481-486; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 570-574; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 501-503.

<sup>533</sup> Vid., *supra*, el apartado 2.3.2 del capítulo segundo.



El *slot*, por un lado, no es una *res* o cosa independiente como lo es el buque, de manera que la puesta a disposición del *slot* lleva inexorablemente a poner a disposición una parte de la cabida del buque. Por ello, cuando existen distintos fletadores por espacio, el espacio del buque se pone a disposición de los mismos varias veces y no solo una<sup>534</sup>, al contrario del supuesto en que se celebra un contrato de arrendamiento del buque — como unidad— en la que sí se debe producir la entrega físicamente (*traditio*) al arrendatario. La puesta a disposición de los espacios del buque, por lo tanto, no puede ser sinónimo de *entrega* en el sentido expuesto, ya que además en ningún momento hay transmisión de la posesión de los espacios. Adviértase que al fletador por espacios le es indiferente el lugar donde se ubique su contenedor (los espacios) siempre que sea de la clase pactado (i.e. contenedor con suministro de electricidad). El fletador por espacio, por lo tanto, no gestiona el espacio del buque, ya que corresponde al fletante señalar donde se va a ubicar para cada determinado viaje los contenedores correspondientes.

Por lo tanto, la puesta a disposición de los *slots* no puede ser física, pero tampoco es necesario que se produzca la entrega instrumental de los derechos de explotación de los espacios, ya que estos son transferidos al celebrar el contrato de fletamento por espacio<sup>535</sup>. La simple celebración de un contrato de *slot charter* y el cumplimiento de las obligaciones en él contenidas es lo que realmente produce la transferencia de los derechos de disposición del espacio del fletante al fletador por espacios. La transferencia de los derechos de explotación es un negocio jurídico en el que el transmitente (*naviero fletante*) transfiere al adquirente (*fletador por espacios*) la titularidad jurídica sobre algo o alguien (derecho de explotación del espacio del buque<sup>536</sup>). Gramaticalmente, “poner a disposición” está relacionado con hacer que una persona o cosa estén en un cierto lugar, con procurar,

---

<sup>534</sup> Ha de tenerse en cuenta que la puesta a disposición de los espacios del buque tiene lugar en cada una de las escalas de la línea regular, por lo que no basta con poner los espacios a disposición del fletador antes del primer viaje contractual, sino en todos y en cada uno de los viajes que se realicen entre puertos o escalas.

<sup>535</sup> Sin embargo, GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., (*vid. Arrendamientos..., op. cit.*, pág. 482) afirma que en el contratos de arrendamiento de buque la obligación de entrega no deja de poseer un sentido *instrumental*, aunque no sea necesario, porque sirve para hacer posible el resultado práctico que persigue el contrato de arrendamiento. Lo mismo podemos afirmar para el contrato de *slot charter*.

<sup>536</sup> La cesión de derechos no se encuentra expresamente regulada en el Código Civil, pero éste dedica un capítulo específico a la *transmisión de créditos y otros derechos incorporales*, donde el artículo 1526 del citado Código establece que “*la cesión de un crédito, derecho o acción no surtirá efecto contra tercero sino desde que su fecha deba tenerse por cierta en conformidad a los artículos 1218 y 1227*”.

dar, facilitar o proporcionar, pero que no necesariamente implican una “entrega” efectiva. La puesta a disposición no se produce de la misma manera en un contrato de arrendamiento de buque, en un contrato de fletamento por tiempo o en un contrato de fletamento por viaje, los cuales se perfeccionan por el consentimiento. La transitividad del verbo “entregar” obliga a nombrar al objeto sobre el que recae la acción del verbo, en el contrato de *slot charter* los espacios, pero el modo en que se produce esta “entrega” se distancia tanto de la *traditio* clásica como de la instrumental arriba analizada.

No podemos afirmar que el naviero fletante “entrega” los espacios del buque en un sentido físico, como ocurre en la *datio rei*, ya que el contrato de *slot charter* es un contrato consensual<sup>537</sup>, y por ello la constitución de la relación obligatoria no precisa de la “entrega”, pues ésta se produce como consecuencia de la celebración del contrato<sup>538</sup>. Sin embargo, sí podemos aseverar que el fletador por espacios recibe a cambio del pago del flete la cesión de los derechos de explotación de los espacios del buque, cuya posesión sigue permaneciendo en manos del naviero fletante u operador principal de la línea.

Por último, la obligación de puesta a disposición tiene que conectarse con la de navegabilidad del buque, recogida en el artículo 212 de la LNM. Consideramos que son obligaciones distintas, y el legislador así parece entenderlo al dedicarle artículos diferentes a una y otra obligación. Entendemos que en los contratos de fletamento la puesta a disposición es material, ya que el buque tiene que estar *materialmente* en el lugar designado en el contrato, en el plazo estipulado y en las condiciones apropiadas para desempeñar su función. Esto es así ya que el objeto del contrato de fletamento no existirá si el buque *de facto* no fuese navegable, como veremos más adelante<sup>539</sup>. Y en este sentido, en el contrato de *slot charter* sucede lo mismo. La puesta a disposición de los espacios

---

<sup>537</sup> *Vid., supra*, el apartado 2.2.1 del capítulo segundo.

<sup>538</sup> Los contratos reales requieren, además del consentimiento, la entrega de una cosa para su perfección. En nuestro ordenamiento jurídico se consideran contratos reales -por orden de numeración- los contratos de préstamo (artículo 1740), de depósito (artículo 1758) y de prenda (artículo 1863). Los anteriores tienen en común que la entrega es un requisito constitutivo, de manera que su falta priva de validez al contrato. Como ejemplo, el contrato de arrendamiento de buque es un contrato consensual, donde la entrega del buque permite el perfeccionamiento del contrato, pero no es un requisito constitutivo del mismo.

<sup>539</sup> *Vid., infra*, el apartado 2.3 del presente capítulo.

solo puede tener sentido si el buque en sí es navegable, ya que posteriormente se van a alojar en ellos las mercancías contenedorizadas que son objeto del contrato de transporte de mercancías en línea regular. Si los espacios que se ponen a disposición —el derecho de explotación de los *slots*— no pueden utilizarse porque el buque no se encuentra en condiciones de realizar la navegación, el fin del contrato de *slot charter* podría quedar frustrado, pues el fletador por espacios no podría cumplir con los compromisos derivados del transporte en línea regular comprometidos con terceros o para transportar su mercancía propia. De nada sirve que se transfieran los derechos de explotación de los *slots* si el buque donde se encuentran los mismos no puede realizar la navegación.

## **2.2. La disponibilidad del buque con carácter previo a las operaciones de carga y descarga**

### **2.2.1. Las planchas y demoras: su incidencia en las operaciones de transporte marítimo de mercancías en línea regular y en las operaciones de *slot chartering***

El estudio de las planchas y demoras constituye un tema excesivamente extenso, y se necesita una obra entera completamente dedicada a ello para su correcto análisis, lo cual excede de nuestro objetivo en este trabajo. Sin embargo, sí es nuestra intención tratar ciertos temas en conexión con los fletamentos y, concretamente algunas cláusulas específicas del contrato de *slot charter*. Una vez acordados los términos relativos a la carga, el buque y el destino, es frecuente que las partes, para lograr el buen fin de la operación, negocien el tiempo en que la fase de carga y descarga se llevará a cabo, conocido como planchas (o *laytime*)<sup>540</sup>. A su vez, también suelen las partes convenir un período extra de tiempo para evitar que ciertos retrasos que surgen en dichas operaciones deriven en posibles incidentes o reclamaciones económicas entre las partes, conocidos

---

<sup>540</sup> *Vid.* Baltic Code 2014, sobre la definición de *laytime*, que es aquel periodo de tiempo acordado entre las partes durante el cual el fletante mantendrá el buque disponible para cargar o descargar sin pagar fletes adicionales, “*LAYTIME shall mean the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the Vessel available for loading or discharging without payment additional to the freight*”, disponible en [https://www.balticexchange.com/dyn/\\_assets/\\_pdfs/documentation/baltic\\_code\\_nov14.pdf](https://www.balticexchange.com/dyn/_assets/_pdfs/documentation/baltic_code_nov14.pdf), pág. 25. (última visita 15/6/18). Las planchas también se conocen con el término estadías, *vid.*, ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 561 y ss.

como demoras (o *demurrage*)<sup>541</sup>. Es preciso subrayar que las planchas y las demoras tienen lugar cuando estamos ante un contrato de fletamento por viaje<sup>542</sup>, ya que afecta a la economía del fletamento, no a la del transporte<sup>543</sup>, y están incluidas en el precio del flete. Sin embargo, las planchas y demoras son equivalentes en las líneas regulares (*liner terms*) a la obligación de carga y descarga en un tiempo razonable<sup>544</sup>.

En relación con el contrato de *slot charter*, tanto éste como los acuerdos sobre planchas y demoras se encuentran dentro de operaciones de transporte marítimo de mercancías contenedorizadas en línea regular. Desde un punto de vista comercial, el contrato de *slot charter* requiere para su formación que exista un buque portacontenedores con un itinerario predefinido operando en línea regular, y que el titular de los derechos de explotación de los espacios del buque transfiera dichos derechos a un tercero. Sin embargo, el titular de los derechos de explotación ha podido adquirirlos previamente de diferentes maneras; bien al celebrar un contrato de arrendamiento de buque o un contrato de fletamento por tiempo de larga duración, o bien porque fuese el propietario del buque. Debido a que el fletador por espacios no goza de la gestión comercial sobre el buque, no tiene sentido que en los contratos de *slot charter* se incluyan cláusulas de planchas y demoras, pero esas cláusulas pueden estar incorporadas en otro contrato –superpuesto– ya que la paralización del buque en el puerto para realizar las operaciones de descarga supone una incidencia en la cuenta de resultados del naviero, que es el que explota económicamente el buque.

A tal efecto, en la práctica es frecuente que previamente al *slot charter* exista un contrato de explotación del buque como el fletamento por tiempo, que podemos catalogar

---

<sup>541</sup> Al respecto, *vid.* GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Compraventas, planchas y demoras”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, pág. 312, quien afirma que “*el retraso supone un incumplimiento que se indemniza con demoras*”, aunque tienen carácter remuneratorio.

<sup>542</sup> *Vid.* COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, págs. 376-460; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 561.

<sup>543</sup> Sin embargo, podría plantearse el caso de que existan cláusulas de planchas y demoras en un conocimiento de embarque, emitido al amparo de una póliza de fletamento, de manera que también podría encuadrarse en el transporte marítimo de mercancías en determinados supuestos.

<sup>544</sup> Así lo mantiene SCHOFIELD, J., *Laytime and demurrage*, Informa Law, London, 2011, parágrafo 1.20.

como característico dentro de los pasos previos a la formación de la línea regular. Por ello, en el fletamento por tiempo los retrasos se tratan desde otro punto de vista, ya que afectarán más al fletador en esta modalidad que en la del fletamento por viaje, pudiendo reducir el número de viajes a realizar durante el período de vigencia del contrato. Para evitar que eso ocurra, el fletante por tiempo tiene una obligación de celeridad, como veremos más adelante<sup>545</sup>. En el contrato de fletamento por tiempo, el flete o *hire* comienza desde el momento que se pone a disposición el buque al fletador (*delivery*) y termina cuando es devuelto al fletante (*redelivery*)<sup>546</sup>. Es frecuente, por lo tanto, encontrarnos en los contratos de fletamento por tiempo con cláusulas que interrumpan el período en que el buque se encuentra pagando el flete, conocidas en terminología inglesa como *off-hire clauses*. Por ello, en el contrato de *slot charter* no se incluye ninguna cláusula de planchas ni demoras, ya éstas tienen sentido dentro de la explotación económica del buque por parte del naviero.

Sin embargo, para entender bien el concepto de plancha, vamos a recurrir a las disposiciones contenidas en la LNM, concretamente a los artículos 239 a 245. En virtud del artículo 239, se considera plancha “*el plazo para la carga y descarga de mercancías*”. Sin embargo, el hecho de que no se encuentre recogida la plancha en el contrato no quiere decir que se tenga por no puesta, ya que el citado artículo establece que “*si no se estableciera un plazo determinado, la plancha durará el usual según las condiciones del buque, puerto y mercancías*”. Esto se debe a que el buque debe paralizarse en el puerto en todos los casos para proceder a realizar las operaciones de carga y descarga pertinentes, y en el transporte de mercancías contenedorizadas se tiene que dar el mismo supuesto. Por ello, una vez que el buque realiza la escala correspondiente, siempre tiene un plazo de tiempo, determinado o no en el contrato, para cargar y descargar<sup>547</sup>.

---

<sup>545</sup> *Vid., infra*, el apartado 2.4.2 del presente capítulo.

<sup>546</sup> Adviértase que los términos *delivery* y *redelivery* se traducen literalmente del inglés por *entrega* y *devolución*. Sin embargo, no es correcta dicha terminología en nuestro Derecho, pues el buque no se *entrega*, sino que se pone a disposición tanto al inicio del contrato como a su finalización.

<sup>547</sup> *Vid.* la sentencia al caso *E. L. Oldendorff & Co. G.M.B.H. Appellants v. Tradax Export S.A. Respondents (The Johanna Oldendorff)* [1974] A.C. 479, donde se desarrollan las fases que comprende un fletamento por viaje, que son el viaje para cargar (*loading voyage*), la operación de carga (*loading operation*), el viaje con la carga hacia el puerto de destino (*carrying voyage*) y la operación de descarga (*discharging operation*). Tanto en el viaje de ida como el de vuelta, se requiere la actuación del fletante o armador que tenga la posesión del buque, pero en las operaciones de carga y descarga tienen que intervenir

En la póliza SLOTHIRE no hay una cláusula específica que regulen las planchas. No obstante, sí podemos observar que en la cláusula 15 (b) el fletador asume la responsabilidad de la operación de carga de las mercancías, obligándose a indemnizar al fletante por aquellos daños o perjuicios que puedan derivarse de tal operación:

*“Los fletadores serán responsables de la apropiada y cuidadosa carga, estiba, trinca y aseguramiento de las mercancías en el contenedor ofrecido por ellos para ser embarcado y será responsable de los daños o pérdidas (incluyendo los daños al buque) causados al fletante como resultado de una actuación irresponsable de las mencionadas operaciones (traducción del autor)”*<sup>548</sup>.

Expresamente no se contemplan ni las planchas ni las demoras, pero implícitamente estarían dentro de la cláusula al contemplar la operación de carga en su totalidad, más aún si el contrato tuviese elementos característicos del fletamento por viaje. Si lo comparamos con otras pólizas de fletamento por viaje en las que sí se recogen disposiciones sobre las planchas y las demoras, la póliza SLOTHIRE parece haber sido redactada en términos que no resuelven las dudas sobre la naturaleza jurídica de su figura, pero tampoco estamos ante un contrato tradicional de fletamento por viaje, sino ante un contrato atípico<sup>549</sup>, lo que puede justificar las ausencias en distintas partes del documento de dicho elemento caracterizador.

---

tanto el fletante como el fletador, por lo que es necesario determinar el tiempo empleado para llevar a cabo la carga y descarga de las mercancías. Como podemos deducir, todos aquellos incidentes que tengan lugar mientras se realizan las operaciones anteriores, serán en perjuicio del fletante, ya que probablemente generen retrasos en las demás operaciones, y como consecuencia, suponga un perjuicio económico para el fletante.

Es interesante que nuestra doctrina, remita el estudio de las planchas a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico inglés, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 513-516, quien cita en su estudio tanto el caso anterior como los casos *The Maratha Envoy*, *The Tres Flores*, *Nelson vs Dahl*, *Compañía Naviera Agüero SA vs British Oil and Cake Mills*.

<sup>548</sup> *“The Charterers shall be responsible for the proper and careful loading, stowage, lashing and securing of the Goods in the Containers offered by them for shipment and shall be liable for all loss or damage (including loss of or damage to the Vessel) caused to the Owners as a result of improper or careless performance of such operations”*.

<sup>549</sup> *Vid.* el apartado 3.4 del capítulo segundo.

Pero el hecho de que no exista una cláusula específica sobre planchas y demoras en la póliza SLOTHIRE, no implica que no exista tal obligación. Cuando este supuesto acontece y las partes no acuerdan ningún tiempo para realizar las operaciones de carga y descarga, se presume que existe la obligación por parte del fletador<sup>550</sup> de realizar dichas operaciones en un tiempo razonable<sup>551</sup>. Sin embargo, ha de advertirse que si el transporte se realiza en régimen conocimiento de embarque, salvo pacto en contrario, la operación de carga y estiba la asume el porteador y, adicionalmente, éste será responsable de la estiba defectuosa, haya sido cargada por el fletador o no, si compromete la seguridad del buque<sup>552</sup>.

### **2.2.2. La obligación de llegar al lugar pactado en el contrato: las escalas de la línea marítima regular**

El naviero fletante tendrá el buque disponible para que puedan realizarse las operaciones de transporte posteriores. Por ello, para que el período de plancha empiece a contar debidamente, lo primero que debe de acontecer es que el buque se encuentre, como no puede ser de otra manera, en el lugar previamente pactado en el contrato de fletamento. Por lo tanto, solo cuando el buque se encuentre en esa circunstancia podrá considerarse como arribado (o *arrived ship*)<sup>553</sup>, en cumplimiento de los artículos 215, 216 y 217 de la LNM que regulan el lugar de la puesta a disposición. Sin embargo, este lugar al que hacemos referencia coincide necesariamente con las escalas que se predeterminan en la línea marítima regular, lo que hace que tengamos que distinguir entre el lugar de puesta

---

<sup>550</sup> Así lo establece el artículo 218.1 de la LNM, pero en su apartado segundo establece que “*no serán de aplicación las reglas anteriores en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba*”.

<sup>551</sup> *Vid.* en la jurisprudencia inglesa la sentencia al asunto Tradigrain S.A. v. King Diamond Shipping (*The Spiros C*) [2000] 2 Lloyd’s Rep. 319 (C.A.), en la que el tribunal de apelación estableció que en caso de no disponer nada el contrato, implícitamente se concede al fletador un tiempo razonable para descargar las mercancías, si bien se alejaría de la realidad interpretarlo en sentido contrario, ya que comercialmente los contratos de transporte deben de ser suficientemente flexibles para hacer frente a las distintas contingencias que surgen durante su desarrollo.

<sup>552</sup> Al respecto, *vid.* los apartados 2 y 3 del artículo 218 de la LNM.

<sup>553</sup> Nótese que esta terminología es la que se utiliza en las pólizas que se encuentran redactadas en inglés, que en el caso de ser formularios-tipo, suelen ser la mayoría, pero el término coincide con lo expuesto en los artículos 215 a 217 de la LNM.

a disposición del contrato de fletamento por espacio y el lugar de la entrega de las mercancías en cada escala. Cuando se celebra el contrato de *slot charter*, el naviero fletante tiene la obligación de ponerlo a disposición del fletador por espacios para que pueda realizar las operaciones de carga y descarga que sea necesaria. Pero, por otro lado, cada vez que se inicia un nuevo viaje entre las escalas, es necesario que el buque igualmente llegue a cada puerto objeto de la escala para ser considerado como arribado (o *arrived*).

Cuando hablamos de lugar, deliberadamente lo hacemos así ya que existen distintas opciones en función de lo que se pacte, siendo frecuente encontrarnos con la designación de un puerto (*port*), de un muelle (*berth*) o una plataforma de intercambio (*transshipment platform*) como lugar para cargar o descargar las mercancías, y sería perfectamente lícito si así se recogiese en el contrato, siempre y cuando sea un lugar seguro y utilizado en el tráfico de mercancías. Es de suma importancia llegar al destino contractualmente pactado, ya que, salvo pacto en contrario, el riesgo de posibles retrasos lo corre el fletante hasta que el buque es considerado como arribado, momento en el que el riesgo pasa al fletador y comienza el período de planchas. Una vez iniciado dicho período, el fletador dispondrá de un tiempo determinado para llevar a cabo las operaciones de carga y descarga y, cuando dicho período termine, el fletador podrá requerir al fletante o armador que comience la siguiente etapa del viaje.

Aunque no es un ejemplo propio de transporte de contenedores, la sentencia al caso *The Ulyanovsk*<sup>554</sup> nos sirve para ilustrar la problemática alrededor de las planchas y las demoras. En el buque Ulyanovsk, se fletaron 30.000 litros de gasoil mediante una póliza ASBATANKVOY<sup>555</sup> de fletamento por viaje. El fletador creyó conveniente esperar para emitir el conocimiento de embarque debido a que se preveía una caída en el mercado del precio del crudo, por lo que dio instrucciones al capitán para que no embarcasen las mercancías. El capitán obvió esa orden y mandó el NOR iniciándose las

---

<sup>554</sup> *Vid.* el caso *Novorossisk Shipping Co. v. Neopetro Co. Ltd. (The Ulyanovsk)* [1990] 1 Lloyd's Rep. 425 Q.B. (Comm.).

<sup>555</sup> Póliza disponible en <https://shippingforum.files.wordpress.com/2012/08/asbatankvoy.pdf> (última visita 15/6/18).



operaciones de descarga<sup>556</sup> y el periodo de plancha. Como consecuencia de lo anterior, el fletador sufrió pérdidas y reclamó una indemnización al fletante, quien argumentó que las órdenes que dio el fletador al fletante no se contemplaban en el contrato, por lo que formuló una demanda reconvenzional, solicitando las demoras. Los tribunales rechazaron la pretensión del fletante, al contemplar que hasta que no se produjese completamente la operación de carga, el buque permanece bajo el control del fletador, que a su vez le da derecho a interrumpir o no dicha operación a su discreción.

Estas controversias son frecuentes en concreto debido a dos factores principalmente: el primero, la autonomía de las partes y la flexibilidad contractual para regular las planchas y las demoras, y en segundo lugar, que estamos ante un derecho que no se encuentra actualmente limitado por ninguna convención internacional ni derecho nacional.

### **2.2.3. La emisión de la *notice of readiness***

Llegados a este punto, hay que delimitar más detalladamente el concepto de buque arribado (o *arrived ship*). Cuando el buque navega dirección al lugar donde debe recoger o descargar las mercancías siguiendo las indicaciones del operador principal de la línea, pueden acontecer dos escenarios distintos. Tomando como ejemplo un puerto habilitado para la carga y descarga de contenedores, no es lo mismo llegar al puerto en sí que estar geográficamente cerca del mismo, y decimos cerca porque es muy frecuente en la práctica que debido a la congestión de los muelles y terminales de descarga, el buque se encuentre esperando en un fondeadero hasta que obtiene permiso para entrar en puerto. Dependiendo del lugar que se haya pactado en el contrato, podrá considerarse como arribado o no, de manera que no por completarse el viaje y producirse la llegada al puerto pactado automáticamente esto significa que el buque se encuentra en las condiciones necesarias para realizar la carga y descarga.

---

<sup>556</sup> Del inglés “*Notice of readiness*”, comunicación que realiza el capitán al fletador para que el buque se considere como un *buque arribado*, y por lo tanto pueda comenzar el periodo de planchas.

Siguiendo el caso anterior, suponiendo que el lugar de carga sea un puerto, no bastará con estar en el fondeadero cerca del puerto para considerarlo un buque arribado, tendrá que estar en el propio puerto y en el lugar que le asignen. Es en ese momento cuando el capitán envía al fletador la *notice of readiness o NOR*, que no es más que la notificación por parte del fletante de que el buque ha llegado al sitio pactado y está listo para realizar las operaciones de carga y descarga, y así debe suceder en cada una de las escalas que formen parte de la línea regular<sup>557</sup>.

La póliza SLOTHIRE no contiene ninguna cláusula relativa a la *notice of readiness*, pero dicha ausencia no implica que no deba producirse ya que se presume que el capitán del buque debe comunicar su llegada a puerto y que el buque se encuentra en condiciones para realizar la operación de carga o descarga, que deberá hacerse en un tiempo razonable<sup>558</sup>. A pesar de que no se requieran elementos formales para realizar la NOR<sup>559</sup>, ésta no puede realizarse de cualquier manera, sino que el fletante debe asegurarse de que el fletador la recibe debidamente, incluso en el caso de que contractualmente no tenga obligación de efectuarla.

A modo resumen, sintetizamos los tres requisitos exigidos por la doctrina más autorizada<sup>560</sup> para que se produzca una *notice of readiness* válida:

---

<sup>557</sup> Así lo expresa la BIMCO junto con un comité compuesto por la CMI, la UK *Chamber of Shipping* y la *Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents* (FONASBA), en las *Laytime Definitions for Charter Parties 2013*, una actualización de las *Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules (Voylayrules) 1993*, diciendo como hemos brevemente expresado arriba que la *notice of readiness* “shall mean the notice to the charterer, shipper, receiver or other person as required by the Charter Party that the Vessel has arrived at the Port or Berth, as the case may be, and is ready to load or discharge”. Texto completo disponible en <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2013/09/LAYTIME-DEFINITIONS-UPDATE-2013-RULES-and-NOTES.pdf> (última consulta 15/6/18).

<sup>558</sup> En este sentido, SCHOFIELD ( *vid. Laytime...*, *op. cit.*, párrafo 2.207) mantiene que si nada se ha pactado en el contrato sobre el periodo durante el cual el buque dispone para realizar las operaciones de carga y descarga, se concederá un tiempo razonable para llevarlas a cabo, “*If the parties to a contract of affreightment do not in their agreement provide for the period during which the vessel is to be allowed to load or discharge her cargo, or provide for “liner terms” or “customary despatch”, then a reasonable time for these operations will be allowed by implication of law*”.

<sup>559</sup> Así lo recoge la jurisprudencia inglesa. *Vid.* la sentencia al caso *The Skomvaer* [1924] AMC 507, sentencia en la que se afirma que la forma del aviso no es relevante, ya que no se requiere una forma particular para llevarla a cabo (traducción del autor): “*the form of notice is not material, as no particular form is required*”.

<sup>560</sup> *Vid.* COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage...*, *op. cit.*, págs. 385 y ss.

- (1) El buque ha de llegar a su destino contractual, siempre que el lugar pactado sea seguro y no comprometa la seguridad del mismo.
- (2) El buque debe estar preparado para realizar la operación de carga o descarga, en relación con la obligación de navegabilidad
- (3) El fletante comunicará al fletador ambas circunstancias en la forma prevista o en aquella que permita asegurar su conocimiento.

Como ejemplo, para que sea efectiva la notificación, basta con enviar un correo electrónico<sup>561</sup>. Pero, con el fin de evitar negligencias o responsabilidades, resulta más oportuno que la realice mediante cualquier instrumento válido en Derecho que permita al fletante obtener prueba fehaciente de la recepción de la misma. Es fácil de adivinar que las comunicaciones pueden generar multitud de incidentes entre las partes, pues una comunicación incorrecta puede dar lugar a retrasos en las siguientes los siguientes viajes que hayan de realizarse en la línea regular y posibles reclamaciones económicas. Podemos destacar algunos supuestos:

- Emitir la *notice of readiness* sin que el buque se encuentre en el lugar contractualmente pactado.
- Emitir la *notice of readiness* cuando el buque está en el lugar acordado pero fuera del tiempo permitido para hacerlo.
- Emitir la *notice of readiness* sin estar el buque en condiciones de realizar las operaciones de carga y descarga.
- Emitir la *notice of readiness* por persona distinta a la autorizada.

## **2.3. La obligación de navegabilidad**

### **2.3.1. El régimen jurídico de la navegabilidad del buque**

---

<sup>561</sup> *Vid.* la sentencia n.º 35/2010 del Juzgado de Primera Instancia n.º 7 de Almería, de 30 de abril de 2010 (ROJ: 35/2010, *Id Cendoj*: 04013420072010100001), en la que se mantiene la validez de los correos electrónicos como medio para comunicar el certificado de disponibilidad del buque.

El fletante, no solo tiene que poner el buque a disposición del fletador, sino que además el buque tiene que encontrarse en estado de navegabilidad al comienzo de cada viaje durante el periodo de vigencia del contrato. Sin embargo, ¿qué es la navegabilidad?<sup>562</sup> En nuestro ordenamiento jurídico<sup>563</sup>, el artículo 212 de la LNM define la navegabilidad como aquél “*estado adecuado para recibir el cargamento a bordo y*

---

<sup>562</sup> Sobre la navegabilidad del buque en general, en la literatura española, *vid.*, entre otros, MATILLA ALEGRE, R., *Contratos de utilización...*, *op. cit.*, págs. 56-57; PADILLA GONZÁLEZ, R., *Las garantías iniciales del Fletante en el contrato de “Time Charter”*, Fundación Universitaria de Jerez, Jerez de la Frontera, 1994, págs. 68 y ss.; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 21-77; y “Las obligaciones del porteador hasta la entrega de las mercancías en destino”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. (dir.), *Las Reglas de Rotterdam...*, *op. cit.*, págs. 111-122; SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, págs. 323-330; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., *Los contratos de explotación...*, *op. cit.*, págs. 267-280; NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 63 y ss.; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 547-551; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 526-527; TURNBULL, E., y ALBORS, J., “Una aproximación a los aspectos fundamentales de la regulación de los contratos de fletamento en la nueva ley de navegación marítima desde la perspectiva del Derecho inglés”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 213; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 299-300; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 265; ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 212 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 714-717; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La innavegabilidad del buque, como supuesto paradigmático de la responsabilidad del armador y del naviero”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, págs. 107-233; y “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo...*, *op. cit.*, págs. 357-454.

En el Derecho comparado, *vid.* CARVER, T.G., *Carriage by sea*, vol. 1, Stevens and Sons, London, 1982, págs. 114-120; TODD, P., *Cases and materials on bills of lading*, Collins, London, 1987, págs. 77 y ss.; TETLEY, W., *Marine cargo claims*, Thomson-Carswell, Montreal, 2008, págs. 153 y ss.; COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, págs. 233-258; COCHLIN, T., BAKER, A., y KENNY, J., *Time Charters...*, *op. cit.*, págs. 159-169; LEFEBVRE D’OVIDIO, A., PESCATORE, G., y TULLIO, L., *Manuale di Diritto...*, *op. cit.*, págs. 448 y ss.; y SCRUTTON, M.T., *Charterparties and...*, *op. cit.*, págs. 83 y ss.

<sup>563</sup> Para un estudio completo de los antecedentes históricos y la evolución de la obligación de navegabilidad tanto en nuestro ordenamiento jurídico como en las convenciones internacionales, *vid.*, NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 55-115. La remisión a la obra del autor nos permite centrar nuestra atención de manera más específica en el análisis de las disposiciones de la LNM, ya que este autor realiza su estudio monográfico de la navegabilidad antes de la aprobación de la mencionada citada Ley.

NAVAS GARATEA, en relación con los espacios del buque, afirma que el concepto de navegabilidad no se encuentra acotado en su totalidad, ya que no está únicamente referido al buque, pudiendo referirse además de a la carga, a la zona geográfica donde va a navegar, la pericia de la tripulación o los sistemas de gestión de seguridad, a la idoneidad de los espacios destinados a la carga. La anterior manifestación de la navegabilidad en relación con los espacios del buque hace relevante el estudio de esta obligación, *vid. últ. op. cit.*, pág. 63.

*transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado*<sup>564</sup>.

En la redacción del artículo transcrito no se realiza una descripción exhaustiva del contenido de la obligación<sup>565</sup>, pero es un precepto legal que determina el alcance de la obligación de navegabilidad en nuestro ordenamiento jurídico. Se encuentra dentro de la sección segunda del capítulo segundo del título cuarto de la LNM relativo a los contratos de fletamento, pero nada parece indicar que no pueda ser aplicable a los demás contratos de explotación del buque<sup>566</sup>. Tampoco se establece nada acerca del régimen de responsabilidad de modo expreso en este artículo<sup>567</sup>, pero de forma clara el fletante, según la terminología de la LNM el porteador, es el responsable por recaer en el la obligación de navegabilidad para con el contrato de fletamento<sup>568</sup>. Desde un punto de vista doctrinal,

---

<sup>564</sup> Diversos autores han realizado recientemente un estudio pormenorizado de este artículo, *vid.* SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 299-300; TURNBULL, E., y ALBORS, J., “Una aproximación a los aspectos fundamentales de la regulación de los contratos de fletamento en la nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho inglés”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 213-214; ARROYO, I., “Comentario del artículo 212 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 714-718; y PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 265.

<sup>565</sup> Al respecto, el derogado artículo 612.4 del Código de Comercio establecía adicionalmente que el capitán tiene como obligación “*hacer, antes de recibir la carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigiesen los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque para conocer si se halla estanco, con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad*”. Sin duda esta obligación la podemos poner en relación con la obligación principal de navegabilidad, dando datos precisos del contenido material de dicha obligación.

En contraposición, la LNM engloba lo anterior en el apartado segundo, el cual establece que “*en el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad*”.

<sup>566</sup> *Vid.* el artículo 210 de la LNM.

<sup>567</sup> Por el contrario, en virtud del derogado artículo 676 “*perderá el capitán el flete e indemnizará a los cargadores siempre que éstos prueben, aun contra el acta de reconocimiento, si se hubiere practicado en el puerto de salida, que el buque no se hallaba en disposición para navegar, al recibir la carga*”. El derogado artículo sí realizaba una afirmación expresa de los responsables por la innavegabilidad del buque, y al mismo tiempo establecía un sinalagma entre la navegabilidad del buque y el flete, lo que a nuestro juicio la pérdida del flete no debe ser la sanción al naviero fletante por la falta de navegabilidad, sino la resolución del contrato por incumplimiento a la luz del artículo 1124 del Código Civil. Al respecto, en la doctrina, *vid.* RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 189.

<sup>568</sup> La LNM, sin embargo, sí establece en el artículo 192 la responsabilidad del arrendador en los contratos de arrendamiento de buque por la falta de navegabilidad del mismo, “*el arrendador responderá frente al arrendatario de los perjuicios causados por defectos de navegabilidad, a menos que pruebe que*

la navegabilidad del buque debemos de entenderla como un estado de forma (*fitness*) que se requiere a un buque para realizar un viaje o aventura marítima en particular (*for a particular purpose*)<sup>569</sup>. La delimitación conceptual de las condiciones de navegabilidad, entendida como la aptitud de navegar<sup>570</sup>, no se limita a una prestación única sino que requiere ser contemplada como un conjunto de deberes.

Una vez incumplida la obligación de navegabilidad recogida en el artículo 212 de la LNM, el fletador o cargador tendrá derecho a resolver del contrato junto con una indemnización por daños y perjuicios o pedir el cumplimiento del contrato, todo ello con base en la aplicación del artículo 214 de la LNM<sup>571</sup>, y el artículo 1124 del Código Civil.

El incumplimiento de la obligación establecida en el artículo 212 no conlleva necesariamente el de incumplimiento de la contenida en el artículo 211, ya que el buque puede no ser navegable pero estar en el lugar y el momento pactados. En cualquier caso, la definición de navegabilidad del artículo 212 de la LNM se puede desglosar en dos partes; por un lado, la navegabilidad comprende un primer momento en el que el buque

---

*el vicio no pudo descubrirse con el empleo de una diligencia razonable*”, y en su apartado tercero declara además el carácter imperativo de la norma. Sin embargo, el artículo 100 de la LNM establece que el armador responderá de los defectos de navegabilidad y le impone la obligación de subsanar los defectos de navegabilidad, pudiendo ser “suspendido en la prestación de sus servicios o en la realización de sus navegaciones”. En la doctrina, *vid.* GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La innavegabilidad del buque, como supuesto paradigmático de la responsabilidad del armador y del naviero”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, pág. 131, quien afirma que “*la navegabilidad de los buques en general es condición jurídica para que el Armador pueda ejercer la actividad navegatoria, empleando ese instrumento que es el buque*”.

<sup>569</sup> *Vid.* RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 186; y en la misma línea, más recientemente, NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, pág. 63. Por último, es también recomendable la definición de GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La innavegabilidad del buque, como supuesto paradigmático de la responsabilidad del armador y del naviero”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, pág. 140, quien afirma que la navegabilidad es un “conjunto de condiciones que permiten al buque navegar en condiciones ambientales subóptimas, garantizando razonablemente la seguridad de -como mínimo- las vidas humanas, y de otro bienes e intereses legítimos, ya se hallen a bordo o fuera de él”.

<sup>570</sup> *Vid.* PADILLA GONZÁLEZ, R., *Las garantías iniciales del fletante...*, *op. cit.*, pág. 225.

<sup>571</sup> En virtud del artículo 214 “*El fletador podrá resolver el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida. Podrá además reclamar indemnización por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador*”. Este artículo es aplicable tanto para los contratos de fletamento como para otros contratos de explotación del buque ya que establece las consecuencias derivadas del incumplimiento de la obligación principal de la puesta a disposición del buque, y que también resulta de aplicación en caso de incumplimiento de la obligación de navegabilidad del artículo 212 del citado cuerpo legal.

debe estar “*adecuado para recibir el cargamento a bordo*”, esto es, adecuado para la carga o *cargoworthiness*; y, por otro lado, debe estar preparado para “*transportar*” la carga “*con seguridad a destino*”, también conocido como *seaworthiness*<sup>572</sup>. Por otro lado, la navegabilidad es un estado en el que el buque se encuentra preparado y listo *por todos los conceptos* para realizar el viaje contratado sin estar sometido a más riesgos que los naturales de toda navegación marítima<sup>573</sup>. Esta concepción es más estricta que la de la definición establecida en la LNM, lo que en un primer momento quizás lo aleje de la práctica real en relación con el transporte de mercancías<sup>574</sup>. También puede hacerse referencia a la navegabilidad desde la perspectiva de los riesgos de la navegación a los que esta sometido el buque<sup>575</sup>.

En el Derecho inglés, según lo resuelto en la sentencia al asunto *F. C. Bradley & Sons, Ltd. v. Federal Steam Navigation Company*<sup>576</sup>, para que un buque se encuentre en estado de navegabilidad debe pasar un test, consistente en tener el grado de adecuación suficiente con el que un armador o fletante ordenado<sup>577</sup> dotaría a su buque al comienzo

---

<sup>572</sup> Esta es la denominada navegabilidad por fases, en virtud de la cual el buque no debe ser absolutamente navegable en el momento de puesta a disposición, sino que debe serlo para las tareas requeridas en cualquier momento, como son la carga y descarga o la navegación. En la doctrina, *vid.*, por todos, NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 89 y ss., y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 526 y ss.

<sup>573</sup> *Vid.* GABALDÓN, J., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 501-502; y NAVAS GARATEA, *La navegabilidad...*, *op. cit.*, pág. 250 y ss.

<sup>574</sup> *Vid.* TURNBULL, E., y ALBORS, J., “Una aproximación a los aspectos fundamentales de la regulación de los contratos de fletamento en la nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho inglés”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 213-214, quienes mantienen que la solución de la LNM se asemeja más a la realidad actual de la navegación, argumentando lo anterior en los avances tecnológicos mediante los cuales es más fácil controlar la navegación desde tierra en la actualidad. Asimismo, señalan dichos autores que la propia Ley refleja las prácticas inglesas más modernas, sin hacer referencia expresa a datos o casuística que lo refleje. Sin embargo, no es la realidad fáctica del Derecho inglés, en virtud del cual la obligación de navegabilidad tiene carácter absoluto, sin que haya habido cambios en la casuística al respecto, y solo cuando la *Carriage of Goods by Sea Act 1971* (en adelante COGSA) es aplicable al contrato, el deber absoluto es sustituido por un deber de diligencia debido, más acorde con lo dispuesto en nuestro Derecho sustantivo. *Vid.*, por todos, SCRUTTON, *On Charterparties...*, *op. cit.*, págs. 130-131.

<sup>575</sup> Así lo entiende la sección 39 (4) de la Marine Insurance Act (MIA) 1906, en virtud de la cual “*el buque se entiende que será navegable cuando esté razonablemente en forma en todos los aspectos para hacer frente a los peligros ordinarios del mar de la aventura asegurada*”.

<sup>576</sup> *Vid.* *F. C. Bradley & Sons, Ltd. v. Federal Steam Navigation Company, Ltd.* (1927) 27 Ll.L. Rep. 395.

<sup>577</sup> También apoyado por nuestra doctrina. *Vid.* SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, pág. 284.

de su viaje teniendo en cuenta todas las circunstancias posibles. Sin embargo, actualmente se utiliza un criterio objetivo según el cual el buque debe tener una serie de requisitos mínimos establecidos en el Reglamento de inspección de buques con carácter previo para ser considerado navegable<sup>578</sup>, lo que no significa que posteriormente pueda devenir innavegable, ya que la navegabilidad es exigible también después del comienzo del viaje.

Estos requisitos de navegabilidad de la sentencia inglesa complementan –a nivel teórico– la anterior definición recogida en la LNM al poder cuestionar si un armador prudente o responsable habría enviado su buque a realizar el viaje habiendo tenido conocimiento del defecto, de manera que si la respuesta es negativa, el buque no se encuentra en estado de navegabilidad<sup>579</sup>. Por lo tanto, un buque moderno con maquinaria nueva podría no ser navegable si no llevara combustible suficiente, tripulación poco

---

<sup>578</sup> Como pueden ser los certificados de los inspectores de buques, cuya misión es precisamente garantizar que el buque reúne las condiciones mínimas exigibles en función de su clase para navegar, entre otros. Sin embargo, en ocasiones un certificado que garantiza que el buque se encuentra debidamente según su clase (*in class*) no es una garantía de que ciertamente pueda estarlo, ni es el sustituto del cumplimiento de las obligaciones del naviero fletante. En nuestro ordenamiento, la certificación de buques se encuentra recogida en el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. En relación con la navegabilidad, el artículo 13 del citado Reglamento dispone que, una vez haya pasado favorablemente la inspección y se acredite que el buque cumple con la normativa vigente, se emitirá un certificado, el cual acredita que el buque, entre otros, reúne las condiciones de navegabilidad exigidas.

Recientemente en la sentencia al caso *Transpetrol Maritime Services v. SJB Marine Energy BV (The Rowan)* [2012] 1 Lloyd's Rep. 564 se mantiene, en relación con la obligación de navegabilidad, que la garantía (warranty) de navegabilidad expedida por la entidad certificadora no puede ser considerada como una garantía sobre la condición o estado del buque, solo en relación con la documentación. Sobre las certificadoras de buques, *vid.* SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad del buque...*, *op. cit.*, págs. 25-30; RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, págs. 279 y ss.; NAVAS GARATEA, *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 189-239; COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, pág. 238; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 366-368; y GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 260-278, quienes afirman que en relación con la navegabilidad, la concesión o el mantenimiento de la clase crea una presunción, en todo caso, *iuris tantum*.

Adicionalmente, NAVAS GARATEA (*vid.* *La navegabilidad...*, *op. cit.*, pág. 211) afirma que la presunción *iuris tantum* solo será posible en los casos de que el buque, además de poseer los certificados de clasificación, cuenta con los certificados oficiales de inspección vigentes y válidos y con el resto de documentos exigibles por la normativa de seguridad marítima, ratificando posteriormente que la clase tan solo es un indicio de navegabilidad.

<sup>579</sup> También llamada por la doctrina como *innavegabilidad*, *vid.* SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad del buque...*, *op. cit.*, quien dedica el estudio de toda su obra a esta materia. En la misma línea, *vid.* FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ, R., “Fletamentos Time charter”, en *RGD*, 1992, pág. 4323; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 528. También ha sido denominada como defectos de navegabilidad, así lo afirma GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 503.



formada<sup>580</sup> o por la ausencia de documentos necesarios para realizar el viaje, como las revisiones de las certificadoras de buque<sup>581</sup>. Sin embargo, la innavegabilidad también está relacionada con la construcción y reparación de buques, los contratos de utilización del buque, los seguros marítimos, las averías y el transporte de mercancías entre otros, por lo que merece una atención más detallada en ese sentido.

### 2.3.2. Naturaleza jurídica de la navegabilidad

Dada la importancia del deber del fletante de tener el buque en condiciones de navegabilidad y las consecuencias por su incumplimiento, es necesario profundizar en el carácter de tal obligación, con la finalidad de entender su alcance en relación con el cumplimiento de la misma. Consideramos conveniente estudiar la obligación de navegabilidad desde la perspectiva de la *deuda*, entendida como el deber jurídico que recae sobre el deudor frente a su acreedor<sup>582</sup>.

Transplantando el planteamiento civilista al ámbito del Derecho marítimo, la prestación del naviero fletante por espacio debe satisfacer el interés de su acreedor, el fletador por espacio, realizando una actividad técnica y náutica en virtud de la cual el buque debe ser navegable para el correcto cumplimiento del contrato de fletamento<sup>583</sup>. El carácter de esta obligación es *intuitu personae*, pues al acreedor no puede serle indiferente quién ha de cumplir la prestación y, en este sentido, los contratos de fletamento pueden clasificarse como *intuitu navis*, dotando de un elemento de esencialidad a la persona que realiza la prestación<sup>584</sup>. La obligación de navegabilidad como prestación del deudor tiene

---

<sup>580</sup> Al respecto, *vid.* la sentencia n.º 1414/2005 de la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Las Palmas de Gran Canaria de 8 de mayo de 2005 (ROJ: 1414/2005, *Id Cendoj*: 35016370042005100326).

<sup>581</sup> Sobre la certificación de buques y las sociedades de clasificación, *vid.*, *infra*, la nota 578.

<sup>582</sup> *Vid.*, por todos, CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, *op. cit.*, págs. 65 y ss.; y DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, págs. 141-151.

<sup>583</sup> En este sentido, *vid.* NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 261 y ss., quien afirma que la obligación de navegabilidad no es una prestación única, sino que se compone de distintos deberes, principales y accesorios, entre los que se encuentran el deber de comportamiento de acuerdo con los usos del tráfico, el deber de colaboración, o el deber de esmero, proveyendo el autor de una perspectiva única al realizar una descripción técnica de aspectos náuticos que influyen en la obligación de navegabilidad.

<sup>584</sup> Entre otros, *vid.*, según la doctrina más autorizada, GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 502-503, para quien tanto los datos identificativos como descriptivos del buque son esenciales y no

por todo ello carácter de personalísima, independientemente de la colaboración o asistencia que pudiese recibir el naviero fletante por parte de sus dependientes<sup>585</sup>.

La LNM por un lado separa la obligación de puesta a disposición del buque de la obligación de navegabilidad (artículos 211 y 212). Esta división debe entenderse dentro del esfuerzo que realiza el legislador por detallar el contenido de ambas prestaciones. La obligación de navegabilidad es una obligación principal del naviero fletante comprendida en la obligación fundamental de puesta a disposición. Ante esta perspectiva, existe una pluralidad de prestaciones que se enmarcan dentro de la obligación de puesta a disposición del buque y que, en relación con el contrato de *slot charter*, deben cumplirse como igualmente ocurre en todos los contratos de explotación del buque que tienen esta obligación fundamental. A la puesta a disposición de los espacios, como no puede ser de otra manera, le son aplicables las mismas disposiciones relacionadas con la navegabilidad del buque, siendo el objetivo del naviero fletante conseguir un estado de navegabilidad objetivo, tanto del buque como de sus respectivos espacios de carga (*slots* para los contenedores).

Según los artículos 3.1 y 4.1 de las RLHV, el naviero fletante deberá obrar con la diligencia debida antes y al comienzo del viaje<sup>586</sup>. Sin embargo, dicha norma no se ajusta a la realidad moderna, ya que no se pronuncia sobre la innavegabilidad sobrevenida, cuestión que sí ha sido tratada posteriormente por las Reglas de Rotterdam en su artículo 14<sup>587</sup>. Nuestra LNM en su artículo 212.3 no innova mucho con respecto a las Reglas de Rotterdam, limitándose a imponer una obligación de diligencia permanente, esto es, no

---

accesorios, de manera que si el fletante pusiera a disposición del fletador un buque distinto al pactado en el contrato estaría incumpliendo el contrato de fletamento. Al respecto, *vid.* el artículo 211 de la LNM.

<sup>585</sup> *Vid.* ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 212 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 714-715. Debe advertirse que el naviero fletante será responsable de los actos de sus dependientes, *vid.*, por todos, MARTÍN OSANTE, J.M., “Responsabilidad civil del naviero por actos de sus dependientes (comentario a la Sentencia núm. 573/2003 de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo, de 13 de junio de 2004)”, en *ADM*, vol. XXI, 2004, págs. 293 y ss.

<sup>586</sup> Los preceptos citados resaltan la dualidad de la obligación de ser el buque, por un lado, apto para realizar el transporte y, por otro, para recibir la carga.

<sup>587</sup> “El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para: a) Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad”.

solo antes del comienzo del viaje, sino también durante todo el trayecto del transporte de mercancías;

*“El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato”.*

En efecto, para el fletante es más ventajoso aplicar las RLHV frente a las Reglas de Rotterdam<sup>588</sup> o la LNM, ya que una vez “comience el viaje” no debe mantener el deber de diligencia para con la navegabilidad del buque, por lo que le es más fácil establecer una defensa más favorable con base en las RLHV. Sin embargo, es necesario recordar que el artículo 277 de la LNM permite la aplicación de las RLHV solo para los contratos de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque<sup>589</sup>, excluyendo los contratos de fletamento, debido a que las RLHV no se aplican a dichos contratos<sup>590</sup>. Tanto las Reglas de Rotterdam como las RLHV contemplan una obligación de navegabilidad relativa y no absoluta<sup>591</sup>, diferenciándose entre sí por la delimitación temporal de la obligación. Sabemos que la obligación tanto en las Reglas de Rotterdam como en las RLHV comienza antes de empezar el viaje, pero es distinto el momento en que se produce el cumplimiento de la prestación. En las RLHV, es suficiente con cumplir el deber de diligencia antes y al comienzo del viaje, por lo que una vez se produce el comienzo del mismo, se da por ya cumplida la obligación. Sin embargo, las Reglas de Rotterdam, junto con nuestra LNM, comparten el mismo problema: ¿a qué hace se referencia cuando se

---

<sup>588</sup> El artículo 14 del citado texto establece la obligación de diligencia antes, al comienzo y durante el viaje.

<sup>589</sup> *Vid.* el artículo 277 de la LNM, en virtud del cual “*Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley*”.

<sup>590</sup> *Vid.* el artículo 5.2. de las RLHV, por el cual “*Ninguna de las disposiciones de estas reglas se aplicarán a los contratos de fletamento, pero si se emiten conocimientos de embarque de un buque sujeto a un contrato de fletamento, quedarán sometidos a los las condiciones de estas reglas*”. A tal efecto, si se emite un conocimiento de embarque sujeto a un contrato de *slot charter*, las RLHV serían de aplicación al contrato de fletamento. Sin embargo, si se celebra un contrato de *slot charter* sobre el cual no se emite ningún conocimiento de embarque, no le serán aplicables las RLHV.

<sup>591</sup> Así lo afirma SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *vid.* “Las obligaciones del porteador hasta la entrega de las mercancías en destino”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., *Las Reglas..., op. cit.*, pág. 119.

habla de mantener la obligación “*durante la vigencia del contrato*”? ¿Se extingue dicha obligación cuando el fletante completa el viaje o cuando se descargan las mercancías?

La primera observación a estos artículos 212 de la LNM y 14 de las Reglas de Rotterdam hace referencia a que habría de hacerse una interpretación extensiva en vez de restrictiva de la obligación en cuestión, ya que por un lado la navegabilidad comprende tanto el comienzo del viaje como la fase previa a recibir la carga, por lo que de la misma manera la obligación no debería terminar al finalizar el viaje, sino al descargar las mercancías<sup>592</sup>. Si bien hemos mencionado que no estamos ante un deber absoluto, el Derecho común inglés es bastante más rígido en este aspecto, ya que sí confiere a esta obligación dicho carácter<sup>593</sup>, de manera que merecen ser contemplados dos factores: primero, la obligación de proporcionar un buque navegable es una obligación absoluta, es decir, la cuestión no estriba entre si el fletante ejercitó o no la diligencia debida, sino en que el buque sea innavegable o no; y, segundo, una vez comenzado el viaje la obligación deja de ser absoluta y pasa a ser de diligencia. Ejemplo de lo anterior lo encontramos en caso de que el buque sea innavegable cuando se dirige en el viaje previo al puerto contractualmente establecido para recibir la carga, y los documentos de navegación no se encuentran en su poder, pero subsana esa deficiencia antes de llegar al puerto, con lo que no se incumple el contrato.

El alcance del carácter absoluto es tan amplio que el fletante respondería por la innavegabilidad a pesar de haber actuado con la diligencia debida<sup>594</sup>. Por eso es tan importante en la práctica la inclusión o no de las cláusulas *paramount* en el contrato de fletamento pues, al incorporarse con ellos las RLHV al contrato, éstas pueden privar del carácter absoluto de la obligación transformándolo en un deber de diligencia más relativo, favoreciendo a los fletantes.

---

<sup>592</sup> Así lo mantiene NIKAKI, T., “The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules”, en *JIML*, 2008, pág. 522.

<sup>593</sup> *Vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 502.

<sup>594</sup> En este sentido la doctrina inglesa es unánime. *Vid.*, por todos, SCRUTTON, *On charterparties...*, *op. it.*, págs. 135 y ss.; y CARVER, *On Bills of Lading*, Sweet and Maxwell, London, 2006, págs. 500 y ss.

La redacción del artículo 212 de la LNM, atempera el rigor de la norma contenida en la anterior normativa<sup>595</sup> y, como resultado la obligación de navegabilidad, obliga al naviero fletante a poner a disposición del fletador un buque en el momento, lugar y estado acordados. Por otro lado, la navegabilidad por fases dentro de una operación de transporte de mercancías en línea regular implica que el buque debe ser navegable al comienzo de cada una de las escalas de las que se configura la línea regular.

### 2.3.3. La obligación de navegabilidad en el contrato de *slot charter*

Aún cuando la obligación de proporcionar un buque navegable no se encuentre expresamente detallada en el contrato, le corresponderá al naviero fletante cumplirla según la LNM y el Derecho convencional internacional analizado, siendo una obligación de carácter personal e intransferible<sup>596</sup>. Es necesario empezar por lo tanto esta exposición señalando que a pesar que no estar recogida expresamente la obligación de navegabilidad para los contratos de fletamento por espacio, el artículo 210 de la LNM establece que:

*“en los casos en que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos del transporte de mercancías, se aplicarán las disposiciones reguladoras del fletamento que se refieren a la puesta a disposición y empleo del buque, así como al flete y su extinción anticipada, en tanto en cuanto sean compatibles con la finalidad del contrato celebrado”.*

El citado artículo aplica varios preceptos del fletamento, como pueden ser los relativos a la puesta a disposición, la navegabilidad o el empleo del buque, a contratos sobre el mismo con finalidad distinta del transporte, lo que *prima facie* hace extensible al contrato de *slot charter* algunas de las provisiones del fletamento que se regulan en la LNM<sup>597</sup>. Particularmente para el contrato de fletamento por espacio, la falta de

---

<sup>595</sup> Recordemos que el artículo 676 del Código de Comercio sancionaba al fletante con la pérdida del flete en caso de producirse la innavegabilidad del buque.

<sup>596</sup> Según la doctrina más autorizada, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 502-503. En el Derecho inglés, *vid.*, entre otros, el caso *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. (The Muncaster Castle)* [1961] A.C. 807 (H.L.) y el caso *Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam (The Amstelslot)* [1963] 2 Lloyd's Rep. 223.

<sup>597</sup> En la doctrina, *vid.*, por todos, ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 210 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 704-707.

navegabilidad adquiere mayor trascendencia cuando la relacionamos con la cubierta y la bodega, lugares del buque donde se alojan las mercancías contenedorizadas. También adquiere relevancia, por sus características estructurales, los raíles donde se colocan y distribuyen los contenedores una vez son embarcados, ya que , en muchas ocasiones, la inadecuación de los raíles puede suponer que el buque no se encuentre en un estado de navegabilidad para la carga de un concreto contenedor al no poderlo ubicar en el *slot* asignado.

En la póliza SLOTHIRE, la obligación de navegabilidad se establece en relación con lo dispuesto en las RLHV, pero la cláusula 14 de la póliza SLOTHIRE se redacta de manera que no queda claro ni la incorporación de las RLHV al contrato ni la responsabilidad por las operaciones de carga y descarga de las mercancías, por lo que pasamos a analizar la obligación la navegabilidad en el contrato de fletamento por espacio. La cláusula 14 de la póliza SLOTHIRE, subdivide en siete apartados el contenido en general de las obligaciones y responsabilidades del fletante, siendo el apartado a) el que en este momento nos interesa. Dicho apartado establece que el fletante será responsable del cumplimiento de la navegabilidad del buque al disponer: “*El fletante será responsable de la navegabilidad del buque según lo dispuesto en el artículo 3.1 y 4.1 de las RLHV*”<sup>598</sup> (traducción del autor)”.

En este sentido, es necesario aclarar que la obligación en la póliza se dirige al naviero fletante, si bien el término *owner* en general hace referencia al propietario del buque<sup>599</sup>, pero en nuestro caso designa a la contraparte del fletador por espacios, correspondiente a aquél que tiene los derechos de explotación del buque y sus espacios u operador principal de la línea. A nuestro entender, sería ilógico que el contrato manifestase que la obligación de navegabilidad recayese en una persona distinta del fletante, pero lo que caracteriza a este apartado de la cláusula es la referencia expresa a

---

<sup>598</sup> “*The Owners shall be responsible for the seaworthiness of the Vessel in accordance with Article III Rule 1 and Article IV Rule 1 of the Hague-Visby Rules*”.

<sup>599</sup> *Vid., supra*, el apartado 2.3 del capítulo tercero.

las RLHV. Sin embargo, ¿es suficiente la referencia manifestada para incorporar válidamente las RLHV al contrato de fletamento? ¿Qué efectos supone su incorporación?

Antes de entrar en el análisis, habría que subrayar el propósito o sentido de la técnica de la incorporación en los contratos de fletamento. Desde una primera aproximación, hay que abordar la incorporación dentro de la interpretación de los contratos. En este contexto, la esencia y el sentido comercial de incorporar estas cláusulas al fletamento es permitir que el fletador, el fletante o ambos tengan los mismos términos contractuales que el poseedor del documento de transporte, persona que recibe las mercancías en la operación de descarga, que normalmente es ajena al contrato del fletador. Desde el punto de vista del Derecho inglés, la cuestión de la incorporación puede llevarse a cabo bien como consecuencia de la aplicación del Derecho (*as a matter of law*)<sup>600</sup>, bien como consecuencia de la construcción del contrato (*as a matter of contract*)<sup>601</sup>. La relevancia de este tema adquiere su mayor nivel cuando centramos el objeto de la discusión en la jurisdicción competente al contrato, ya que el contrato de fletamento y el conocimiento de embarque, debido a que intervienen partes distintas, pueden tener cláusulas de jurisdicción y arbitraje también distintas. Por ello, una incorporación válida de los términos del fletamento atemperaría la discusión doctrinal<sup>602</sup>, al menos para el objeto de nuestro estudio. Por otro lado, nuestra LNM establece en el artículo 251 lo siguiente:

*“El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de*

---

<sup>600</sup> *Vid.* el artículo 10 de las RLHV, en virtud del cual “Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todo conocimiento de embarque relativo a un transporte de mercancías efectuado entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes cuando: a) El conocimiento se otorgue en un Estado Contratante, o b) El transporte se efectúe desde el puerto de un Estado Contratante, o c) El conocimiento prevea que las disposiciones de la presente Convención o de otra legislación que la ha hecho efectiva, regirán el contrato”.

<sup>601</sup> *Vid.*, ampliamente, ÖZDEL, M., *Bills of lading incorporating charterparties*, Hart Publishing, London, 2017, quien dedica toda la obra al estudio de esta cuestión bajo el Derecho inglés.

<sup>602</sup> *Vid.* el caso *National Navigation Co. v. Endesa Generacion S.A. (The Wadi Sudr)* [2010] 1 Lloyd’s Rep. 193 (C.A.), donde se resuelve favorablemente la validez de la incorporación, haciendo referencia a la ley que hubiera sido aplicable al conocimiento de embarque si hubiese sido incorporado al contrato de fletamento.

*jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX*’.

En virtud del citado artículo, si el contrato de fletamento tuviese una cláusula de jurisdicción y arbitraje distinta de la del conocimiento de embarque, el adquirente del conocimiento de embarque tendrá por no puesta dicha cláusula salvo que dé su consentimiento conforme a lo establecido en el artículo 468 de la LNM<sup>603</sup>.

En relación con el contrato de *slot charter*, cuando el conocimiento de embarque incorpora los términos del contrato de fletamento, ¿cuál es el contrato que se entiende incorporado cuando existen distintos contratos de fletamento por espacio? Esta cuestión ha sido comentada en la jurisprudencia inglesa en sentencia al caso *National Navigation Co v. Endesa Generacion SA*, la cual mantiene que la incorporación deberá realizarse con el contrato de fletamento que regula las relaciones contractuales entre las partes originales del conocimiento de embarque. A tal efecto, un indicador de proximidad lo encontramos en el contrato de fletamento que cubre las mismas mercancías que el conocimiento de embarque<sup>604</sup>.

Volviendo a la primera pregunta, ¿es suficiente la referencia de la cláusula 14 de la póliza SLOTHIRE para incorporar válidamente las RLHV al contrato de fletamento?

---

<sup>603</sup> “Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente. En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo”.

En la doctrina, *vid.*, BADÍA, A., “Jurisdicción y competencia”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 417 y ss.; FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., “Oponibilidad frente a terceros de las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 439-440; DEL CORTE, J., “Especialidades procesales en la Ley de Navegación Marítima”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 753 y ss.; SANJUAN, E., “Especialidades procesales en la nueva Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 483-488; CACHÓN CADENAS, M., “De las especialidades de jurisdicción y competencia”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 1397-1420; y ZURIMENDI ISLA, A., “Responsabilidad del porteador frente al adquirente de un conocimiento de embarque con cláusulas de jurisdicción y arbitraje”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad...*, *op. cit.*, págs. 239 y ss.

<sup>604</sup> Así lo mantiene ÖZDEL, M., *Bills of ...*, *op. cit.*, pág. 54.



En primer lugar, ésta es la única referencia expresa de la póliza de fletamento a las RLHV, lo que a simple vista no parece suficiente porque ésta no es una referencia tan clara como sí lo sería la incorporación de una cláusula *Paramount*, en la que se apliquen la totalidad de las RLHV a todas las disposiciones del contrato<sup>605</sup>, donde se entiende que la intención de las partes es, de hecho, que se apliquen todas las RLHV y no solo sus artículos 3.1 y 4.1 mencionados en la cláusula. Dada la literalidad de la cláusula 14 de la póliza SLOTHIRE, parece más oportuno pensar que lo que se entienden incorporadas son las RLHV en relación con la obligación de navegabilidad pero no con otras obligaciones de las partes contenidas en dicho cuerpo legal. Por otro lado, de haber querido que la totalidad de las RLHV se aplicasen al contrato los redactores de la póliza habrían incluido una referencia expresa a tal efecto. Pero es necesario recordar dos cuestiones: primera, los contratos de fletamento están fuera del ámbito de aplicación de las RLHV; y, segunda, la póliza SLOTHIRE 93 es un contrato de fletamento por espacio, no un contrato de transporte en su concepción purista. Por ello, la doctrina ratifica que no se requiere la inclusión de la cláusula *Paramount* en el contrato de *slot charter* para que sean de aplicación las RLHV a los contratos de transporte de mercancías, debido a que se aplican a las mismas especialmente con valor normativo<sup>606</sup>.

Profundizando en la cuestión, podemos encontrar una barrera a la hora de incorporar las RLHV al contrato de fletamento. Por un lado, el artículo 1 de las RLHV excluye del ámbito de aplicación específicamente los contratos de fletamento, de manera que *a priori* podría significar la inoperatividad de incluir las RLHV en un contrato de fletamento, pero en realidad no es así. El hecho de que se excluyan los contratos de fletamento por ley no implica necesariamente que no pueda incorporarse en virtud del principio de la autonomía privada, siendo su incorporación válida y vinculante. Es

---

<sup>605</sup> Vid. la cláusula 17.4 de la póliza BOXTIME, según la cual el fletador garantiza que el contrato de transporte contendrá una cláusula *Paramount* que aplique las Reglas de la Haya o la Haya Visby, “*the charterers warrant that the contracts of carriage (...) shall contain (...) Clause Paramount applying the Hague or the Hague Visby Rules*”. Y la cláusula 31 de la póliza NYPE, por la cual el fletamento estará sujeto a las siguientes cláusulas, las cuales deberán incluirse en los conocimientos de embarque o contratos de transporte, “*This Charter Party is subject to the following clauses all of which are also to be included in all bills of lading or waybills issued hereunder*”.

<sup>606</sup> Así lo afirma SCRUTTON, M.T., *On charterparties...*, *op. cit.*, págs. 413-414. En nuestro ordenamiento jurídico, *vid.* el artículo 277.2 de la LNM, en virtud del cual se aplican las RLHV a los contratos de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque.

necesario analizar también la posible coexistencia del deber de navegabilidad del fletador por espacios cuando éste celebre contratos de transporte *a posteriori*, convirtiéndose en porteador contractual, con el deber de navegabilidad del naviero fletante, que actúa como porteador efectivo.

En cuanto a los efectos de la incorporación<sup>607</sup>, si efectivamente la cláusula se incorpora al fletamento, ésta tendrá prioridad sobre las cláusulas que puedan generar controversia. Si, por ejemplo, el contrato de fletamento estableciese que el fletante es responsable por los daños y pérdidas que se ocasionen por no obrar en la diligencia debida y exonera de responsabilidad al fletante por los actos negligentes de su capitán, esta cláusula será nula y se tendrá por no puesta en virtud del artículo 3.8 de las RLHV. Sin embargo, el citado precepto no impide que las partes puedan, gracias a la autonomía de la voluntad, transferirse o repartirselas obligaciones derivadas del fletamento, entre las que se encuentra la obligación de navegabilidad. En relación con los espacios del buque, en virtud del artículo 3.1 de las RLHV “*el porteador antes de comenzar el viaje deberá de cuidar diligentemente (...) de limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación*”.

Destacamos en este momento, en relación con la navegabilidad, la imposición de un deber de diligencia para con los espacios destinados a la carga<sup>608</sup>. Esta diligencia de *navegabilidad inicial* es muy relevante en aquellos casos, entre otros, en que se produce una mala estiba o cuando ésta puede afectar a la estabilidad y seguridad del buque<sup>609</sup>, y ha de cumplirse *antes y al comienzo del viaje*. Esto implica necesariamente que, en la ejecución de los transportes de mercancías en línea regular haya de observarse

---

<sup>607</sup> En este extremo nos remitimos al estudio detenido que realiza NAVAS GARATEA, M., *vid. La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 922 y ss., sobre la obligación de cuidar la navegabilidad contenida en el artículo 3.1. de las RLHV.

<sup>608</sup> Es interesante la opinión de ARROYO, I., *vid. Curso...*, *op. cit.*, pág. 606, quien mantiene que la obligación de diligencia contenida en las RLHV exige que el porteador cumpla dicho deber de manera *continua* hasta la finalización del mismo. Con base en lo anterior, opina el autor que es una obligación subjetiva del porteador, el cual solo está obligado a emplear la diligencia debida o razonable (ex. artículo 3 de las RLHV y 212 de la LNM).

<sup>609</sup> *Vid.*, por todos, SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad...*, *op. cit.*, pág. 129.

la diligencia debida para cada uno de los viajes o en cada una de las escalas que forman el itinerario de la línea regular, que sí debe constar en el contrato de *slot charter*<sup>610</sup>. En caso de que se produjesen daños a las mercancías en el ámbito del contrato de *slot charter* documentado en la póliza SLOTHIRE 93, el porteador no solo podrá oponer las excepciones de responsabilidad contenidas en el artículo 4.2 de las RLHV y en el artículo 277.2 de la LNM, sino que no tendría la necesidad de acudir a dichas soluciones legales. Esto se debe a que en el caso de que el naviero fletante reciba una reclamación por daños en las mercancías como porteador efectivo, el fletador por espacios deberá indemnizarle contra todo evento por los daños y perjuicios, de manera que a pesar de ser “responsable” como porteador efectivo, tal responsabilidad queda cubierta con la garantía de ser indemnizado por el fletador por espacios. A tal efecto, la póliza SLOTHIRE 93 prevé en su cláusula 13 que puedan emitirse conocimientos de embarque, pero, según el tenor literal de la cláusula, en caso de que se emita tal conocimiento de embarque debe realizarse en nombre del fletador por espacios, para que de ninguna manera el naviero fletante tenga responsabilidad frente a terceros. Así, la citada cláusula establece lo siguiente:

*a) El fletador se compromete a no hacer ningún reclamo o alegación contra el naviero fletante o cualquier sirviente, agente o subcontratista del naviero fletante por cualquier persona que no sea el fletador, que impone o intenta imponer a los fletantes o cualquier otro sirviente, agente o subcontratista o cualquier embarcación que posea cualquiera de ellos, cualquier responsabilidad en relación con las mercancías y los contenedores, o su transporte, (incluso si tal responsabilidad surge en todo o en parte debido al acto, negligencia o incumplimiento del naviero fletante o de dicho servidor, agente o subcontratista), y en el caso de que se realice dicha reclamación o alegación, el fletador indemnizará al naviero fletante y a su sirviente, agente o subcontratista. contra todas las consecuencias de cualquier tipo.*

*Los fletadores se comprometen a que los conocimientos de embarque emitidos para transportar las mercancías y los contenedores del fletador bajo este Slot Charter Party deberá contener: (i) ninguna Cláusula de Identidad del Porteador que pretenda establecer relación*

---

<sup>610</sup> *Vid.* la cláusula 6 y la casilla 10 de la póliza SLOTHIRE.

*contractual alguna entre el naviero fletante y el propietario de la carga del fletador (traducción del autor)*<sup>611</sup>.

De la citada cláusula puede afirmarse, que en el conocimiento de embarque –que se emita en cada viaje en el que se embarquen mercancías– no se inserte ninguna cláusula en la que pueda vincularse al naviero fletante con el cargador que celebra el contrato de transporte con el porteador. Así, todos y cada uno de los conocimientos de embarque que se emitan bajo el contrato de *slot charter* han de recoger el nombre del fletador por espacios como porteador –contractual– frente al cargador, y nunca en nombre del naviero fletante. Ante tal circunstancia, puede afirmarse que la intención de las partes es evitar incluso la posible responsabilidad del naviero fletante como porteador efectivo, ya que éste de ninguna manera tendrá responsabilidad frente a terceros y, en el caso de que algún tercero reclamase frente al naviero fletante, el fletador por espacios se obliga a indemnizarle frente a cualquier evento.

#### **2.3.4. La obligación de navegabilidad en los transportes marítimos de mercancías en línea regular**

A diferencia del contrato de fletamento con finalidad de transporte, en el que se suele utilizar el espacio del buque para transportar cargas completas<sup>612</sup>, el contrato de

---

<sup>611</sup> “*The Charterers undertake that no claim or allegation shall be made against the Owners or any servant, agent or Sub-contractor of the Owners by any person whomsoever, other than the Charterers, which imposes or attempts to impose upon the Owners or any such servant, agent or Sub-contractor or any Vessel owned by any of them, any liability whatsoever in connection with Goods and Containers, or their carriage, (even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect or default of the Owners or of such servant, agent or Sub-contractor), and in the event of any such claim or allegation nevertheless being made, the Charterers shall indemnify the Owners and such servant, agent or Sub-contractor against all consequences whatsoever thereof.*

*The charterers further undertake that bills of lading issued for the Charterer’s Goods and Containers carried under this Slot Charter Party shall contain: (i) No Identity of the Carrier Clause which purports to establish a contractual relationship between the Owners and the cargo interest of the Charterers”.*

<sup>612</sup> El contrato de fletamento por viaje es el cauce negocial usado para el transporte de cargamentos homogéneos, especialmente el de graneles líquidos y sólidos (*liquid bulk cargo* y *dry bulk cargo*), aunque también hay armadores que lo han utilizado en competencia con los tráficos de línea regular mediante la conclusión de fletamentos parciales (*part cargo*) en los que un fletador contrata parte de la capacidad de carga del buque dejando para uno o más fletadores el resto del espacio disponible. *Vid.* NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 551-552; y BAENA BAENA, P.J., *La política comunitaria ...*, *op. cit.*, págs. 237 y ss.

transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque permite que se transporten pequeñas cantidades de mercancías pertenecientes a cargadores diferentes. Esta distinción, aunque simple, es la esencia del transporte marítimo de mercancías en línea regular. Específicamente en el transporte de carga contenedorizada podemos ver parte de los dos elementos: por un lado, los espacios de buque se utilizan para alojar contenedores de medidas estandarizadas y, por otro lado, cada contenedor requiere que adicionalmente esté documentado mediante un conocimiento de embarque, donde queden reflejados los términos del transporte junto con la identificación del contenido que se aloja en el mismo<sup>613</sup>.

De la causa del contrato de transporte marítimo de mercancías en línea regular, o su finalidad económica, podemos extraer las siguientes conclusiones: por un lado, la prestación del porteador efectivo supone el traslado de mercancías de un lugar a otro dentro de las escalas previstas en la línea regular, con la obligación de entregarlas en el mismo estado en el que las recibió<sup>614</sup>. Por lo tanto, independientemente de que exista o no un contrato de explotación del buque que regule la ejecución de la línea marítima regular<sup>615</sup>, la emisión de conocimientos de embarque en el desarrollo de la línea que se hagan sobre esos contratos anteriores llevará aparejada la aplicación de las disposiciones del Convenio (artículos 5.2. RLHV y 272.2 de la LNM), salvo que se emitan otros documentos acreditativos del transporte de mercancías distintos al conocimiento de embarque como puede ser la carta de porte marítimo o *seawaybill*. Con base en lo anterior,

---

<sup>613</sup> *Vid.*, por todos, MATILLA ALEGRE, R., *Contratos de utilización del buque...*, *op. cit.*, págs. 103 y ss.; EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., “El transporte marítimo II. Contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque”, en MARTÍNEZ SANZ, F. (dir.), PUETZ, A. (coord.), *Manual de Derecho...*, *op. cit.*, págs. 114-116; y GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 440.

<sup>614</sup> *Vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 516-517, quien afirma que la prestación esencial es el servicio de transporte, que a su vez se integra por la obligación de desplazamiento marítimo, la custodia y la entrega en el lugar contractualmente pactado. De esta manera, existen contratos de utilización de buque que no contemplan ninguna de las tres características principales que engloban la prestación de servicio de transporte, mencionando en este sentido los contratos de investigación marina, la oceanografía, el tendido de cables submarinos, la prospección petrolífera, el almacenamiento de crudo, la pesca o las actividades deportivas, cuyo denominador es la navegabilidad del buque para cumplir con la finalidad de cada una de ellas.

<sup>615</sup> Como ocurre en aquellos supuestos en que el propietario del buque es además el naviero por explotar económicamente el buque él mismo, según lo dispuesto en el artículo 145.2 de la LNM.

la obligación de navegabilidad contenida en las RLHV implica la adopción de la diligencia debida ya analizada<sup>616</sup>.

A tal efecto, deberá observarse una diligencia debida o razonable al inicio de cada viaje que se lleve a cabo dentro de la línea regular. De esta manera, cada vez que el porteador efectivo realice una parada en una de las escalas programadas por el operador principal de la línea deberá, previamente al inicio de la siguiente operación de transporte con destino hacia la siguiente escala o parada, poner el buque en condiciones de navegabilidad, especialmente en relación con los espacios del buque, los cuales deben estar limpios y en buen estado para recibir la carga (artículo 3.1 (c) de las RLHV).

## **2.4. La puntualidad y la celeridad: aspectos prácticos de la ejecución del transporte marítimo de mercancías en línea regular**

### **2.4.1. La puntualidad en el viaje de aproximación**

La obligación esencial del naviero fletante que nace con el fletamento es la puesta a disposición del buque que debe realizarse en el momento y lugar determinado, de manera que puedan cumplirse el resto de prestaciones del contrato (operaciones de carga y descarga o la realización de los viajes, entre otras). En el transporte de mercancías en línea regular, ámbito donde tienen lugar la mayoría de contratos de *slot charter*, una vez celebrado el contrato el porteador efectivo tiene la obligación de llevar el buque hasta el lugar donde se debe realizar la operación de carga de las mercancías. Este primer viaje, llamémoslo de aproximación, es distinto del viaje “contractual”, que es aquel que tiene lugar entre el puerto de origen y el puerto de destino.

Por ello, en caso del contrato de *slot charter*, el naviero fletante por espacios debe proceder al lugar pactado donde se cargarán las mercancías en un tiempo razonable<sup>617</sup>,

---

<sup>616</sup> *Vid., supra*, el apartado 3.2 del capítulo tercero. En la doctrina, *vid.*, por todos, SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “Las obligaciones del porteador hasta la entrega de las mercancías en destino”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., *Las Reglas...*, *op. cit.*, pág. 119.

<sup>617</sup> Si bien el “tiempo razonable” es un término que se introduce expresamente en las pólizas de fletamento y conocimientos de embarque, de no hallarse en ellos se considerará implícitamente introducido.

para poner el buque a disposición del fletador y que éste pueda proceder al cumplimiento de sus obligaciones en el contrato de transporte marítimo. Sin embargo, la expresión del término celeridad no nos parece del todo adecuada en esta fase de ejecución del contrato de transporte, ya que el deber de celeridad está relacionado estrictamente con la velocidad, y no es el contenido concreto de esta obligación<sup>618</sup>. Es más adecuado denominarla puntualidad en la aproximación. En los contratos de fletamento, se presume que el buque debe proceder con una puntualidad razonable en el viaje de aproximación, es decir, desde el lugar donde se encuentre al lugar donde debe ponerse a disposición del fletador. Esto se debe a que lo habitual es que previamente el buque se encuentre realizando otro viaje, hasta el lugar de puesta a disposición (o *delivery*)<sup>619</sup> en el puerto contractualmente establecido, y durante la vigencia del contrato, evitando interrupciones innecesarias salvo las que afecten a la seguridad del buque<sup>620</sup>.

Lo importante es que el buque esté a disposición del fletador en la fecha convenida. Sin embargo, podemos imaginar casos en los que no se requiere que el buque se dirija en el viaje de aproximación rápidamente, como ocurre cuando el buque tiene un amplio plazo para llegar al lugar contractualmente designado y la “celeridad” parece innecesaria en tal caso, ya que no se requiere inmediatez en la prestación, sino *puntualidad*. Esta puntualidad cuadra mejor en los supuestos en los que el buque tiene que dirigirse previamente a la realización de los viajes contractuales al lugar pactado. Por otro lado, tanto en el conocimiento de embarque como en el fletamento por viaje existe la obligación de celeridad en el viaje contractual. Sin embargo, en el viaje de aproximación la *puntualidad* es una obligación que garantiza que el fletante pondrá todos los medios a su disposición para no incurrir en retrasos que perjudiquen el resto de las fases del fletamento. A tal efecto, se otorga la facultad de resolver el contrato mediante

---

Así lo establece en la jurisprudencia inglesa la sentencia al caso *Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.* [1959] A.C. 133.

<sup>618</sup> Sin embargo, si estuviésemos ante un contrato de fletamento por viaje, la obligación de realizar la aproximación al lugar de descarga puede convertirse en una condición resolutoria, de manera que de no realizarse el cumplimiento en la fecha convenida podría resolverse el contrato con base en el incumplimiento del mismo. *Vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos..., II - Las relaciones obligatorias, op. cit.*, págs. 810-840.

<sup>619</sup> Sobre los términos *delivery* y *redelivery*, *vid., infra*, el apartado 3.5 del presente capítulo.

<sup>620</sup> En éste sentido, *vid.* ARROYO, I., *Curso..., op. cit.*, pág. 531.

una cláusula de cancelación (o *cancellation clause*) frecuentemente utilizada en las pólizas de fletamento tanto por tiempo como por viaje<sup>621</sup>.

La obligación de llegar a tiempo adquiere mayor importancia cuando se insertan cláusulas concretas relativas al momento de comenzar las operaciones de carga, como por ejemplo «*vessel expected ready to load 1 January*». Nuestro ordenamiento jurídico lo contempla como un término esencial que conlleva facultades resolutorias para el fletador según lo dispuesto en el artículo 214 de la LNM, en virtud del cual “*el fletador podrá resolver el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida. Podrá además reclamar indemnización por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador*”. El contenido de este artículo es la consecuencia del incumplimiento del artículo 212 de la misma ley (puesta a disposición)<sup>622</sup>. En el Derecho inglés, se considera que la cláusula anterior contiene una condición resolutoria, por lo que su incumplimiento facultará al fletante para resolver el contrato y ser indemnizado<sup>623</sup>.

Un ejemplo lo encontramos en el caso *The Baleares*<sup>624</sup> en el que el fletador acordó que el buque sería entregado el día 31 de Enero de 1987. Una vez firmado, el fletante supo que no entregaría el buque a tiempo y el fletador optó por resolver el contrato, siendo la sentencia favorable a las pretensiones de este último al considerar que el deber de puntualidad impone una obligación al fletador de llegar a tiempo<sup>625</sup> para cargar el día que

---

<sup>621</sup> Ejemplos de lo anterior lo encontramos en la cláusula 1.3 de la póliza BOXTIME, la cláusula 10 de la póliza GENCON 1976, la cláusula 9 de la póliza GENCON 1994 y la cláusula 16 de la póliza NYPE 93, entre otras. Sobre las *cancellation clauses*, en la doctrina *vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 556; COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, págs. 574-592; ATTARD, D.J. (dir.), *The Imli...*, *op. cit.*, pág. 281; SCRUTTON, M.T., *On charterparties...*, *op. cit.*, págs. 165-166, quien afirma que el propósito de las cláusulas de cancelación es dar seguridad al fletador, pues el cumplimiento de su prestación está supeditado a que el porteador ponga el buque a su disposición en la fecha convenida.

<sup>622</sup> La inclusión de este artículo por separado no parece tener sentido lógico según la redacción del legislador, pues al redactar las consecuencias del incumplimiento de la puesta a disposición tendría más sentido que fuese un subapartado del artículo 211 de la LNM. *Vid.*, al respecto, ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 213 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 718.

<sup>623</sup> Así se mantiene en la sentencia al caso *Hong Kong Fir Shipping and Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* [1962] 2 QB 26.

<sup>624</sup> *Geogas S.A. v. Trammo Gas Ltd. (The Baleares)* [1993] 1 Lloyd’s Rep. 215 (C.A.).

<sup>625</sup> Igualmente se produce un incumplimiento del deber de celeridad cuando el buque navega a una velocidad inferior a la adecuada, toma una ruta más lenta de la habitual y con ello perjudica la operación de carga o descarga. *Vid.* respectivamente, las sentencias a los casos *Bulk Ship Union S.A. v. Clipper Bulk*



se pacte la entrega, deber que no implica ni celeridad ni inmediatez. El mismo razonamiento sobre la *puntualidad* puede aplicarse a una operación de transporte de mercancías en línea regular. En el supuesto de que se celebre un contrato de *slot charter* en el seno de una línea regular que ya se encuentra operativa, el deber de puntualidad estudiado sigue estando presente ya que siempre habrá un primer viaje de aproximación desde el astillero o lugar de construcción del buque o desde donde se encuentre el buque varado esperando para realizar su siguiente viaje. Si dos o más operadores marítimos deciden celebrar un contrato de *slot charter* en el que se repartan la capacidad del buque en la creación de una línea regular *ex novo*, el deber de puntualidad sería igualmente exigible.

La puesta a disposición, por lo tanto, tiene que tener un lugar, ya sea determinado por el fletador por corresponderle la facultad de designarlo<sup>626</sup> o bien por quedar establecido en el contrato<sup>627</sup>. Al igual que ocurría con la navegabilidad, el incumplimiento del lugar donde se debe poner a disposición el buque faculta a pedir la resolución por incumplimiento por dos motivos: en primer lugar, con base en las cláusulas de cancelación si las hubiere, las cuales permitirían la ruptura de la relación obligatoria; y, en segundo lugar, en virtud del artículo 214 de la LNM, del artículo 61 del Código de Comercio<sup>628</sup> y del artículo 1124 del Código Civil. Es cierto que la aplicación de los anteriores preceptos hace innecesaria la inserción de una cláusula de cancelación del contrato, pues produce los mismos efectos, pero es posible que la Ley española no sea la ley aplicable al contrato sino la Ley de un ordenamiento jurídico distinto, por lo que será probable que este tipo de cláusulas sean frecuentes incorporarlas en los contratos.

---

Shipping Ltd. (*The Pearl C*) [2012] 2 Lloyd's Rep. 533; Whistler International Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (*The Hill Harmony*) [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 (H.L.); y Steelwood Carriers Inc. v. Evimeria Compañía Naviera (*The Agios Giorgis*) [1976] 2 Lloyd's Rep. 192.

<sup>626</sup> *Vid.* el artículo 216 de la LNM.

<sup>627</sup> *Vid.* el artículo 215 de la LNM.

<sup>628</sup> A este respecto, *vid.* el artículo 61 del Código de Comercio, en virtud del cual “*No se reconocerán términos de gracia, cortesía u otros, que, bajo cualquier denominación, difieran el cumplimiento de las obligaciones mercantiles, sino los que las partes hubieren prefijado en el contrato o se apoyaren en una disposición terminante de derecho*”.

### 2.4.2. El deber de celeridad: el *modus operandi* entre las escalas o viajes de la línea regular

La necesidad de realizar los distintos viajes dentro de la línea regular y del contrato de *slot charter* constituye una de las obligaciones principales del naviero fletante. En este momento no hacemos referencia al viaje de aproximación sino a los viajes contractuales que tienen lugar entre las distintas escalas o puertos que conforman la línea regular dentro de la cual se desarrolla la ejecución del contrato de *slot charter*. Nuestro ordenamiento jurídico recoge el deber de celeridad en el artículo 220 de la LNM, el cual establece que el fletante realizará el viaje “*sin demora innecesaria y por la ruta pactada, o en su defecto por la más apropiada según las circunstancias*”<sup>629</sup>.

El legislador aprovecha para disciplinar en el mismo artículo el deber de celeridad y el de no desviarse de la ruta, siendo este último el constituyente de las cláusulas de desviación<sup>630</sup>. Es de destacar que el artículo 220 de la LNM no distingue expresamente entre una celeridad máxima (o *utmost dispatch*), y una celeridad debida (o *reasonable dispatch*). Sin embargo, parece inclinarse más por el segundo criterio, ya que la obligación resultante es de actuar “*sin demora innecesaria*”, más próximo a una celeridad razonable que a una celeridad máxima (la cual, naturalmente, conlleva más gastos de combustible y someter al buque a un mayor esfuerzo), ya que una demora no necesaria no sería razonable. En pólizas de fletamento por tiempo como la BOXTIME 2004 se

---

<sup>629</sup> Vid. GABALDÓN, J.L., *Curso...*, op. cit., pág. 507, quien define el deber de celeridad como aquel que consiste en la realización del viaje con prontitud o diligencia. Afirma este autor que la motivación es doble: por un lado, al porteador, por las necesidades económicas derivadas del contrato, le interesa llegar cuanto antes al lugar de destino para poder poner a disposición el buque de nuevo en la siguiente aventura marítima a cambio de nuevos fletes y, por otro lado, por la necesidad de no incurrir en gastos derivados del incumplimiento por retraso o demoras.

<sup>630</sup> El fletante que se desvía de su rumbo injustificadamente, comete un incumplimiento grave del contrato de fletamento, contemplando dos posibles escenarios para el fletador una vez conocida la circunstancia. O bien denuncia la actuación del fletante y ejerce el derecho de resolver del contrato sin que puedan interponerse las limitaciones de responsabilidad, o bien renuncia a resolver el contrato sin perder el derecho a ser compensado por los daños y perjuicios sufridos. Sin embargo, la resolución del contrato a día de hoy permite la aplicación de excepciones y limitaciones de responsabilidad. Vid. en la jurisprudencia inglesa, las sentencias en los casos *Kenya Railways v. Antares Co. Pte. Ltd. (The Antares)* [1987] 1 Lloyd's Rep. 424; y *Daewoo Heavy Industries Ltd. v. Klipriver Shipping Ltd. (The Kapitan Petko Voivoda)* [2003] 2 Lloyd's Rep. 1. Sobre el desvío en general, vid., entre otros, SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *El desvío de ruta en el transporte marítimo*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1995, quien dedica la obra al estudio de la figura.

introduce un deber de celeridad razonable o debido<sup>631</sup>, ya que flexibiliza la obligación y disminuye la posibilidad de generar controversias. Como puede observarse, el criterio para incluir una u otra dependerá de la rigurosidad que las partes quieran dotar al contrato.

La póliza SLOTHIRE no recoge expresamente el deber de celeridad en su clausulado pero, en caso de que rija el Derecho español, al contrato le será aplicable lo dispuesto en el artículo 220 y 221 de la LNM<sup>632</sup>. Si bien hemos de tener en cuenta que la póliza objeto de nuestro estudio es de 1993 y de actualizarse es probable que se incluya en ella un deber de celeridad debida o razonable, en línea con las pólizas más modernas, como la póliza BOXTIME 2004. De la misma manera, el deber de celeridad se justifica por sí solo en las operaciones de transporte de mercancías en línea regular en las que se desenvuelve el contrato de *slot charter*, ya que el porteador efectivo tiene la necesidad de realizar cada uno de los viajes con la mayor prontitud posible para cumplir los tiempos estrictos que demanda una ejecución responsable de las escalas. A mayor abundamiento, es de destacar que los servicios que se realizan en la línea regular marítima pueden no tener la misma frecuencia que la de otras modalidades de transporte como, por ejemplo, una línea regular aérea (un servicio de transporte en línea regular marítima no realiza la misma cantidad de trayectos que un servicio de transporte en línea regular aéreo, entre otros motivos por la duración de los viajes y las operaciones de carga y descarga), por lo que la celeridad de los viajes contractuales que se desarrollan en la vía marítima tienen una mayor importancia si cabe.

---

<sup>631</sup> Vid. cláusula 13 de la póliza BOXTIME, según la cual el capitán realizará todos los viajes con la celeridad debida, “[...] *the Master shall prosecute all voyages with due dispatch*”. Más recientemente, vid. la cláusula 8 de la póliza NYPE 2015, “*the Master shall perform the voyages with due despatch (...)*”.

<sup>632</sup> La aplicación de dichos preceptos no se produce por analogía sino como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 210 de la LNM, el cual permite que se apliquen las disposiciones del fletamento a contratos de explotación del buque que tengan una finalidad distinta del transporte, como nuestro contrato de *slot charter*. En el Derecho inglés, también se pueden aplicar términos de otros contratos para mantener la eficacia del negocio (*implied terms by business efficacy*), vid., por todos, MCKENDRICK, E., *Contract Law*, McMillan, London, 2015, págs. 170-171; BEATSON, J., BURROWS, A., CARTWRIGHT, J., *Anson's Law of Contract*, Oxford University Press, Oxford, 2016, págs. 162-166.

Adicionalmente, podemos ver distintos escenarios donde es necesario ese deber de celeridad; en primer lugar, cuando el buque va con retraso tras su salida del puerto<sup>633</sup>, se asume que el buque incrementará su velocidad todo lo que esté en su alcance, sin poner en riesgo la seguridad del mismo y de su tripulación, para poder reducir en la medida de lo posible el retraso en el siguiente puerto<sup>634</sup>.

En este apartado también merece la pena tener en cuenta las obligaciones objetivas de velocidad y consumo del buque. El régimen legal de la obligación de velocidad y consumo se encuentra en nuestro ordenamiento jurídico en el artículo 213 de la LNM, en virtud del cual “*además de lo dispuesto en el artículo anterior en cuanto al estado de navegabilidad, el buque deberá poseer las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. Si el buque no cumpliera alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustre la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, resolver el contrato*”.

Son obligaciones que están en conexión con la obligación de navegabilidad y con la obligación de puesta a disposición. Asimismo, son obligaciones inherentes al contrato de fletamento, pero quizás debamos afirmar que no son obligaciones esenciales del mismo<sup>635</sup>. La importancia de la obligación de velocidad y consumo del buque son de

---

<sup>633</sup> En este momento se presume que la responsabilidad es del porteador, según lo dispuesto en el artículo 221 de la LNM, en virtud del cual “El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por el retraso injustificado en emprender el viaje”.

<sup>634</sup> *Vid.* XI, Q., “Disruption management for liner operations”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook...*, *op. cit.*, pág. 235, quien afirma que a pesar de ser un problema complejo, es una práctica que suele acontecer frecuentemente, por lo que la aceleración desde el punto de vista técnico es una decisión a tiempo real efectiva cuando el buque lleva un poco de retraso dentro de una línea regular. Sin embargo, asevera el citado autor que en determinadas ocasiones no suele realizarse por ahorrar en el consumo de combustible, que es una decisión que se encuentra dentro del control de la navegación del buque ejercido por el naviero fletante, quien siempre buscará la optimización del coste de la línea regular. A tal efecto, el naviero fletante buscará un equilibrio entre el consumo de combustible y el cumplimiento estricto del itinerario para no retrasar las distintas operaciones de carga y descarga en las escalas de la línea regular.

<sup>635</sup> Es importante diferenciar si estamos ante obligaciones simples o si por el contrario constituyen una condición, cuya inobservancia pueden generar la responsabilidad del fletante, facultando al fletador a solicitar la resolución del contrato por incumplimiento, en cuyo caso podría resolverse el contrato incluso si no mediase culpa y la causa del incumplimiento se fundamentase en la imposibilidad sobrevenida (fortuita) de la prestación. En este sentido *vid.* MATILLA, ALEGRE, R., *Contrato de utilización...*, *op. cit.*, pág. 525, quien afirma que es difícil establecer si las llamadas *características del buque* se deben configurar como garantías del fletante o por otro lado como simples obligaciones.

interés en el análisis de la configuración de la línea marítima regular, ya que debe estructurarse con unos plazos de entrega y unos tiempos de ejecución determinados. La consecuencia inmediata de la inobservancia de estas obligaciones repercute en los retrasos en la entrega, que generan responsabilidades al porteador.

La exégesis del artículo revela que no se otorga la facultad al fletador para exigir la resolución del contrato en relación con las características del buque, salvo que el incumplimiento acabe frustrando la operación marítima. No obstante, sí concede la indemnización por los perjuicios derivados de la inobservancia de las características del buque. Por ello, el incumplimiento de mantener una velocidad adecuada podría generar retrasos en la entrega de las mercancías, por lo que el fletador tiene a su disposición la indemnización como vía compensatoria por el perjuicio sufrido<sup>636</sup>.

Entendemos que para un contrato de *slot charter* y para el transporte marítimo de mercancías (en régimen de conocimiento de embarque) en línea regular la velocidad y el consumo son elementos descriptivos del buque que no pueden ser irrelevantes de cara a su cumplimiento, pero el legislador, en el artículo 213 de la LNM, no parece darle ese carácter de obligación objetivada o garantía de la obligación<sup>637</sup>, sino de una obligación simple que, en caso de que prive a la parte perjudicada del cumplimiento del contrato por frustrarse su objeto, puede facultar la resolución del contrato. Entendemos que la frustración del contrato es un elemento contingente, de manera que mientras que no se demuestre, no podrá el fletador resolver el contrato.

## **2.5. Fletamento y entrega de las mercancías**

### **2.5.1. Consideraciones previas**

---

<sup>636</sup> Sin embargo, las obligaciones de velocidad y consumo no son para un sector de la doctrina menciones obligatorias que hayan de incluirse en el contrato de transporte o póliza de fletamento. Así, GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 507, afirma que en el fletamento por viaje la esencia del contrato es el viaje, no el tiempo que se tarde en realizar el transporte, salvo que se encuentre recogido en la póliza, lo que indicaría que su incumplimiento generaría la facultad de resolver el contrato.

<sup>637</sup> Sobre la garantía de la obligación, *vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Sistema...*, *op. cit.*, pág. 172.

Al margen de la discusión doctrinal sobre la naturaleza jurídica del contrato de fletamento y, en nuestro caso, del de *slot charter*, no podemos obviar que la inmensa mayoría de las pólizas de fletamento están diseñadas y redactadas para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, siendo ésta su finalidad última, por lo que nuestro legislador a tal efecto equipara fletamento con transporte y le dedica un amplio conjunto de artículos en la LNM. En primer lugar, y siguiendo el orden lógico de las fases del fletamento, para poder transportar mercancías, en nuestro caso contenedorizada<sup>638</sup>, se debe producir la operación de carga y la estiba del buque, ya analizada previamente, y comenzar *de facto* el viaje contractual.

Por otro lado, el naviero fletante tiene la obligación de cuidar y custodiar las mercancías que se embarcan y de proporcionar un conocimiento de embarque de los contenedores al fletador una vez embarcados a bordo los contenedores, mandato imperativo que la LNM expresamente recoge en su artículo<sup>639</sup>. El uso del conocimiento de embarque como el de la carta de porte marítimo o *seaway bill*<sup>640</sup>, evidencia la existencia del contrato de transporte<sup>641</sup>, por lo que es un elemento con transcendencia jurídica para que la finalidad del fletamento en estos casos llegue a producirse. No debemos olvidar que el capitán del buque, que es el que lleva a cabo estas operaciones,

---

<sup>638</sup> Recordamos al lector que la voz “contendorizada” no aparece en el Diccionario de la Real Academia Española, pero sí está recogida en el Diccionario de Americanismos de la Real Academia Española, por lo que frente a la voz *contenerizada* o *containerizada*, que son utilizadas en un lenguaje coloquial, utilizaremos la voz del Diccionario de Americanismos. Al respecto, *vid., supra*, las notas 20 y 32.

<sup>639</sup> La Ley regula el conocimiento de embarque dentro del fletamento y, además, como ya hemos advertido, equipara ambas figuras tipificadas, por lo que hablar de fletamento es hablar de transporte, criterio legal que ha sido debatido anteriormente (*vid., supra*, el apartado 3.1 del capítulo segundo) y que no compartimos. El transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque ha tenido a lo largo del último siglo una regulación especial, tanto en las Reglas de la Haya Visby y sus Protocolos como en la Ley de Transporte Marítimo de 1948. *Vid.*, por todos, LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 158 y ss.; ZURIMENDI ISLA, A., “El contrato de fletamento: documentación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 345 y ss.; y ARROYO, I., “Comentario al artículo 246 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 811-824.

<sup>640</sup> La carta de porte marítimo se encuentra regulada en el capítulo II, sección sexta, de la LNM, concretamente en los artículos 268 a 271. A tal efecto, la citada Ley define las cartas de porte marítimo en el artículo 268 como “*documentos del transporte no negociables que (...) no son títulos-valores*”.

<sup>641</sup> *Vid.*, entre otros, RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, págs. 409 y ss.; SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, págs. 233-235; y GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 448.

actúa como un auxiliar a las órdenes del fletante y, por lo tanto, tiene el deber de ejecutar éstas<sup>642</sup> y otras necesarias para lograr el buen fin del contrato<sup>643</sup>, recayendo sobre él el deber de cuidado razonable sobre las mercancías que se embarquen.

### 2.5.2. Responsabilidad del fletante durante el transporte

Dentro de las operaciones de transporte en línea regular, una vez iniciado el viaje y durante el trayecto del mismo, el naviero fletante será responsable del cuidado de las mercancías que se embarcan, por lo que el deber de custodia<sup>644</sup> será una de las obligaciones propias incluidas en el contrato. Igualmente, durante este periodo el naviero fletante tendrá la responsabilidad por daños<sup>645</sup> a las mercancías, cuestión ésta de mayor importancia para la doctrina<sup>646</sup>. En el contrato de *slot charter* no ha lugar a tal responsabilidad, ya que el objeto del contrato es la puesta a disposición de los espacios del buque a cambio de una contraprestación económica. Ello implica que no se utilicen todos y cada uno de los *slots* que son objeto del contrato de *slot charter*. Así, la disposición de un número determinado de *slots* no genera automáticamente contratos de

---

<sup>642</sup> Sin embargo, el artículo 249 de la LNM permite que el conocimiento de embarque lo pueda firmar también el porteador o su agente: “*El conocimiento de embarque deberá ser firmado por el porteador o por un agente del porteador que actúe en su nombre con poder suficiente. Si estuviera firmado por el capitán del buque, se presumirá que lo hace en nombre del porteador mencionado en el conocimiento*”. Frente a lo establecido en el ya derogado artículo 706 del Código de Comercio, conforme al cual el conocimiento de embarque lo firma el porteador o su representante, y cuando la firma la realice el capitán, lo hará en nombre del porteador mencionado en el conocimiento. En la doctrina, *vid.* ALBA FERNÁNDEZ, M., “Las normas sobre el capitán del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 120; ZURIMENDI ISLA, A., “El contrato de fletamento: documentación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 359; y ARROYO, I., “Comentario al artículo 249 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 834-837.

<sup>643</sup> Entre las que se incluyen la firma de los documentos de embarque, y realizar labores de intermediación con los propietarios de las mercancías, estibadores y consignatarios, entre otros.

<sup>644</sup> La LNM recoge el deber de custodia en el artículo 220: “*igualmente deberá custodiar las mercancías transportadas durante todas las fases del viaje en forma adecuada a su naturaleza y circunstancias, y entregarlas al destinatario en el punto de destino final*”, y el artículo 223: “*El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de custodia de acuerdo con lo preceptuado en la sección 9.ª de este capítulo*”.

<sup>645</sup> Para un mayor estudio de esta responsabilidad, *vid.* GÓRRIZ LOPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2001, págs. 353-402.

<sup>646</sup> *Vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 554, *in fine*.

transporte sobre los *slots* ni la responsabilidad al fletante, pues mientras no se embarquen mercancías no tendrá que soportarla.

No obstante, tal responsabilidad sí se encuentra en la póliza SLOTHIRE, pues esta póliza contiene elementos de distintos contratos tipificados, entre los que se encuentra el fletamento por viaje, por lo que procedemos a su análisis. A tal efecto, la responsabilidad del fletante queda recogida en la cláusula 11.b y 14.c, en virtud de la cual:

*“Durante el viaje, el capitán y el jefe del servicio de máquinas deberán mantener cumplimentadas correctamente los diarios de a bordo y cumplimentar los registros concernientes a la seguridad y el estado de las mercancías y los contenedores, teniendo los registros y los diarios de a bordo accesibles al fletador y sus agentes (traducción del autor)”*<sup>647</sup>.

*“Según lo dispuesto en la cláusula 14 (a), el fletante será responsable del apropiado y diligente transporte, custodia y cuidado de las mercancías y los contenedores mientras estén a bordo del buque, y de la descarga, manejo y almacenaje de las mercancías y los contenedores descargados solo para ser cargados de nuevo o para cargar o descargar otras mercancías y contenedores, al igual que para cargar o estibar las mismas (traducción del autor)”*<sup>648</sup>.

Por todo ello, es de la mayor importancia poder identificar cuando comienza y cuando acaba el deber de cuidado de las mercancías<sup>649</sup>. En la póliza SLOTHIRE, el deber de cuidado de las mercancías dura mientras las mismas permanezcan a bordo del buque, por lo que dicho deber comprende no solo el viaje, sino que se inicia en el mismo momento en que son embarcadas<sup>650</sup>. Sin embargo, el mandato del legislador de la LNM

---

<sup>647</sup> *“During the voyage, the Master and Engineer shall keep full and correct logs and adequate records concerning the care and condition of the Goods and Containers and all such logs and records shall be accessible to the Charterers or their agents”*.

<sup>648</sup> *“Subject to sub-clause 14(a), the Owners shall be responsible for the proper and careful carriage, custody and care of the Goods and Containers whilst on board the Vessel, and for discharging, handling and storing Goods and Containers discharged solely in order to be re-loaded or in order to load or discharge other goods and containers, and for re-loading and re-stowing the same”*.

<sup>649</sup> *Vid.*, por todos, LÓPEZ SANTANA, N., “El periodo de responsabilidad del porteador en la Ley de Navegación Marítima”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N., *Estudios...*, *op. cit.*, págs. 265-308.

<sup>650</sup> Especialmente relevante es la reciente sentencia al caso *Volcafe Ltd. v. Compania Sud America de Vapores S.A.* [2015] EWHC 516 (Comm.) en la cual se resuelve que la operación de carga comprende también el período en el cual las mercancías se introducen en los contenedores por el fletante, lo que supone,



tiene una redacción más general, en un primer momento, al establecer el deber de cuidado *durante todas las fases del viaje* y, posteriormente, al concretar que dicha obligación va desde que se produce la carga en el puerto de origen hasta la descarga en el puerto de destino<sup>651</sup>.

Por lo demás, las pólizas de fletamento hacen responsable al fletante de los daños y perjuicios que sufran las mercancías en su desplazamiento o transporte, pero también contienen cláusulas de exoneración que limitan la responsabilidad de los fletantes. Como vimos en el apartado anterior, la incorporación de las RLHV al contrato introduce un régimen de responsabilidad más favorable al fletante. La lista de excepciones contenida en el artículo 4 de las RLHV es larga y compleja<sup>652</sup>, basta con señalar que a día de hoy, como ocurre en la póliza SLOTHIRE, siguen siendo utilizadas por la generosidad con la que trata a los fletantes, en comparación con las Reglas de Hamburgo o las recientes Reglas de Rotterdam. Éstas, en un intento de equiparar las posiciones de las partes restringen las limitaciones de responsabilidad de sus predecesoras, hecho que en parte ha podido contribuir a que a día de hoy no estén en vigor.

En la póliza SLOTHIRE, en virtud de su cláusula 14, se aplican al contrato las RLHV al menos en cuanto a la obligación de navegabilidad. Sin embargo, en caso de que

---

en el caso en cuestión, una extensión de la responsabilidad del fletante a una fase no marítima pero también había sido encargada a él, pues el fletante contractualmente se obligó a introducir las mercancías en los contenedores.

<sup>651</sup> *Vid.* los artículos 220, 277.1 y 279 de la LNM. En las RLHV, *vid.* el artículo 3.2.

<sup>652</sup> *Vid.* el artículo 4.2. de las RLHV, según el cual “*Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que surjan o resulten de: a) Los actos, negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o los empleados del transportador, en la navegación o en el manejo del buque. b) Un incendio, a menos que sea causado por hecho o falta del transportador. c) Peligro, riesgos o accidentes de mar o de otras aguas navegables. d) Actos fortuitos. e) Hechos de guerra. f) Actos de enemigos públicos. g) Arresto o coacción por soberano, autoridades o pueblo, o embargo judicial. h) Restricción de cuarentena. i) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías, de su agente o representante. j) Huelgas o lockouts, o de paros o trabas puestas al trabajo, provenientes de cualquier causa que sea, parcial o general. k) Motines o tumultos civiles. l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar. m) Disminución en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño originados de un defecto inherente, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía. n) Insuficiencia de embalaje. o) Insuficiencia o imperfección de las marcas. p) Defectos latentes no descubiertos por el ejercicio de una diligencia razonable. q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la carga de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador han contribuido a la pérdida o al daño”.*

se apliquen las RLHV al contrato, al amparo de su artículo 3.2, según el cual “*El fletante procederá cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas*”<sup>653</sup>. Ello no quiere decir que el fletante sea responsable de todas las operaciones mencionadas, sino tan solo de aquellas que haya pactado realizar, por lo que se ha de tener muy presente el contenido del contrato de fletamento, que será el que atribuya las distintas obligaciones a una parte o a otra. Como ejemplo de lo anterior, en la póliza SLOTHIRE el flete se pacta en términos FIOS, por lo que el fletante no asume el coste de las operaciones de carga, descarga y estiba de las mercancías. Sabemos, por lo demás, que el deber de cuidado que se debe emplear dependerá en cada caso de las características de la carga, del buque y del viaje.

En condiciones normales, el fletante es responsable del cuidado de las mercancías según lo establecido en el artículo 279 de la LNM, en virtud del cual “*La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el periodo desde que se hace cargo de las mismas en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por éste en el puerto de destino*”<sup>654</sup>. Al mismo tiempo, tiene la obligación de tomar aquellas medidas razonables para prevenir posibles incidentes que pueden deteriorar los bienes que estén bajo su custodia. Cualquier daño o perjuicio que acontezca en ese periodo, será imputable al fletante, bien porque en el contrato se establezca así su responsabilidad, bien porque se aplique el artículo 3.2 de las RLHV. En cualquiera de los dos escenarios, le corresponderá al fletante la carga de la prueba<sup>655</sup> del hecho que le exonera de responsabilidad mediante dos opciones: primera,

---

<sup>653</sup> Sin embargo el artículo 277 de la LNM establece que se aplicarán las RLHV en relación con los transportes en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, por lo que el carácter imperativo de la disposición permite que en las demás obligaciones no se apliquen las RLHV de manera obligatoria, pues la LNM remite, que no incorpora, las RLHV. Sobre el carácter imperativo de la disposición, *vid.* ARROYO, I., “Comentario del artículo 277”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 899 y ss.

<sup>654</sup> Al respecto, *vid.*, por todos, LÓPEZ SANTANA, N., “Las operaciones de puerta a puerta en el convenio de Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo”, en *RDT*, n.º 1, 2008, págs. 295 y ss.; “El artículo 279 de la Ley de Navegación Marítima. Especial consideración a la intervención impuesta de una empresa de terminal de transporte en los puestos de origen y destino”, en *RDT*, n.º 19, 2017, págs. 77-110; y “El periodo de responsabilidad del porteador en la Ley de Navegación Marítima”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N., *Estudios...*, *op. cit.*, págs. 265-308.

<sup>655</sup> Recientemente *vid.* el asunto *Exportadora Valle de Colina S.A. v. A.P. Moller-Maersk A/S trading as Maersk Line* [2010] EWHC 3224 Q.B. (Comm.).

demostrar que no ha incumplido la obligación contenida en el artículo 3.2 de las RLHV, siempre que sean aplicables al contrato; y, segunda, oponer una de las excepciones de la lista mencionada del artículo 4.2 del mismo precepto legal.

Para concluir, en el contrato de *slot charter* celebrado mediante la póliza-tipo SLOTHIRE 93, la obligación de custodia de las mercancías también corresponde al naviero fletante, con base en la cláusula 14, comprendiendo el período entre las fases de carga y descarga, según lo dispuesto en el artículo 279 de la LNM. Sin embargo, para aquellos casos en que no se documente el *slot charter* mediante la citada póliza, el naviero fletante no se compromete a custodiar las mercancías, ya que únicamente se obliga a navegar y a poner a disposición del fletador por espacios que se hayan pactado a cambio de una contraprestación económica. No nace directamente de dicha relación obligatoria el deber de custodiar las mercancías, lo que evidencia una separación entre la empresa de navegación y la empresa de transporte.

### **2.5.3. Entrega de las mercancías**

Tanto en la póliza SLOTHIRE 93 como en los contratos de *slot charter ad hoc*, una vez puestos a disposición los espacios del buque e iniciado el viaje, el naviero fletante tiene la obligación de navegar y dirigirse al puerto de descarga –la escala preestablecida– contractualmente designado, lugar donde tendrá lugar la operación de descarga y la entrega de las mercancías. Hacemos incidencia en el lugar establecido en el contrato ya que en caso de producirse cambios en cuanto al lugar de la entrega de las mercancías, el fletante podría rechazarlo para no incumplir el contrato. Se producen dos circunstancias al mismo tiempo, la operación de descarga, que le corresponde al fletador<sup>656</sup> y la entrega de las mercancías a la persona que legalmente le corresponda (destinatario), siendo posible que este derecho pertenezca al fletador o a un tercero legitimado en función de quien sea el titular del conocimiento de embarque.

---

<sup>656</sup> *Vid., infra*, el apartado 3.5 del presente capítulo. En la LNM, *vid.* el artículo 218.1. y el artículo 227.1.

En relación con el contrato de transporte, una vez llegado al puerto, las mercancías deben descargarse del buque, otorgando un plazo razonable para ello, de manera que éste pueda iniciar en plazo su siguiente viaje. En el contrato de *slot charter* documentado mediante la póliza SLOTHIRE 93, el momento de la entrega constituye igualmente el momento en que se produce el cumplimiento de la prestación del fletante, pudiendo coincidir además con la finalización del contrato si tuviese elementos relativos al fletamento por viaje. En este sentido se pronuncia la póliza SLOTHIRE en su cláusula segunda: “Este contrato de *slot charter* comenzará en la fecha y el lugar indicados en la casilla 11 y terminará con la comunicación escrita por cualquiera de las partes según lo acordado en la casilla 12, comunicación que no podrá emitirse antes de la fecha indicada en la casilla 13. Alternativamente, las partes podrán acordar que la terminación del contrato de *slot charter* se lleve a efecto con la descarga en el puerto y en una fecha determinada o entre un periodo de tiempo determinado según lo dispuesto en la casilla 14”<sup>657</sup>. En la cláusula, por lo tanto, se distingue, por un lado, la terminación del contrato al comunicarlo por escrito y, por otro, la terminación por la descarga de las mercancías o por transcurrir el tiempo acordado en el contrato.

Sin embargo, nada se dice en la citada póliza de la obligación de entregar las mercancías, cuestión que sí acontece en los conocimientos de embarque u otros documentos acreditativos del transporte, que suelen imponer la obligación de descarga de las mercancías en el porteador. Por ello, en el contrato de *slot charter* la obligación de realizar el viaje hasta el lugar pactado en el contrato le corresponde al naviero fletante, pero la obligación de descargar los contenedores la asume el fletador por espacios. Así se recoge en la cláusula 11 (a) de la póliza SLOTHIRE, en virtud de la cual “El fletante gestionará la carga, el aseguramiento y la descarga de las mercancías y los contenedores del buque como un agente del fletador”<sup>658</sup>. De esta manera, el naviero fletante al actuar

---

<sup>657</sup> “This Slot Charter Party shall commence on the date and at the place shown in Box 11 and shall terminate upon either party giving notice in writing as agreed in Box 12, which notice shall not be given before the date agreed in Box 13. Alternatively, the parties may agree that the termination of this Slot Charter Party shall be effected upon discharge at a port and on a scheduled date or within a scheduled period as agreed in Box 14”. Vid., *infra*, el apartado 2 del capítulo 5 sobre la extinción del contrato por el cumplimiento natural de las obligaciones.

<sup>658</sup> “The Owners shall arrange for the loading onto, securing and discharging from the Vessel of the Charterers’ Goods and Containers as agent for, and for the account of, the Charterers”.

como agente del fletador por espacios en la descarga de las mercancías no asume la responsabilidad de la entrega de las mismas, al menos según la póliza de fletamento. Sin embargo, han de tenerse en cuenta los términos y condiciones del posible conocimiento de embarque u otro documento que acredite el transporte que se haya emitido al embarcar las mercancías, que será el que regule la entrega de las mercancías.

## **2.6. La cesión de la gestión comercial del buque**

### **2.6.1. La navegación en el transporte de línea regular: el alcance de la cesión de la gestión comercial del buque en los contratos de *slot charter***

El contrato de fletamento, como modalidad tipificada en nuestro ordenamiento jurídico, tiene en común con otros contratos de explotación del buque (como el arrendamiento de buque) la puesta a disposición de uno o varios buques. Esta prestación característica del naviero fletante se lleva a cabo para que el fletador pueda, dando las pertinentes órdenes, dirigir el buque a los puertos que sean objeto del contrato, siendo la finalidad última de algunos contratos de fletamento la de transportar mercancías. Por lo tanto, la puesta a disposición del buque lleva consigo una obligación en determinados casos de obedecer las órdenes que proporcione el fletador al fletante, dentro de unos límites y durante un período determinado de tiempo.

Por ello, en los casos en que se celebre un contrato de fletamento por tiempo, se le concede contractualmente al fletador -por tiempo- la gestión comercial del buque<sup>659</sup>, en tanto que su negocio comprende la organización del transporte de mercancías para terceros -o para sí mismo- desde un lugar a otro. El buque y sus elementos actúan en segundo plano como medio necesario para realizar la operación de transporte, de manera que tripulación, capitán y buque están a las “órdenes” del fletador sin haber relación laboral con éste, de ahí que en la práctica se produce la cesión comercial del buque, frecuentemente introducida en los contratos y pólizas de fletamento mediante una

---

<sup>659</sup> Sobre el control comercial del buque y la facultad de dar órdenes comerciales, *vid.*, por todos, ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 529 y ss.; y GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 556 y ss.

cláusula denominada *employment clause*<sup>660</sup>. Sin embargo, nótese que estas cláusulas pertenecen al ámbito de las pólizas de fletamento por tiempo, conforme a las cuales se ceden los derechos de explotación comercial del buque durante un período más o menos prolongado. En virtud de lo anterior, tiene sentido que durante dicho período se faculte al fletador a dar órdenes al fletante para que éste navegue o dirija el buque según los intereses del fletador, sin que en ningún momento se produzca una traslación de la posesión del buque, pues la posesión de éste sigue teniéndola el fletante.

Además, esta facultad queda expresamente recogida en nuestra LNM para el fletamento por tiempo, en el artículo 204, en virtud del cual “*el fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación*”. La lógica de lo anterior la encontramos en la necesidad del fletador de realizar varios viajes durante un período de tiempo, por lo que inmediatamente después de realizar el primero necesita que el fletante, que es aquél que tiene la posesión del buque y el control de su navegación, comience el siguiente viaje hacia el nuevo destino. Por otro lado, la facultad de dar órdenes en una póliza de fletamento por viaje no tiene el mismo sentido que en las pólizas de fletamento por tiempo, ya que lo esencial en aquella no son las órdenes comerciales sino el viaje en sí que, en principio, está predeterminado desde la perfección del contrato.

En el contrato de *slot charter*, debido a que es una figura que puede contener elementos del fletamento por tiempo<sup>661</sup>, ¿es suficiente para que en virtud del mismo el fletador por espacio pueda dar órdenes al fletante en relación con la gestión comercial del buque? Para responder a esta pregunta se ha de advertir que el contrato de fletamento por

---

<sup>660</sup> Como ejemplos de la citada cláusula, *vid.* la cláusula 8 de la póliza NYPE 2015, en virtud de la cual el capitán tendrá conocimientos de inglés y estará bajo las órdenes y direcciones del fletador de acuerdo con lo establecido en los contratos de trabajo y de agencia, “*the master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency*”; y muy similarmente la cláusula 13 de la póliza BOXTIME 2004, “*the master shall be conversant with the English language and, although appointed by the Owners, shall be at all times during the currency of this Charter Party be under the orders and directions of the Charterers as regards employment, agency or other arrangements*”.

<sup>661</sup> Lo anterior es fruto de la naturaleza atípico-mixta del contrato de fletamento por espacio, ya que éste puede configurarse con elementos de distintos contratos tipificados como el fletamento por tiempo, el fletamento por viaje y el arrendamiento de buques. Al respecto, *vid.* el apartado 3.3 del capítulo segundo.

espacio puede responder a dos realidades prácticas distintas: la primera, en la que vemos la concepción más purista del fletamento por espacio, es aquella en la que se *alquila o reserva* un número determinado de *slots* de un buque que opera en una línea regular; y, una segunda, en la que grandes operadores de buques *comparten* los espacios de uno o varios buques con el objetivo de lograr la plena ocupación de sus buques. Sin embargo, en ninguno de los dos escenarios el fletador por espacio obtiene la gestión comercial del buque, de manera que no podrá dar órdenes al naviero fletante.

La gestión comercial del buque no puede equipararse conceptualmente con la cesión de los derechos de utilización del *slot*, que en virtud del contrato de fletamento por espacio se transmiten desde el naviero fletante al fletador por espacio. No cabe duda de que el que obtiene los derechos de explotación del *slot* necesita hacer una gestión comercial posterior para cederlos a terceros, pero ésta difiere en alcance y contenido de la que se encuentra en el fletamento por tiempo (la facultad de dar órdenes *inter partes*). Por ello, tanto si se contrata una cantidad de grandes números de *slot* como si se contrata una cantidad pequeña de espacios de un buque de línea regular, parece poco probable que el fletador por espacios quede facultado contractualmente para dar órdenes sobre los viajes a realizar al naviero fletante.

Por lo demás, en el ámbito de aplicación del contrato de *slot charter* tiene poca utilidad práctica que realicemos un estudio de la facultad de dar las órdenes, ya que el fletador por espacio, al obtener los derechos de explotación del *slot* se “adhiera” a una línea, es decir, a una serie de itinerarios y escalas preconfigurados que no puede modificar<sup>662</sup>. Sin embargo, el hecho de que exista una línea regular, unas escalas y un itinerario preestablecido son indicios de que alguien de una forma u otra debe dar las órdenes pertinentes para dirigir el buque hacia los lugares incluidos en el itinerario de la línea regular, normalmente con anterioridad o al comenzar la ejecución del contrato, por

---

<sup>662</sup> Al respecto, *vid.* SCRUTTON, T. E., *On charterparties...*, *op. cit.*, pág. 7, quien afirma que el fletador por espacio no goza del derecho del fletador por tiempo de controlar comercialmente el buque, “*while a slot charterer runs the risk of not being able to exploit that chartered space profitably, it does not enjoy a time charterers right to control over the employment of the vessel*”. En la jurisprudencia inglesa, *vid.* el caso *The MSC Napoli* [2009] 1 Lloyd’s Rep. 246.

lo que procede el estudio del control comercial del buque en el ámbito de los transportes marítimos de mercancías en línea regular.

### **2.6.2. Las cláusulas de empleo en el contrato de *slot charter*: el deber de obediencia del naviero fletante al fletador en la gestión comercial de la línea regular**

Las obligaciones del naviero fletante dentro del contrato de *slot charter*, frente a otras modalidades de fletamento, se derivan de obligaciones características de otros contratos de explotación del buque como puede ser el fletamento por tiempo y por viaje. Sin embargo, no podemos obviar que nuestro contrato suele llevarse a efecto dentro de una línea marítima regular. Esta línea regular se caracteriza porque el naviero fletante se encarga de hacer navegar el buque entre las distintas escalas y rutas preconfiguradas durante un tiempo determinado para transportar mercancías propias o ajenas. Sin embargo, no podemos olvidar que éste debe en todo momento mantener la seguridad del buque y de la carga durante cada uno de los viajes que se lleven a cabo dentro de la línea. Por ello, es necesario separar la gestión náutica, que es competencia exclusiva del naviero fletante, de la gestión comercial del buque, que recaerá en aquella parte que tenga los derechos de explotación del mismo<sup>663</sup>.

En este sentido, pueden realizarse múltiples configuraciones que encajan en el anterior supuesto: por un lado, es posible que el propietario del buque sea quien se dedique a la explotación económica del mismo y sea él quien efectivamente tenga la competencia tanto de la gestión náutica como de la gestión comercial. Por otro lado, es posible que el titular de los derechos de explotación del buque quiera mantener la gestión náutica del buque pero no la gestión comercial, por lo que acuerde un contrato de explotación del buque para ceder a un tercero dicha explotación a cambio de una contraprestación económica. Y por último, es posible que el titular de los derechos de explotación del buque decida, bien por estrategia comercial o por carecer de los conocimientos técnico náuticos necesarios, prescindir tanto de la gestión náutica como de la comercial, acudiendo a un contrato de arrendamiento de buque donde se cede tanto la posesión como los derechos de explotación del mismo. Las cláusulas de empleo del

---

<sup>663</sup> *Vid.* el artículo 204.2 de la LNM.



buque, que permiten a su vez la ejecución de viajes suelen ser cláusulas que delimitan el ámbito de actuación del fletador, en tanto que la gestión del buque se produce para que el fletador pueda dar órdenes legítimas.

Además de los anteriores, es perfectamente posible dos supuestos adicionales: en primer lugar, que se produzca una superposición de contratos de la explotación del buque, entre ellos, el contrato de *slot charter*. Este caso puede ocurrir en cada uno de los supuestos anteriores. Supongamos en primer lugar, que el titular de los derechos de explotación del buque (que mantiene tanto el control comercial como la gestión náutica), que obtiene rendimientos económicos de la explotación del buque en línea regular, decide por cuestiones de eficiencia fletar una parte de la cabida del buque (varios *slots*) ya que por sí mismo no puede alcanzar la plena ocupación de la cabida de su buque. Para ello se celebra un contrato de fletamento por espacio en el que se ceden una serie de *slots* a cambio de un precio por unidad durante un tiempo determinado. Con este contrato no se transfiere ni la posesión del buque ni tampoco se faculta al fletador por espacios a dar órdenes dentro de la gestión comercial del buque: esto quiere decir que el control sobre el buque y la línea regular permanece en manos del naviero fletante, y por lo tanto, la facultad de dar órdenes permanece en el mismo, por lo que no hay tampoco necesidad de incluir una cláusula de empleo.

En el segundo de los supuestos, el titular de los derechos de explotación del buque mantiene el control náutico pero decide no retener el control comercial, por lo que cede la explotación del buque en su totalidad mediante un contrato de explotación, como puede ser un contrato de fletamento por tiempo. En virtud de lo anterior, es necesario que se incluya en dicho contrato una cláusula de empleo del buque que puede recaer en una o en varias partes. Imaginemos que existe una comunidad de fletadores que acuerdan repartirse la explotación parcial del buque fijándose para cada uno un porcentaje de los derechos de explotación cedidos. Sin embargo, no se aplicarían a este supuesto las normas del subfletamento recogidas en el artículo 206 de la LNM ya que, aunque se encuentren predefinidas las rutas y los viajes de la línea regular, cada fletador por espacio no se subroga en la posición que ocupa el titular de los derechos de explotación de los espacios

del buque<sup>664</sup>. Esto se debe a que ni puede tener los mismos derechos (por ejemplo, la gestión comercial del buque) ni las mismas obligaciones (el fletador por espacios no adquiere la condición de porteador efectivo ya que no ostenta el control de la navegación del buque).

También podemos poner el ejemplo de que se realice un contrato de fletamento por espacios entre distintos fletadores que acuerdan compartir la totalidad del buque y dividirse las ganancias según el porcentaje de *slots* adquiridos. En tales casos conceder la facultad de dar órdenes puede afectar a la navegación y a la seguridad del buque, por lo que, cuando sobre un mismo buque existe una pluralidad de fletadores (por espacio), ¿sobre quién recae la facultad de dar órdenes? ¿Existe realmente la necesidad de transferir la gestión comercial del buque en una línea regular?

La respuesta es clara: al no ser transferida ni tener la necesidad –en el contrato de *slot charter*– de ser efectivamente cedida la facultad de dar órdenes, ésta permanece en el naviero fletante. En primer lugar, de cara al contrato de transporte es necesario que los interesados en desarrollar una operación de transporte en línea regular definan con carácter previo dichos itinerarios y escalas, prestación que corresponde a aquellos que adquieren el control comercial del buque o los derechos de explotación del mismo. Por ello, no se necesitará una cláusula de empleo del buque, ya que las rutas y escalas se encuentran predefinidas, al igual que la obligación del naviero fletante. Atendiendo a los elementos principales del transporte de mercancías en la línea regular, lo esencial será determinar el itinerario de la línea y sus escalas para poner el buque en condiciones de navegabilidad para que realice el transporte de las mercancías. Por lo tanto, la prestación básica del naviero fletante será la de navegar exclusivamente en las rutas que se establezcan en condiciones de navegabilidad y con la celeridad acordada o la razonable para cumplir los tiempos. Sin embargo, es posible que surjan incidencias que obliguen de

---

<sup>664</sup> A tal efecto, el artículo 206 de la LNM establece que “*El fletador por tiempo o viaje del buque podrá, salvo disposición expresa de la póliza en contrario, subrogar a un tercero en los derechos y obligaciones derivados de ella, sin perjuicio de seguir siendo responsable de su cumplimiento ante el porteador*”.

una forma u otra a los adquirentes de los derechos de explotación del buque –que pasan a ser *fletadores mancomunados*– a dar órdenes al naviero fletante<sup>665</sup>.

Es fácil imaginar la posibilidad de que durante la vigencia del contrato de *slot charter* se dé una reducción de la demanda de los servicios de la línea por cuestiones económicas, y que en tal caso el titular de los derechos de explotación del buque (ya sea éste un fletante unipersonal o varios fletadores por espacio mancomunados) decida suspender los servicios prestados por uno de los buques que integran la línea, y entre las múltiples opciones, decida destinar el buque a otra línea regular. Al fin y al cabo, es una orden que se encuentra en relación con la gestión comercial del buque, por lo que merece la pena incluir un breve análisis en nuestro estudio<sup>666</sup>.

Uno de los principales motivos de oposición del naviero fletante (o del capitán) a una orden del fletador es que ésta interfiera en la seguridad del buque. Al respecto, el caso *The Hill Harmony*<sup>667</sup> sienta uno de los precedentes más importantes en esta materia, donde el alcance de los derechos del fletador se ve restringido. En dicha sentencia, por un lado, se delimita conceptualmente tanto el *employment* como el aspecto económico de la navegación, es decir, la explotación de la capacidad económica del buque; y, por otro lado, se establecen límites al derecho del fletador. Cronológicamente, el caso *The Houda*<sup>668</sup>, fue previo al caso comentado y reconoció por primera vez la existencia de un derecho a favor del fletante: “*Es obvio que las órdenes legítimas han de ser obedecidas, salvo que haciéndolo se ponga en peligro la seguridad del buque, la tripulación o la*

---

<sup>665</sup> *Vid., infra*, el apartado 2.6.5 del presente capítulo.

<sup>666</sup> Las distintas cuestiones que pueden llevar al titular de los derechos de explotación del buque a dar órdenes no forman una lista *numerus clausus*. Sin embargo, la profundización del tema mediante el estudio de la jurisprudencia y la doctrina hacen que nuestro ordenamiento jurídico quede muy limitado al respecto, en parte porque la mayoría de contratos de fletamento suelen tener cláusulas de jurisdicción y competencia remitente a otros ordenamientos jurídicos, como el Derecho inglés o el norteamericano, por lo que recurrimos de nuevo al Derecho comparado y concretamente a la jurisprudencia inglesa para desarrollar este apartado. Tanto es así que nuestra doctrina remite el estudio de la figura al ordenamiento jurídico inglés. *Vid.*, por todos, ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 530; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 247.

<sup>667</sup> *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd’s Rep. 147.

<sup>668</sup> *Vid.* Kuwait Petroleum Corporation v. I & D Oil Carriers Ltd. (*The Houda*) [1994] 2 Lloyd’s Rep. 541 (C.A.).

*carga (...) Cuando el capitán recibe una orden en relación con la carga su deber (...) es actuar razonablemente*” (traducción del autor)<sup>669</sup>. En este escenario podemos ver similitudes con la sentencia en el asunto *The Hill Harmony*<sup>670</sup>, en la que se otorga al fletante un poder discrecional para rechazar una orden con base en la seguridad del buque. El criterio a seguir es la razonabilidad y la prudencia, ya que al rechazar una orden legítima (en la que no se hubiese visto comprometida la seguridad del buque ni su tripulación) se puede generar un incumplimiento grave del contrato por parte del naviero fletante.

La sentencia en el caso *The Hill Harmony* no solo mantiene sino que se impone el derecho a deliberar, en el que también se tiene en cuenta el criterio profesional y la autoridad del capitán para cuestionar las órdenes<sup>671</sup>. La obligación del fletante de seguir las instrucciones del fletador puede incluso vulnerar no solo la seguridad del buque, sino también la integridad de la prestación del fletante, por ejemplo, si el fletador le impone la obligación de firmar documentos de embarque falsos, realizar una estiba defectuosa, traspasar los límites seguros de navegación<sup>672</sup>, entregar las mercancías a personas no legitimadas para recibirlas<sup>673</sup>, o entregarlas sin que estén en posesión del conocimiento

---

<sup>669</sup> “*It is obvious that lawful orders have to be obeyed, unless to do so would imperil the safety of ship, crew or cargo. [...] When a Master receives an order relating to the cargo his duty (...) is to act reasonably*”.

<sup>670</sup> En el caso se resuelve que el derecho del fletador de usar el buque debe tener un efecto total, pero no puede competir con aquellos asuntos que estén dentro de la especialidad profesional marítima del capitán, particularmente en materia de seguridad del buque, su tripulación y su carga. El capitán es la persona responsable, y por ello, aquellas cuestiones técnicas relacionadas con la dirección y gestión del buque le corresponden al mismo, “*The charterers’ right to use the vessel must be given full and fair effect; but it cannot encroach on matters falling within the specialised professional maritime expertise of the master, particularly where the safety or security of the vessel, her crew and her cargo are involved. He is the person, on the vessel, immediately responsible. Technical questions concerning the operation of the vessel are for him*”.

<sup>671</sup> Dentro del mismo ámbito de actuación, *vid.* las sentencias al caso *The Teutonia* [1872] LR4 PC 171, *The San Roman* [1873] LR5 PC 301, y *Midwest Shipping Co v DI Henry (Jute) Ltd* [1971] 1 Lloyd’s Rep. 375, sentencias en las que igualmente se destacan los deberes de prudencia y de actuación diligente a la hora de seguir las órdenes del fletador.

<sup>672</sup> *Vid. The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd’s Rep. 147, nota 541.

<sup>673</sup> *Vid. A/S Hansen-Tangens Rederi III v. Total Transport Corporation (The Sagona)* [1984] 1 Lloyd’s Rep. 194 Q.B. (Comm.).

de embarque<sup>674</sup>, cargar mercancías no permitidas en el contrato o navegar a puertos poco seguros, aunque en la práctica suelen ofrecerse indemnizaciones al fletante para que acepte tales órdenes<sup>675</sup>. El criterio que se utiliza para demostrar si el fletante es responsable en estos casos es el test de razonabilidad, empleado en el caso *The Houda*, en el que se mantiene el criterio de cómo habría actuado un hombre razonable y prudente en determinadas circunstancias, por lo que si la conclusión es negativa se puede colegir la negligencia del fletante.

En nuestro Derecho, la facultad del fletador de dar órdenes al fletante se recoge en el artículo 204 de la LNM, en virtud del cual “*en el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados*”. Esta facultad es característica de los fletamentos por tiempo, pero el citado artículo, al equiparar el fletamento con el transporte de mercancías, otorga al porteador esta facultad. Nosotros entendemos que, dada la controvertida naturaleza jurídica del fletamento por tiempo, no es posible hablar estrictamente de porteador, siendo más conveniente utilizar el término *fletante*.

### **2.6.3. El cambio de ruta como consecuencia de la ejecución de la cláusula de empleo: efectos del deber de obediencia y su incidencia en el contrato de *slot charter*.**

Una vez analizada la *employment clause*, es necesario ver de qué manera afecta ésta tanto al transporte marítimo de mercancías en línea regular como al contrato de *slot charter*. Como bien sabemos, el contrato de fletamento por espacio puede contener elementos propios del fletamento por tiempo, del fletamento por viaje o de ambos al mismo tiempo, pero no necesariamente supone que en el *slot charter* se den obligaciones de las mencionadas modalidades tradicionales de fletamento. Serán las partes al amparo

---

<sup>674</sup> Vid. *The Houda*..., *op. cit.*; y el caso *Sze Hai Tong Bank v. Rambler Cycle Co. Ltd.* [1959] 2 Lloyd's Rep. 114 (H.L.).

<sup>675</sup> Si expresamente no se recoge la indemnización, se entiende que existe implícitamente el derecho a reclamarla. Al respecto, *vid.* la sentencia al asunto *The Georges Christos Lemos* [1991] 2 Lloyd's Rep. 107, sentencia en la que se mantiene que la indemnización se entiende implícita ya que el fletante, cumpliendo con las órdenes del fletador, asume un riesgo que no fue pactado en el contrato. En el mismo sentido, *vid.* la sentencia al asunto *Triad Shipping Co. v. Stellar Chartering and Brokerage Inc. (The Island Archon)* [1994] 2 Lloyd's Rep. 227 (C.A.).

de la autonomía de la voluntad las que configuren el contrato de manera que se aproxime más a una modalidad o a otra.

La póliza de fletamento SLOTHIRE no recoge en su clausulado expresamente *employment clause* alguna, debido a que la póliza tiene la finalidad económica de reservar, fletar o alquilar una serie de *slots* en los que *a posteriori* se alojaran mercancías contenedorizadas para transportarlas en un buque que opere dentro de una línea regular. Lo que se produce es la adhesión al programa de transporte de la línea regular y a las escalas y condiciones predefinidas para éste. Sin embargo, ¿no posible que el contrato de fletamento por espacio en línea regular simplemente sea un contrato de transporte en el que el fletador por espacio se adhiere a las condiciones de la línea regular, entre las que se encuentra la ruta, el flete, las condiciones y el régimen de transporte?

En nuestra opinión, ya manifestada anteriormente<sup>676</sup>, el contrato de *slot charter* en su concepción más purista no puede ser estrictamente considerado como un contrato de transporte, ya que, en primer lugar, el fletador por espacio al adquirir los derechos de explotación de los mismos obtiene la facultad de utilizarlos para posteriormente, en un segundo momento, realizar el transporte de mercancías contenedorizadas. Si se celebra un contrato de *slot charter* por el que se ponen a disposición del fletador mil espacios de un buque portacontenedores a cambio de una contraprestación económica (periódica y continua), el fletador puede no realizar ninguna reserva sobre sus espacios como porteador contractual, e ir todos ellos sin carga, por lo que no se produce obligación de transportar a tal efecto, sino de pagar la contraprestación económica. Distinto es que la finalidad con la que se realiza el contrato de *slot charter* sea la de celebrar en la ejecución de la línea regular contratos de transporte en el que se embarquen mercancías en los espacios correspondientes. Pero esta relación obligatoria –el contrato de transporte– es completamente distinta de la relación obligatoria entre el naviero fletante y el fletador por espacios<sup>677</sup>.

---

<sup>676</sup> *Vid., infra*, el apartado 2 del capítulo segundo.

<sup>677</sup> Adviértase que si se contrata un transporte y el cargador no embarca los contenedores en el lugar y momento designados para su carga, también tendría que pagar el flete aunque no se produzca efectivamente el transporte, en cuyo caso lo pagado responde a un incumplimiento por parte del cargador. A tal efecto, *vid.* el artículo 230 de la LNM sobre el flete vacío. En la doctrina, *vid.* GOMEZ PRIETO,

Por lo demás, el principio de libertad contractual permite que el fletante decida las rutas a las que va a dedicar la explotación del buque, fijando las escalas correspondientes. Por su parte, al fletador por espacios le corresponde acordar la reserva de espacios para determinados trayectos que son de su interés, sin necesidad de reservar los espacios para todos los itinerarios de la línea. Por otro lado, ¿qué opciones tendría el fletador por espacio frente al naviero fletante en caso de que se produzca un cambio de ruta en la línea regular? ¿Cual es el alcance del incumplimiento y como afecta a la ejecución de las prestaciones del contrato?

La póliza SLOTHIRE dedica la cláusula 6 a esta cuestión, en virtud de la cual “*El itinerario especificado en la casilla 10 deberá ser indicado al fletador tan pronto como sea posible con sus posibles modificaciones*”<sup>678</sup>. Lo primero que recoge la cláusula es la obligación del naviero fletante de determinar el itinerario del buque. Según la citada cláusula, quien o quienes tengan los derechos de explotación del buque definen en primera instancia los itinerarios y escalas de la línea regular, y una vez acontecido esto, tienen la obligación de comunicárselo a los distintos fletadores por espacio (si los hubiese) o terceros que hayan adquirido los derechos de explotación de una parte de la cabida del buque (o de toda)<sup>679</sup>. La obligación de la póliza también establece un deber de comunicación en el caso de que hubiese alguna modificación respecto del itinerario que llevará el buque.

Sin embargo, el naviero fletante puede en casos concretos no cumplir exactamente los itinerarios objeto del contrato, otorgándole la misma cláusula sexta la facultad de desviarse. No autoriza al fletante al incumplimiento generalizado de los itinerarios previstos en el contrato y, en caso de desviarse, puede que tenga que indemnizar al

---

M.T., “Comentario al artículo 230 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A.(dirs.), *Comentarios...*, op. cit., pág. 770.

<sup>678</sup> “*The schedule of the itinerary as specified in Box 10 shall be advised to the Charterers as early as possible together with prompt advice of any amendments thereto*”.

<sup>679</sup> Al respecto, *vid. BIMCO Special Circular* n.º 7, de 10 de noviembre de 1993, pág. 4, en virtud de la cual para que los fletadores por espacio puedan planificar sus mercancías contenedorizadas, el fletante deberá proveer a los fletadores por espacio con las escalas del itinerario del buque.

fletador si se dan las circunstancias recogidas en la cláusula sexta: “*el fletante tendrá derecho a ejercitar la facultad de desviarse según lo dispuesto en las RLHV en cualquier momento sin dar noticia al fletador. Sin embargo, si durante el transcurso del viaje el buque se desviase en circunstancias que no están permitidas por el conocimiento de embarque u otro contrato de transporte de mercancías en los que el fletador ha utilizado un slot, el fletante deberá indemnizar al fletador por cualquier responsabilidad en la que se pueda incurrir, salvo que el fletante haya dado noticia al fletador al menos 48 horas antes de la desviación pretendida, en cuyo caso no habrá que indemnizar (traducción del autor)*”<sup>680</sup>.

Nada recoge la cláusula de la posible resolución del contrato justificada por la desviación, sino que en el mejor de los casos facultará al fletador a exigir una indemnización por los perjuicios sufridos. Tampoco el artículo 222 de la LNM contempla la resolución del contrato por la desviación de ruta: “*El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por la desviación del buque de la ruta pactada o, en su defecto, de la más apropiada según las circunstancias, a no ser que tal desviación se realice para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada que no derive del estado de innavegabilidad inicial del buque*”<sup>681</sup>. Por todo ello, dependerá del alcance del incumplimiento y los efectos que produzca la desviación para

---

<sup>680</sup> “*The Owners shall be entitled to exercise the liberty to deviate as provided in the Hague-Visby Rules at any time without notice to the Charterers. However, if during the course of a voyage the Vessel should deviate in circumstances which are not permitted by a bill of lading or other contract of carriage covering Goods for which the Charterers have used a Slot, the Owners shall indemnify the Charterers for any liability thereby incurred, unless the Owners have given at least 48 hours prior notice to the Charterers of such intended deviation, in which case this indemnity shall not operate*”.

<sup>681</sup> En el mismo sentido, el artículo 4.4 de las RLHV establece que: “*Ningún cambio de ruta para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar, ni ninguna desviación razonable, serán consideradas como una infracción o incumplimiento de estas Reglas o del contrato de transporte, y el transportador no será responsable de ninguna pérdida o daño que resulte de ello*”. En la doctrina, *vid.* SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 303 y ss.; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 267; y ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 222 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 751-753.



que efectivamente el contrato pudiese quedar resuelto con base en el artículo 222 de la LNM<sup>682</sup>.

#### **2.6.4. La obligación de navegar dentro de los límites permitidos y hacia puertos seguros: la designación del itinerario y las escalas de la línea regular**

El fletador es normalmente el que designa el lugar de entrega de las mercancías en un contrato de fletamento por tiempo y por viaje, fruto de la asunción de la gestión comercial del buque por un lado, en el primer caso, y de la designación de los puertos entre los cuales tiene que realizarse el viaje, en el segundo. Si bien ha quedado acreditado que es el fletador quien decide sobre este extremo según lo que más le convenga a sus intereses, por el contrario, en una operación de transporte de mercancías en línea regular el fletador por espacios no tiene la facultad de designar los lugares de destino, sino que le corresponde al naviero fletante llevarlo a cabo.

En el contrato de fletamento por espacio, no corresponde al fletador por espacios determinar los puertos o lugares a los que el buque debe dirigirse para entregar sus mercancías, sino que el fletador por espacio decide qué trayecto dentro del itinerario preestablecido por el fletante le interesa para transportar sus mercancías o para ceder el derecho sobre el espacio al cargador correspondiente. Aunque también podría reservar o alquilar los espacios de buque para todos los puertos o escalas de la línea regular. De manera que, dependiendo del tipo de acuerdo al que lleguen las partes, se estará ante un contrato de fletamento por espacios temporal para obtener la utilización de los *slots* durante todo el itinerario o solo de una parte del mismo.

En cualquier caso, el buque deberá emplearse entre puertos seguros (*safe ports*) según lo establece la cláusula 3 de la póliza SLOTHIRE<sup>683</sup>. Nuestro ordenamiento jurídico regula lo anterior en el artículo 215 de la LNM, en virtud del cual: “*si el puerto convenido fuera de acceso imposible o inseguro para el buque, cualquiera de las partes*

---

<sup>682</sup> Sobre el incumplimiento y la resolución del contrato tanto fortuita como culposa respecto de la obligación de desviación, *vid., infra*, el apartado 3.2 del capítulo quinto.

<sup>683</sup> *Vid.*, por todas, la cláusula 5 de la póliza NYPE 93 y la cláusula 2 de la póliza BALTIME 2001.

*podrá resolver el contrato, salvo que la imposibilidad o inseguridad sean solo temporales, en cuyo caso estarán obligadas a esperar un tiempo razonable a la subsanación del obstáculo”.*

La exégesis del precepto sugiere que el fletador deberá utilizar el buque entre puertos seguros para no incurrir en incumplimiento del contrato, y si el obstáculo fuese temporal deberá esperar un plazo prudencial, salvo que la imposibilidad o inseguridad fuesen absolutas, en cuyo caso parece más lógico desembarcar en el puerto más cercano que habilite la descarga de mercancías, en nuestro caso, contenedores<sup>684</sup>. Sin embargo, no corresponde al fletador por espacios designar los puertos en los que transcurrirá la ejecución de la línea regular ya que no recae sobre él mismo la gestión comercial del buque. En la póliza SLOTHIRE no viene expresamente recogido el deber de designar puertos seguros, ya que es tarea del naviero fletante designarlos y, en consecuencia, diseñar los itinerarios y las escalas, pero se entiende que existe un deber implícito por parte del fletante de emplear el buque en puertos seguros o, *contrario sensu*, de no emplear el buque en puertos donde exista riesgo para el desarrollo normal del contrato<sup>685</sup>. Pero, ¿qué se entiende por puertos seguros?

Por un lado, nuestra LNM establece en el artículo 225 que “*Si el puerto de destino designado en el contrato no fuera accesible en condiciones de seguridad para el buque, el porteador podrá dirigirlo al puerto conveniente más próximo y exigir que se acepte allí la entrega de las mercancías*”. El citado artículo realiza una conceptualización negativa de puerto seguro, en virtud de la cual un puerto no seguro es aquel que no fuese accesible en condiciones de seguridad, por lo que a *contrario sensu* un puerto seguro es aquel al que se puede acceder en condiciones de seguridad<sup>686</sup>.

---

<sup>684</sup> No solo es importante que el lugar de destino cumpla con la condición de puerto seguro (*safe port*) o muelle seguro (*safe berth*), sino que las partes suelen incluir en la misma cláusula la condición *siempre a flote* (*safe berth always afloat*), como ocurre por ejemplo en la cláusula 1 de la póliza LINERTIME 2015. Al respecto, *vid.* ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, A., “Comentario del artículo 215 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 721.

<sup>685</sup> *Vid.* GABALDÓN, J., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 559; y RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual de Derecho...*, *op. cit.*, pág. 97.

<sup>686</sup> A tal efecto, *vid.*, ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 535, quien mantiene que dentro de la conceptualización de los puertos inseguros hay que incluir “*las circunstancias geográficas, topográficas,*

En la jurisprudencia inglesa es significativa la definición de “puerto seguro” recogida en la sentencia al asunto *The Eastern City*<sup>687</sup>, que delimita conceptualmente la figura en sentido negativo, al igual que el artículo 225 de la LNM, de manera que un puerto no será seguro si el buque no puede alcanzarlo, usarlo y regresar sin estar expuesto a un peligro que no pueda ser subsanado con el ejercicio profesional y buenas dotes de navegación<sup>688</sup>. Definición que ha ido completándose con la casuística, de manera que el hecho de tener condiciones meteorológicas adversas puntuales no convierte al puerto en inseguro, sino que es necesario esperar a que el puerto tenga condiciones normales de entrada y salida<sup>689</sup>.

Sin embargo, no podríamos argumentar que un puerto es seguro en invierno en zonas de frecuente oleaje, ya que estos hechos pueden ser constitutivos incluso de límites geográficos no seguros. Es necesario distinguir los elementos de inseguridad que hacen que un puerto no se encuentre en condiciones óptimas de seguridad y las circunstancias temporales peligrosas. Un puerto puede ser inseguro si existe riesgo de inestabilidad política<sup>690</sup> y, en materia náutica, un puerto en el cual las luces que determinan la navegación de los buques no funcionen correctamente por la noche puede ser considerado un puerto inseguro<sup>691</sup>. Por todo ello, las escalas o puertos de la línea regular pueden ser considerados como inseguros aunque en un primer momento no lo fuesen, por lo que habrá que estar a las circunstancias de cada caso para determinar si puede accederse al

---

*meteorológicas, sanitarias, sociales y políticas que hacen de la decisión de atraque una maniobra imprudente que debería haberse evitado*”.

<sup>687</sup> *Vid.* Leeds Shipping Co. v. Société Française Bunge (*The Eastern City*) [1958] 2 Lloyd’s Rep. 127.

<sup>688</sup> Definición que posteriormente ha sido confirmada en la sentencia en el asunto Unitramp v. Garnac Grain Co. Inc. (*The Hermine*) [1979] 1 Lloyd’s Rep. 212; y, recientemente, en la sentencia al caso Gard Marine & Energy Ltd. v. China National Chartering Co. Ltd. (*The Ocean Victory*) [2014] 1 Lloyd’s Rep. 59.

<sup>689</sup> *Vid.* la sentencia al asunto Compania Naviera Maropan S.A. v. Bowaters Lloyd Pulp and Paper Mills Ltd. (*The Stork*) [1955] 1 Lloyd’s Rep. 349 (H.L.), confirmado en la sentencia al caso *The Ocean Victory* [2014] 1 Lloyd’s Rep. 59.

<sup>690</sup> *Vid.* la sentencia al asunto Pearl Carriers Inc. v. Japan Line Ltd. (*The Chemical Venture*) [1993] 1 Lloyd’s Rep. 508.

<sup>691</sup> *Vid.* la sentencia al caso Independent Petroleum Group Ltd. v. Seacarriers Count Pte. Ltd. (*The Count*) [2008] 1 Lloyd’s Rep. 72 .

puerto en condiciones de seguridad, todo ello de conformidad con los artículos 215 y 225 de la LNM.

### 2.6.5. El empleo del buque dentro de los límites geográficos establecidos

Al hablar de utilizar el buque dentro de los límites establecidos, estamos haciendo referencia a límites geográficos que suelen detallarse en la póliza de fletamento, que tienen que ver más con aspectos relacionados con la seguridad del buque como consecuencia de la puesta a disposición del buque por el fletante que con los límites geográficos en sí<sup>692</sup>. Esta es una obligación propia de los contratos de fletamentos por tiempo en los que el fletador tiene el control comercial del buque y está facultado para dar órdenes al fletante, dirigiendo el buque hacia los lugares que le resulten de interés.

Dentro de una operación de transporte de mercancías en línea regular, es el naviero fletante el que tiene la gestión comercial del buque que opera en línea regular. Por ello, cuando se celebra un contrato de *slot charter*, el fletador por espacio no adquiere la gestión comercial del buque sino solo el derecho de explotación de los espacios del mismo, que no le faculta ni para elegir el itinerario o la ruta ni las escalas, que se encuentran predefinidas por el naviero fletante u operador principal de la línea. No obstante, el naviero fletante, al elegir la ruta y los puertos donde se realizarán las operaciones de carga y descarga de mercancías en la línea regular, es necesario que tenga en cuenta ciertos lugares geográficos donde la navegación no es del todo aconsejable o segura.

Según la terminología inglesa, estas cláusulas reciben el nombre de *trading limits*, y están presente en la mayoría de pólizas de fletamento tanto por tiempo como por viaje<sup>693</sup>, ya que como su nombre indica recogen los “límites” dentro de los cuales debe emplearse el buque. En la póliza SLOTHIRE, los *trading limits* se recogen en la cláusula

---

<sup>692</sup> Vid. ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 534, quien sostiene que el contenido de la obligación se justifica por razones de seguridad y se desdobra en dos aspectos: destinar el buque a viajes y puertos seguros y cargar mercancías que no afecten a la seguridad de la navegación.

<sup>693</sup> En este sentido, *vid.*, entre otras, la cláusula 3 de la póliza BOXTIME 2004; la cláusula 5 de la póliza NYPE 93; y la cláusula 2 de la póliza BALTIME.

3, la cual establece que el buque será empleado conforme a lo dispuesto en los *Institute Warranty Limits*, que son los límites geográficos dentro de los cuales pueden operar los buques con mayor seguridad y sin incurrir en suplementos adicionales relativos a la prima del seguro marítimo<sup>694</sup>. Realmente los *trading limits* operan como una garantía para ambas partes ya que el objeto de los mismos es que el buque navegue siempre en unos límites o zonas seguras, independientemente de la gestión comercial que se haga del mismo.

Se podría navegar fuera de dichos límites y aparentemente no incurrir en ningún peligro adicional, pero significativamente aumentan las probabilidades de que encontremos dificultades que puedan constituir un riesgo para la navegación, como por ejemplo que un buque se encuentre en el Ártico fuera de los límites establecidos, para determinadas épocas del año, y sufra daños en el casco por el hielo y necesite ser reparado, provocando demoras en la entrega de mercancías y costes económicos extraordinarios por la reparación. La probabilidad de encontrar dicho problema quizá no sea muy alta si la desviación no es muy acentuada, pero será suficiente para que la aseguradora incremente la prima del seguro marítimo o no cubra el siniestro en caso de producirse.

Una de las obligaciones del tomador (o asegurado) en el Derecho de seguros<sup>695</sup> es la de comunicar los riesgos que serán objeto de la cobertura en la póliza. Este deber de comunicación o declaración de los riesgos puede dividirse en dos etapas: una previa, antes de la celebración del contrato, y una posterior, durante toda la vida del contrato. Volviendo al ejemplo anterior, en caso de que se deba producir la desviación o fuese

---

<sup>694</sup> *Vid.* la cláusula 3 de los comentarios a la póliza SLOTHIRE en la *BIMCO Special Circular* n.º 7, de 10 de noviembre de 1993, pág. 3.

<sup>695</sup> El Derecho de seguros se regula en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro, la cual recoge en su contenido todas las modalidades de seguro, entre las que se encuentra la marítima. Sin embargo, el Derecho de seguros marítimo supone una especialidad que por su trascendencia se separa del régimen común, y por ello la LNM los regula en los artículos 406-467. Sin embargo, las disposiciones de la LNM tienen un carácter dispositivo (artículo 407), mientras que las de la Ley de contrato de seguro son obligatorias y sin posibilidad de pacto en contrario, salvo que en el precepto en cuestión se disponga otra cosa (artículo 2).

necesario navegar fuera de los *trading limits*, se requiere que el asegurado comunique esta circunstancia a su asegurador<sup>696</sup> y, lógicamente, al fletador o fletadores por espacio.

Las *Institute Warranty Limits (IWL)*, que fueron redactadas por el *Institute of London Underwriters*<sup>697</sup>, con el paso del tiempo quedaron obsoletas y en 2003 este Instituto elaboró una actualización de las mismas, cambiando su nombre a *International Navigating Limits (INL)*, que pueden traducirse como límites internacionales para la navegación, que no requiere mayor explicación ya que por sí solo se integra en la definición que dimos anteriormente de las IWL. Las INL ya han sido incorporadas en las principales pólizas de fletamento modernas como en la BOXTIME 2004<sup>698</sup>, en las que establece que el buque será empleado dentro de los límites establecidos según la *International Navigating Limits (INL)*<sup>699</sup>.

Para entender bien tanto las IWL como las INL, es necesario hacer una breve exposición de los límites que la comprenden. Según establece el *Standard PI Club*

---

<sup>696</sup> Sobre el deber de declaración del riesgo, *vid.* el artículo 423 de la LNM, en virtud del cual “*el tomador del seguro o el asegurado deberá durante el curso del contrato comunicar al asegurador, tan pronto como le sea posible, todas las circunstancias que agraven el riesgo y sean de tal naturaleza que si hubieran sido conocidas por este en el momento de la perfección del contrato, solo habría celebrado o lo habría concluido en condiciones más gravosas*”, mismo tenor que el clausulado del artículo 11 de la Ley de contrato de seguro. En la doctrina, *vid.*, por todos, CLAVERO TERNERO, M.F., *Los clubs...*, *op. cit.*, págs. 45 y ss.; ROSE, F., *Marine insurance...*, *op. cit.*, págs. 70-95; GIRGADO PERANDONES, P., “Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 639 y ss.; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 885; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 827-828; y “Comentario al artículo 423 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 1322-1324.

<sup>697</sup> *Vid.* la cláusula 3 de los comentarios a la póliza SLOTHIRE en la *BIMCO Special Circular n.º 7*, de 10 de noviembre de 1993, pág. 3

<sup>698</sup> Sobre esta póliza, *vid.*, *supra*, el apartado 4.1 del capítulo segundo, donde se analiza la misma en el marco de la distinción de figuras afines al contrato de *slot charter*.

<sup>699</sup> *Vid.* la cláusula 3 (a) de la póliza BOXTIME 2004, según la cual el buque deberá ser empleado según lo dispuesto por las INL y dentro de los límites indicados en la casilla 16 para el transporte de mercancías permitidas entre puertos seguros o lugares donde el buque puede permanecer en condiciones de seguridad a flote (traducción del autor), “*The Vessel shall be employed in lawful trades within International Navigating Limits (INL) and within the Trading Limits as indicated in Box 16 for the carriage of lawful goods between safe ports or places where she can safely lie always afloat*”. Podemos ver que, como la póliza se configura dentro de un contrato de fletamento por tiempo, tiene sentido que se dirija expresamente al que emplea el buque, es decir, el fletador.

(*Protection and Indemnity Club*<sup>700</sup>), existen diez zonas en el mundo consideradas como no aptas para la navegación<sup>701</sup>, como son por ejemplo las zonas más próximas a los casquetes polares o zonas donde existen situaciones de inestabilidad política donde la piratería y el abordaje se dan con frecuencia. Por ello, si se superasen los límites geográficos establecidos en cada zona podrá ser objeto de una compensación económica, por un lado, exigida por la aseguradora mediante una prima adicional, y por otro, por el fletante, que podría observar o no un incumplimiento contractual, cuya rigurosidad dependerá de cada caso en concreto. Es por eso que el naviero fletante tiene que observar estas disposiciones con carácter previo para ver si es posible navegar en la ruta que se establezca en la línea regular, y en caso contrario, delimitar las zonas de navegación para prever los posibles incidentes que pudieran surgir.

### **2.6.6. La comunidad de fletadores por espacio en la gestión comercial del buque**

En las operaciones de transporte marítimo de mercancías en línea regular, el naviero fletante u operador principal de la línea es quien realiza la navegación entre las distintas escalas. Sobre el mismo recae la gestión comercial del buque, con independencia del número de fletadores por espacio que posteriormente celebren con el naviero contratos de explotación de los espacios del buque. Sin embargo, al margen de los contratos de fletamento en su concepción más purista, ¿que ocurriría si existiesen varios de esos fletadores por espacios que estuviesen interesados en adquirir el control comercial del buque que opera en línea regular?

---

<sup>700</sup> Un P&I Club es un Club o asociación formada sobre la base de un sistema mutual que proveen seguros para la reparación o indemnización del daño a cambio de una prima o contraprestación económica. Ampliamente, *vid.*, entre otros, CLAVERO TERNERO, M.F., *Los clubs...*, *op. cit.*, págs. 11-26, HILL PRADOS, M.C., *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Bosch, Barcelona, 1992, págs. 33-64; HAZELWOOD, S., *P&I Clubs: Law and Practice*, LLP, London, 2000, págs. 6-30; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa (del Código de Comercio, a la Reforma del Derecho de la Navegación marítima)*, Aranzadi, Navarra, 2009, págs. 65-100; FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., y TORRES PÉREZ, F.J., “P&I Clubs: organización interna y posición jurídica de los socios”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L.(dir.), *Estudios...*, *op. cit.*, págs. 997-1112; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 800.

<sup>701</sup> *Vid.* el informe de prevención de riesgos de febrero de 2016, disponible en <http://www.standard-club.com/media/1984187/loss-prevention-international-navigating-limits.pdf> (última visita 23/11/2016).

Cuando se celebran distintos contratos de fletamento por espacio, ninguno de los fletadores por espacio adquiere la gestión comercial del buque y por lo tanto no están facultados para dar órdenes comerciales al naviero fletante. La gestión comercial del buque no puede repartirse en distintas partes, ya que sería difícil dar instrucciones legítimas al naviero fletante sin en ocasiones afectar los derechos de los demás adquirentes de derechos de explotación de los espacios del buque. Por ello, dentro de los posibles escenarios, uno de ellos es que varios fletadores compartan los espacios del buque y de manera conjunta adquieran los derechos de explotación del buque en su totalidad mediante un contrato de explotación de buque como un fletamento por tiempo, entre otros. Al actuar de manera común como una sola parte y adquirir la gestión comercial del buque, los distintos fletadores podrán dar órdenes en relación con la gestión comercial del buque al naviero fletante.

Al producirse una comunidad de fletadores por espacio, ésta se regirá por las normas de la comunidad de bienes o derechos –en el fletamento por espacio lo que habría sería una copropiedad de derechos– que se regirá por los artículos 392 y siguientes del Código Civil<sup>702</sup>. Este sería el caso de que, se celebre un contrato de fletamento por tiempo y el fletante por tiempo traslada la gestión comercial del buque a una comunidad de fletadores, la cual asume los derechos y obligaciones del fletador por tiempo. La comunidad es necesaria ya que la obligación de dar órdenes no es divisible<sup>703</sup>, y éstos serían adoptados por mayoría (artículo 398 del Código Civil y artículo 151 de la LNM).

Sin embargo, no puede confundirse la comunidad de fletadores por espacio con la figura del condominio del buque, ya que la primera consiste en una agrupación de fletadores que adquieren los derechos de explotación de un número determinado de *slots*, donde no se transmite ni la posesión de los espacios ni la propiedad del buque y, la segunda, es la copropiedad de un buque o embarcación cuando tenga como finalidad su

---

<sup>702</sup> Según lo dispuesto en el artículo 392 del Código Civil, “*Hay comunidad cuando la propiedad de una cosa o un derecho pertenece pro indiviso a varias personas*”.

<sup>703</sup> Al respecto, *vid.* el artículo 1151 del Código Civil, en virtud del cual “*Para los efectos de los artículos que preceden, se reputarán indivisibles las obligaciones de dar cuerpos ciertos y todas aquellas que no sean susceptibles de cumplimiento parcial. Las obligaciones de hacer serán divisibles cuando tengan por objeto la prestación de un número de días de trabajo, la ejecución de obras por unidades métricas u otras cosas análogas que por su naturaleza sean susceptibles de cumplimiento parcial*”.



explotación mercantil, según lo dispuesto en el artículo 150 de la LNM<sup>704</sup>. De la redacción del citado artículo sólo podrá constituirse el condominio sobre un buque o embarcación, lo que *prima facie* no parece que pueda realizarse sobre los derechos del buque<sup>705</sup>. Con la nueva configuración legal de la figura, se abandona la antigua presunción de sociedad<sup>706</sup>, por lo que en relación con el contrato de *slot charter*, es más acertado afirmar que sobre una pluralidad de fletadores en comunidad imperen las reglas de la comunidad del Código Civil y no las de los condóminos recogidas en los artículos 150 y siguientes de la LNM.

Por todo ello, los fletadores por tiempo en comunidad actuarán *colectivamente* dando órdenes al fletante como si se tratase de un solo fletador por tiempo. Una vez determinado el alcance de la comunidad y celebrado el contrato de explotación del buque, los fletadores en comunidad utilizarán los espacios del buque según lo hayan acordado entre ellos. Esto no los convierte en fletadores por espacio, ya que la relación obligatoria entre los fletadores en comunidad y el naviero fletante es de fletamento por tiempo u otro contrato de explotación del buque por el cual se transfiera la gestión comercial del buque. Lo anterior no implica que no puedan celebrarse contratos de fletamento por espacio posteriormente con la comunidad de fletadores, la cual actuaría como naviero fletante frente a tales fletadores por espacio por tener la comunidad de fletadores los derechos de explotación del buque según el artículo 145.2 de la LNM.

---

<sup>704</sup> En la doctrina, *vid.* ALBA FERNÁNDEZ, M., “Los sujetos de la navegación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 257-260; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., y DÍAZ DE LA ROSA, A. “Los sujetos de navegación en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 196-206; y ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 150 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 438-442.

<sup>705</sup> Que el contrato de condominio naval en la LNM esté vinculado a la propiedad no implica que no puedan haber comunidades de derechos diferentes al de propiedad sobre el buque, las cuales, eso sí, carecen de regulación en la LNM (son atípicas) y encuentran su disciplina en las reglas generales en materia de obligaciones y contratos. En este sentido, *vid.* GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (*vid.* “Los sujetos de navegación en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 198) quienes opinan que no existen motivos por los que la comunidad no verse sobre otros derechos y no exclusivamente sobre la propiedad, de manera que los citados autores proponen sustituir el término condominio por “comunidad naval”.

<sup>706</sup> *Vid.* MATILLA ALEGRE, R., *El naviero...*, *op. cit.*, pág. 46; y ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 150 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 441, quien además mantiene que de esta manera se aleja la figura del condominio naval de la comunidad ordinaria, que existiría cuando los copropietarios no ponen en común el buque para explotarlo.

También puede plantearse la hipótesis de que el naviero fletante celebre distintos contratos de fletamento por espacio con distintos fletadores, y éstos a su vez formen un consorcio para la explotación de *slots*. De tal manera, cada fletador por espacio seguiría respondiendo individualmente frente al naviero fletante, pero a nivel interno podrían gestionar la capacidad de carga de cada uno de manera común para poder optimizar al máximo la ocupación de los *slots*, pudiendo operar frente a los cargadores como un solo oferente de *slots* o como operadores competidores. No obstante lo anterior, la gestión comercial del buque seguiría estando en el naviero fletante, salvo que acuerde con el consorcio de fletadores por espacio su transmisión.

### 3. OBLIGACIONES DEL FLETADOR POR ESPACIOS

#### 3.1. El pago del flete como contraprestación económica por el uso de los *slots*

Una vez que las partes manifiestan su consentimiento para vincularse contractualmente, el fletador por espacio se obliga, como contrapartida al uso de los espacios acordado, a pagar una contraprestación económica al naviero fletante. El pago de esta contraprestación supone la satisfacción del deber jurídico que pesa sobre el fletador por espacios como deudor<sup>707</sup>, siendo la manera natural de éste de liberarse de su obligación y satisfacer al mismo tiempo los intereses de su acreedor (en este caso, el naviero fletante).

---

<sup>707</sup> Sobre el pago como contraprestación liberatoria de la obligación, *vid.*, el artículo 1156 del Código Civil, y en la doctrina, *vid.*, por todos, CRISTOBAL MONTES, A., *El pago o cumplimiento de las obligaciones*, Tecnos, Madrid, 1986, págs. 409 y ss.; PUIG BRUTAU, J., *Fundamentos de Derecho Civil*, tomo I, vol. 2, Bosch, Barcelona, 1985, págs. 239 y ss.; *Compendio de Derecho Civil*, Bosch, Barcelona, 1997, pág. 66; LACRUZ BERDEJO, J., *Elementos...*, *op. cit.*, págs. 125 y ss.; CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho civil...*, *op. cit.*, págs. 416-431; DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, pág. 542. Sobre el pago en la LNM, *vid.*, en la doctrina, RODRIGO DE LARRUCEA, J., “Los derechos de la gente de mar en la Ley de Navegación Marítima”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 135-136; GARCÍA ÁLVAREZ, B., “El contrato de fletamento: deberes del fletador, plancha y demoras y extinción anticipada del contrato”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 316-317; PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 261-262; y ARROYO, I., “Comentario del artículo 203 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 23-41.

Pero antes de entrar a evaluar la forma de pago es necesario hacer una breve reflexión sobre la terminología utilizada en los contratos para esta obligación del fletador. Como expusimos anteriormente<sup>708</sup>, el contrato de *slot charter* puede contener elementos tanto de las modalidades de fletamento por tiempo como por viaje. En los contratos de fletamento por tiempo, siguiendo la terminología inglesa, el fletador tiene que pagar al fletante el flete, denominado *hire* (renta o alquiler), como contraprestación durante el tiempo que se determine en el contrato. Por otro lado, en el fletamento por viaje, la terminología utilizada para la contraprestación es *freight* (flete)<sup>709</sup>.

Analizando el fletamento por tiempo, no tiene sentido utilizar el término *hire* ya que no estamos ante un contrato de arrendamiento de buque propiamente dicho<sup>710</sup>. El Derecho inglés lo considera así igualmente ya que, como se afirma en la sentencia al asunto *The London Explorer*<sup>711</sup>, no hay arrendamiento en ningún sentido pues el buque permanece en posesión del fletante en todo momento, obteniendo el fletador el derecho de utilizar el buque y explotarlo económicamente. Sin embargo, ¿cuál es el motivo por el que se utiliza esta terminología más cercana al arrendamiento?

Sobre esta cuestión, la propia jurisprudencia inglesa apunta que el término *hire* simplemente es una palabra que no tiene ninguna referencia a los arrendamientos, tan solo es un término que ha sido utilizado comúnmente tanto por la doctrina como por los propios operadores marítimos para diferenciarlo del *freight*, reservado para los

---

<sup>708</sup> *Vid., supra*, el apartado 3.3 del capítulo segundo.

<sup>709</sup> En relación con la terminología utilizada en las operaciones de *slot chartering*, *vid., supra*, el apartado 1 del capítulo segundo, y la nota 157.

<sup>710</sup> Según la doctrina más autorizada, las pólizas de fletamento utilizan la expresión *hire* de manera incorrecta y equívoca. *Vid.* GABALDÓN, J., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 551.

<sup>711</sup> En el Derecho inglés, *vid.* la sentencia al asunto *London and Overseas Freighters v. Timber Shipping Co. (The London Explorer)* [1971] 1 Lloyd's Rep. 523, pág. 526, la cual establece que bajo un contrato de fletamento no existe una renta o arrendamiento en sentido estricto, si bien el buque fletado permanece en posesión del fletante y los que estén bajo el mandato del mismo, obteniendo el fletador un derecho a usar el buque (traducción del autor), "*Under [a time] charter there is no hiring in the true sense... the chartered vessel remains in the possession of the owners, and the master and crew remain the owners' servants. What the charterer gets is a right to have the use of the vessel*". En la misma línea, *vid.* la *ratio decidendi* del magistrado Lord Hobhouse en la sentencia al caso *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147, pág. 156.

fletamentos por viaje y los conocimientos de embarque<sup>712</sup>. Sin embargo, sí hay una diferencia entre *hire* y *freight*, y es que, en el primero, el fletante es acreedor de una contraprestación económica regular, que además ha de realizarse periódicamente, mientras que, en el segundo, el pago del flete es único e individual para cada viaje.

En nuestro ordenamiento jurídico, la LNM no hace distinción terminológica, limitándose a hacer referencia directa al flete del fletamento por tiempo. El flete, por lo tanto, se devengará día a día durante todo el tiempo en el que buque se encuentre a disposición del fletador<sup>713</sup>, resultando ser un devengo periódico y regular mientras el contrato esté en vigor, y para los fletamentos por viaje, un pago de tracto único e instantáneo. Por lo demás, al no hacer referencia al flete del fletamento por viaje, nuestro legislador opta por no hacer distinción terminológica entre ambos por lo que en caso de tener que hacer referencia al *freight* es más apropiado utilizar simplemente la expresión *flete* para referirnos al mismo. Por todo ello, será la autonomía de las partes la que determine el contenido de la obligación de pago.

La póliza SLOTHIRE, emplea la terminología *hire* sin hacer referencia expresa a ninguna modalidad de fletamento en su cláusula 5, la cual se dispone que:

*“El flete mostrado en la casilla 15 y una cantidad adicional (por día) indicada en la casilla 16 para cada contenedor que necesite suministro de corriente eléctrica desde el buque, en su caso, se pagará en el lugar indicado en la casilla 17 durante los días establecidos en la casilla 18 después del comienzo del viaje. El precio del flete y la cantidad adicional, si la hubiera, se entenderán ganados una vez comience el viaje, independientemente del número de slots dispuestos, y no será devuelto en ningún caso. El pago extemporáneo otorgará al fletante un tipo de interés por año según lo acordado en la casilla 19. Si la casilla 19 no hubiese sido cumplimentada se aplicará el tipo de interés oficial de descuento para letras de cambio válido*

---

<sup>712</sup> Así lo afirma el *High Court* inglés en la sentencia al caso *Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. v. Molena Alpha Inc. (The Nanfri)* [1978] 2 Lloyd’s Rep. 132.

<sup>713</sup> Así lo establece el artículo 233 de la LNM, sobre el cálculo y el devengo del flete. En la doctrina, *vid.* GABALDÓN, J., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 519-522; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 558-560; COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, págs. 305-340, y, en especial, GÓMEZ PRIETO, M.T., “Comentario del artículo 233 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 778-787, quien realiza un análisis extenso sobre el devengo del flete y sus reglas de determinación.

en el lugar del pago indicado en la casilla 17, incrementado en un 3 por ciento (traducción del autor)<sup>714</sup>.

De la lectura de la cláusula transcrita puede desprenderse que se empleará el flete del fletamento por tiempo (*hire*) en la póliza SLOTHIRE para satisfacer la contraprestación económica, aunque su nominación no sea del todo coherente. Si observamos el texto de la casilla 15 (*Box 15*) a la que hace referencia, encontramos que el flete se pagará por cada viaje que se realice (*slot charter hire FIOS per voyage*). ¿Es la anterior una manifestación o referencia al fletamento por viaje? En nuestra opinión, tan solo se trata de una determinación del flete que se debe pagar, el cual en este caso queda fijado en términos FIOS<sup>715</sup>. Se puede afirmar por lo tanto que un contrato de *slot charter* puede ser de larga duración, referido a la durabilidad de la prestación en el tiempo, y la contraprestación realizarla en base a los viajes que se realicen. Lo anterior integraría en la delimitación conceptual del contrato elementos tanto del fletamento por tiempo como por viaje, lo que reafirma nuestra teoría de su naturaleza jurídica mixta.

Por otro lado, en los contratos *ad hoc* analizados nada se dispone sobre el sistema de pago del flete, el cual habrá de establecerse entre las partes en un momento posterior a la firma del contrato, lo cual no lo convierte en un elemento que condicione la validez del mismo<sup>716</sup>. Podemos afirmar que dichos contratos de fletamento denominados *por espacio* (*slot charterparty* o *space charterparty*) no son fletamentos por sí mismos, sino que su naturaleza jurídica depende de cómo se configura el contrato por las partes, de ahí

---

<sup>714</sup> “*Slot Charter Hire at the rate shown in Box 15 and an additional amount (per day) indicated in Box 16 for each Container receiving a supply of power from the Vessel, if any, shall be payable at the place indicated in Box 17 within the number of days shown in Box 18 after commencement of the voyage. Such Slot Charter Hire and additional amount, if any, shall be deemed earned upon the commencement of the voyage, irrespective of the number of Slots used, and shall be non-returnable in any event. Late payment shall entitle the Owners to an interest rate per annum as agreed in Box 19. If Box 19 has not been filled in, the official discount rate on bills of exchange as valid at the place of payment indicated in Box 17, increased by 3 per cent, shall apply*”.

<sup>715</sup> Siglas que significan *Free In and Out Stowed*. Es decir, que los gastos y las responsabilidades de las operaciones de carga, descarga y estiba no serán a cargo del fletante.

<sup>716</sup> Los contratos analizados tienen en común una estructura en la cual quedan reflejadas aquellas condiciones por las cuales se regirán los acuerdos que se realizarán posteriormente, lo que lo acerca a una especie de contrato marco o contrato normativo. Sobre estos contratos, *vid.* el apartado 4.3 del capítulo tercero.

que podamos integrarlos también dentro de los contratos de *slot*, entendidos como aquellos cuyo objeto recae sobre el espacio o los espacios de un buque.

La cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE se ocupa de computar el pago del flete en cuanto a su cantidad, devengándose el pago del mismo desde el comienzo del viaje, momento en que nace el derecho de crédito del fletante sobre el importe del flete. Al no estar frente a un fletamento por tiempo estrictamente hablando, no se menciona la posibilidad de establecer un pago periódico y continuado en el tiempo, algo que sí hace la BIMCO en sus comentarios sobre la póliza SLOTHIRE<sup>717</sup>, al afirmar que el flete podrá expresarse bien como “*daily rate per slot*” o “*as a lump sum rate per slot*”, la primera haciendo referencia a una cantidad periódica por cada espacio dispuesto, y la segunda a un único pago por el valor de cada espacio<sup>718</sup>, sin tener en cuenta el peso (que como máximo será de 20 toneladas por contenedor).

En cuanto al devengo del flete, en la póliza SLOTHIRE el derecho al mismo lo adquiere el fletante desde que comienza el viaje, aunque aún no se haya realizado el pago, y además, una vez pagado no puede ser devuelto<sup>719</sup>. No cuestionamos el carácter absoluto de la obligación de pago<sup>720</sup>, que además tiene un límite temporal establecido en la póliza

---

<sup>717</sup> Vid. los comentarios sobre la póliza SLOTHIRE, *BIMCO Special Circular n.º 7, 10th November 1993*, disponible en [https://www.bimco.org/~media/Chartering/Special\\_Circulars/SC1993\\_11\\_10.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Special_Circulars/SC1993_11_10.ashx) (última consulta 15/6/18).

<sup>718</sup> Sobre los distintos tipos de fijación del flete, recogiendo los mencionados en esta cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE, *vid.*, por todos, GABALDÓN, J., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 520. Nótese, por otro lado, que la cláusula 1 (a) y la casilla 8 de la póliza SLOTHIRE contienen una limitación de peso máximo para los contenedores.

<sup>719</sup> Así lo recoge la cláusula 5, línea 69, “*and shall be non-returnable in any event*”. La restitución del flete en cualquier caso puede tener lugar en nuestro ordenamiento en aquellos casos en los que se produzca un supuesto de ineficacia del contrato que dé lugar a la resolución, rescisión o la nulidad del contrato. *Vid.* los artículos 1123, 1124, 1291 y 1303 del Código Civil al respecto. Sobre la restitución de las prestaciones, *vid.*, *infra*, los apartados 5.1 y 5.2 del capítulo quinto.

Este tipo de cláusulas suelen ser frecuentes en la práctica con el nombre de “flete a todo evento”, y así lo reconoce nuestra jurisprudencia en la sentencia n.º 254/1984 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 1984 (ROJ: 254/1984, *Id Cendoj*: 28079110011984100253), en virtud de la cual el flete a todo evento o “flete ganado a todo evento” hace referencia a que “*desde el momento en que el buque cargado se hace a la mar el fletador consolida su derecho al cobro del flete completo, aunque por naufragio o cualquier otra causa el viaje no se complete*”.

<sup>720</sup> *Vid.* el artículo 1156 del Código Civil. En la doctrina civilista, *vid.* CRISTOBAL MONTES, A., *El pago...*, *op. cit.*, págs. 409 y ss.; PUIG BRUTAU, J., *Fundamentos...*, *op. cit.*, págs. 239 y ss.; y *Compendio...*, *op. cit.* pág. 66; LACRUZ BERDEJO, J., *Elementos...*, *op. cit.*, págs. 125 y ss.; CASTÁN

en la casilla 18, cuyo incumplimiento permitiría la aplicación directa de la cláusula 5, que regula las demoras en los pagos, en virtud de la cual se aplicará un interés que puede ser establecido por las partes en la casilla 19. De no convenirse expresamente un interés en la póliza de fletamento, la cláusula 5 establece que el interés será el tipo oficial de descuento para las letras de cambio (*bills of exchange*) válida en el lugar de pago indicado en la casilla 17, incrementado en un 3%<sup>721</sup>.

Sin duda, la intención del comité de la BIMCO encargado de elaborar los términos de la póliza SLOTHIRE no fue contemplar el mero retraso en el pago como un incumplimiento que pudiera generar la terminación anticipada del contrato, ya que no ha desarrollado nada sobre este extremo. Sin embargo, de la cláusula 5 podemos extraer las siguientes conclusiones:

- a) El pago del flete se producirá después del comienzo del viaje, salvo pacto en contrario.
- b) Una vez comenzado el viaje, se produce el nacimiento de un derecho de crédito a favor del fletante por el importe del flete.
- c) A pesar de concederse un plazo determinado después del comienzo del viaje para realizar el pago, el nacimiento de la obligación se sitúa en el mismo instante en que el viaje tiene su comienzo.
- d) El retraso del pago genera al fletante un interés aplicable al flete, pero no *prima facie* un derecho a resolver el contrato.

Veamos un caso práctico sobre el cumplimiento de la obligación de pago del flete: en el supuesto de que el fletador no cumpla con su obligación de pago dentro del plazo máximo permitido en la casilla 18 y, siendo el pago una de las obligaciones principales del fletador, ¿cómo puede el fletante reclamar el pago del flete en el caso de que no se

---

TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, *op. cit.*, págs. 409 y ss.; y DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, pág. 542.

<sup>721</sup> “The official discount rate on bills of exchange as valid at the place of payment indicated in Box 17, increased by 3 per cent, shall apply”. La *discount rate* o tipo de descuento es el tipo de interés que los bancos centrales aplican a las instituciones financieras por el dinero que les prestan. *Vid.*, por todos, MATEO MARTÍNEZ, J., *Diccionario de términos de la banca*, Ariel, Madrid, 2009, pág. 111.

produzca el cumplimiento por parte del fletador? ¿A partir de cuando se consideraría un incumplimiento de la obligación de pagar?

Al margen del estudio sobre los supuestos de ineficacia que veremos más adelante<sup>722</sup>, debemos hacer unas precisiones al respecto. La cláusula 5 expresamente dispone que el flete se pagará *within the number of days shown in Box 18*, esto es, dentro del plazo indicado en la casilla 18, lo que lo convierte en una obligación sujeta a plazo, el cual una vez transcurrido, hace exigible su cumplimiento<sup>723</sup>. No cabe duda que la casilla 18 determina un día cierto en el calendario a partir del cual el acreedor o fletante podrá exigir el cumplimiento del pago del flete si voluntariamente el fletador no ha procedido a hacerlo en el plazo permitido en el contrato, pero por otra parte, ¿es el término o advenimiento del día máximo permitido el que genera ese derecho?

No podemos confundir las obligaciones a plazo, que son las que permiten realizar la prestación dentro de un tiempo determinado, y las obligaciones a término, aquellas que han de realizarse a la llegada de un momento concreto. En este caso, salvo que la fecha determinada en la casilla 18 coincida con el día en que comience el viaje, el fletador tiene un plazo para realizar su prestación<sup>724</sup>. El uso de la palabra *within* (entre) es lo que convierte la obligación de pago en este contrato de *slot charter* en concreto en una obligación a plazo y no a término, sin olvidarnos de que el transcurso del plazo es lo que permite al acreedor exigir el pago<sup>725</sup>.

---

<sup>722</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 6 del capítulo quinto.

<sup>723</sup> Así lo establece el artículo 1125 del Código Civil. Estamos ante un suceso cierto, reflejo del principio del Derecho romano *certus an/certus quando* que aún se mantiene en el mencionado artículo. El hecho de permitir el contrato un plazo para realizar el pago no hace que la cláusula 5 tenga necesariamente un componente condicional, sino que debemos enfocarlo como una obligación sometida a término. En la doctrina, *vid.*, por todos, CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, *op. cit.*, págs. 223-228; y DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, págs. 369 y ss.

<sup>724</sup> La discrecionalidad del deudor tendrá fin cuando el tiempo o el acreedor se lo exijan, y por ello el no cumplimiento dentro del plazo debe distinguirse del incumplimiento definitivo, que es el que genera la responsabilidad contractual. Al respecto, *vid.* el artículo 1100 del Código Civil.

<sup>725</sup> Sobre el plazo y su cumplimiento, *vid.*, por todos, DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, págs. 372-373. A tal efecto, conviene recordar que según lo dispuesto en el artículo 62 del Código de Comercio, “*Las obligaciones que no tuvieren término prefijado por las partes o por las disposiciones de este Código, serán exigibles a los diez días después de contraídas, si sólo produjeran acción ordinaria, y al día inmediato, si llevaran aparejada ejecución*”, y en el artículo 63.1 del Código de Comercio, “*Los efectos de la morosidad en el cumplimiento de las obligaciones mercantiles comenzarán: 1. En los contratos que tuvieren día señalado para su cumplimiento, por voluntad de las*



Cuando la cláusula 5 habla de “*late payment*”, está haciendo referencia al pago que se produce una vez terminado el plazo, es decir, el pago tardío. Como analizamos anteriormente, la cláusula no distingue entre retraso e incumplimiento, por lo que es conveniente analizarlo detenidamente. Una vez se encuentre vencido el plazo contemplado en el contrato, automáticamente incurre el deudor en incumplimiento según nuestra ley sustantiva (artículo 6.3 CDEC), pero hay que tener en cuenta que en caso de que el deudor no haya cumplido con su obligación fundamental dentro del plazo permitido, en virtud del contrato no puede estimarse que se esté ante un incumplimiento en su versión más grave. A tal efecto, si el fletador realiza su prestación en un momento posterior conforme a las reglas de la buena fe<sup>726</sup>, preavisando a su acreedor, y sumándole los intereses que menciona la cláusula 5, no tendría que resolverse el contrato. El carácter flexible del contrato y la autonomía de la voluntad se encargan de que las partes contratantes puedan operar a pesar de las múltiples controversias y cuestiones incidentales que pueden acontecer durante la vigencia de la relación jurídica.

Concluyendo, el fletante siempre puede considerar el retraso del pago como un incumplimiento grave<sup>727</sup> que pueda frustrar las expectativas de ambas partes poniendo fin a la relación contractual, aunque en cualquier caso el incumplimiento existe<sup>728</sup>. Es necesario estudiar y valorar previamente la trascendencia del retraso y la posible imputación de la lesión del derecho de crédito a la contraparte, el fletador, en aras de no

---

*partes o por la Ley, al día siguiente de su vencimiento*”, siguiendo la célebre doctrina de *dies interpellat pro homine*.

<sup>726</sup> Sobre la buena fe contractual y su operatividad, *vid.* el artículo 1258 del Código Civil. También se menciona en el artículo 82 TRLGDU y en los Principios del Derecho Europeo de Contratos en su artículo 1102.1. En la doctrina, *vid.*, por todos, ATAZ LÓPEZ, J., “La libertad contractual y sus límites. La buena fe”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (dir.), *Tratado...*, t. I, *op. cit.*, págs. 185-189.

<sup>727</sup> El incumplimiento debe de ser grave para que permita el ejercicio de la acción resolutoria. *Vid.*, por todos, DÍEZ PICAZO, L., Comentario al artículo 1.124 del Código Civil, en AA.VV., *Comentarios al Código Civil*, Ministerio de Justicia, 2015, (versión electrónica sin numeración de página), y *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, pág. 849. En la jurisprudencia, *vid.* la sentencia n.º 631/2007 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 31 de mayo de 2007 (ROJ: 3411/2007, *Id Cendoj*: 28079110012007100579); y la sentencia n.º 638/2013 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de noviembre de 2013 (ROJ: 6699/2013, *Id Cendoj*: 28079110012013100800).

<sup>728</sup> Distintos son aquellos supuestos en que el pago no se produce por la imposibilidad sobrevenida de la prestación del fletador. *Vid.*, *infra*, el apartado 5.2 del capítulo quinto.

frustrar el buen fin de la operación prematuramente<sup>729</sup>, sin olvidar que el acreedor tiene la facultad de, una vez incumplido el contrato, exigir el cumplimiento del contrato o la resolución del mismo<sup>730</sup>. Por todo ello, si el retraso en el pago se produce cuando el objeto del contrato es un único viaje, el incumplimiento será más grave que si se produce el retraso en el pago cuando el objeto del contrato es la realización de distintos viajes durante un periodo de larga duración<sup>731</sup>.

### 3.2. La obligación de proveer la carga y su vinculación con los transportes marítimos de mercancías

---

<sup>729</sup> Sobre las diferencias entre el retraso y el incumplimiento *vid.*, entre otros, ÁLVAREZ VIGARAY, R., *La resolución de los contratos bilaterales por incumplimiento*, Comares, Granada, 1986, págs. 146 y ss.; CLEMENTE MEORO, M., *La facultad de resolver los contratos por incumplimiento*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1992, págs. 320-245; SAN MIGUEL PRADERA, L.P., *Resolución del contrato por incumplimiento y modalidades de su ejercicio*, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, Centro de Estudios, Madrid, 2004, págs. 477-480, y *La resolución por incumplimiento en la Propuesta para la Modernización del Derecho de obligaciones y contratos*, Anuario de Derecho Civil, n.º 4, 2011, págs. 1685-1724; y RODRÍGUEZ ROSADO, B., *Resolución y sinalagma contractual*, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs. 230 y ss.

En la jurisprudencia, *vid.*, por todas, la sentencia n.º 2292/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 2016 (ROJ: 2292/2016, *Id Cendoj*: 28079110012016100328) y, más recientemente, la sentencia n.º 430/2017 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de julio de 2017 (ROJ: 2722/2017, *Id Cendoj*: 28079110012017100403), en virtud de la cual “no todo retraso habilita para la resolución sino que el principio de conservación del contrato exige que el retraso sea respecto de un término esencial o que el incumplimiento sea definitivo y frustre las expectativas negociales (sentencias del Tribunal Supremo 17/12/2008, 17/12/1983, 3/4/1981, 27/11/1992, 18/11/1993, 7/3/1995) o que exista una voluntad deliberadamente rebelde al cumplimiento (sentencias del Tribunal Supremo 20/6/1986, 13/3/1986) o una prolongada inactividad del deudor (sentencia del Tribunal Supremo 10/3/1981)”.

<sup>730</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 6.3 y 6.4 del capítulo quinto. Al respecto, para determinar si existe o no incumplimiento a la luz del artículo 1124 del Código Civil, la jurisprudencia ha señalado los siguientes requisitos: a) reciprocidad de las obligaciones; b) inejecución de una o varias de las obligaciones contractuales; c) previo cumplimiento del actor; y d) existencia en el deudor demandado de una voluntad deliberadamente rebelde al cumplimiento o aparición de un hecho que de modo definitivo e irreformable lo impida, recogidos en la sentencia n.º 638/2013 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de noviembre de 2013 (ROJ: 6699/2013, *Id Cendoj*: 28079110012013100800) la cual además mantiene que el incumplimiento no solo debe ser grave, sino también esencial para justificar el ejercicio de la acción resolutoria.

<sup>731</sup> En los fletamentos por tiempo, el impago del flete genera el derecho a resolver el contrato por parte del fletante, *vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 533. El citado autor mantiene que las pólizas regulan el impago del flete con gran severidad, permitiendo que el fletante retire el buque de los servicios del fletador y “resolver el contrato cuando se paga parcialmente o con retraso”, nombrando como ejemplo la cláusula 6 de la póliza BALTIME, la cláusula 5 de la póliza NYPE y la cláusula 7 de la póliza LINERTIME.

Nótese que en determinados casos, al naviero le puede interesar resolver el contrato ante el incumplimiento, como ocurre cuando los fletes han subido considerablemente desde el inicio del contrato, lo que el permitirá fletar el buque de nuevo y obtener mayor lucro.

La obligación fundamental o esencial del fletador por espacio en el contrato de *slot charter* es el pago del flete, pero existen otras que pueden convenirse en la celebración del contrato de fletamento. Y en este momento la pregunta se introduce por sí misma, ¿es proveer la carga una obligación propia de un contrato de fletamento? ¿Es una obligación esencial o es solo accesoria<sup>732</sup>? La importancia del cumplimiento de esta obligación es vital para que el fletante pueda desempeñar sus obligaciones en lo concerniente al transporte de las mismas, ya que si las mercancías no se encontrasen en el lugar contractual correspondiente para ser cargadas en el momento acordado, generará demoras en el embarque y en la entrega de las mismas al finalizar el viaje. Por otro lado, en nuestra opinión, es posible que las mercancías en ese caso simplemente no sean cargadas, ya que es poco probable que el buque demore el inicio del siguiente viaje si las mercancías contenedorizadas no han sido proveídas, pues tiene que cumplir con el horario y agenda de la línea regular y transportar en tiempo la mercancía del resto de fletadores y cargadores.

Por lo tanto, en lo relativo al suministro del cargamento, lo realmente importante es su determinación cuantitativa, es decir, especificar qué tipo de carga en función del peso, volumen o unidades ha de embarcarse en el buque, pues la naturaleza de las mercancías no suele ser relevante salvo supuestos de mercancías no permitidas<sup>733</sup>. En caso de no proveerse las mercancías no supone *prima facie* un incumplimiento contractual que lleve a las partes a promover la resolución del contrato, sino que faculta al fletante a exigir al fletador una parte del flete por las mercancías que no se van a embarcar, denominado “flete sobre vacío” (en inglés, *dead freight*)<sup>734</sup>.

---

<sup>732</sup> Según afirma CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, t. III, *op. cit.*, pág. 200, las obligaciones principales son aquellas que existen por sí y tienen fin propio, y las accesorias son las que se encuentran subordinadas y agregadas a una principal. Las obligaciones, además, pueden dividirse en legales o voluntarias según su origen y complementarias o de garantía según su finalidad.

<sup>733</sup> *Vid.* la cláusula 4 de la póliza SLOTHIRE.

<sup>734</sup> *Vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 519. El flete sobre vacío se consagra en nuestro ordenamiento jurídico en el artículo 230 de la LNM, en virtud del cual “*El fletador que no cargara la totalidad de las mercancías contratadas deberá pagar el flete de la cantidad que deje de embarcar, salvo que el porteador haya tomado otra carga para completar la capacidad del buque*”. Para una profundización acerca de su aplicación y naturaleza jurídica, *vid.* PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 270; GARCÍA ÁLVAREZ, B., “El contrato de fletamento: deberes del

Para el contrato de fletamento por tiempo y por viaje, a diferencia del contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, la obligación de proveer las mercancías no es tan sustantiva como la de pagar el flete, pero no quiere decir que no pueda existir en las modalidades tradicionales de fletamento<sup>735</sup>. Más bien parece tener a nuestro juicio carácter accesorio, quedando subordinada a la anterior ya que el hecho de no presentar las mercancías lo que genera es una sanción –legal– de carácter pecuniario por la cual el fletador tendrá que abonar el flete sobre vacío. Además carecería de sentido en el supuesto de que se reservasen 100 *slots* en un determinado buque en una línea regular, no se presentasen las mercancías correspondientes a cuatro TEU y el fletante quisiera resolver el contrato con base en ello. Sin embargo, la cuestión es distinta si se reservasen 4 *slots* y no se presentasen las mercancías para su embarque, como veremos más adelante.

Nuestro ordenamiento jurídico recoge la obligación de proveer las mercancías en el artículo 229 de la LNM<sup>736</sup>, por lo que a primera vista podemos subrayar que,

---

fletador, plancha y demoras y extinción anticipada del contrato”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 321-322; y GÓMEZ PRIETO, M.T., “Comentario del artículo 230 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 768-772.

<sup>735</sup> En el estudio que realiza ARROYO, I., sobre las obligaciones del fletador (*vid. Curso...*, *op. cit.*, pág. 532) no recoge la obligación de proveer las mercancías dentro de las obligaciones principales del mismo, incluyendo como las esenciales la obligación de pagar el flete y otros gastos, la obligación de emplear el buque dentro de los límites convenidos y la obligación de devolverlo en buen estado al término del contrato. Tampoco la recoge en la sección dedicada al fletamento por viaje, afirmando que “*no existen diferencias significativas de las obligaciones del fletador-cargador en el fletamento por viaje y por tiempo*”. Sin embargo, a los efectos de esta obra sí creemos que tiene relevancia la obligación de proveer las mercancías dentro de los contratos de fletamento y no solo en los transportes en régimen de conocimiento de embarque.

<sup>736</sup> *Vid.* el artículo 229 de la LNM, en virtud del cual: “*El fletador deberá poner las mercancías al costado del buque para su embarque, salvo que se haya pactado otra forma de entregar las mercancías para el transporte. Si no lo hiciera así, el porteador podrá resolver el contrato una vez transcurrido el plazo de plancha, y reclamar además la indemnización por los perjuicios sufridos*”. Cuando habla del costado del buque, entiéndase en la terminal de carga preparadas para ser embarcadas y, asimismo, hay que tener en cuenta el carácter dispositivo del precepto, de manera que no impide que las partes acuerden que se pongan las mercancías a disposición del fletante de otra manera. *Vid.*, en la doctrina, GÓMEZ PRIETO, M.T., “Comentario del artículo 229 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 763-268; y PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 268, quienes afirman que esta obligación no tiene el mismo alcance si

independientemente del contenido del contrato el fletador tiene una obligación *ex lege* de proveer las mercancías al fletante para ser posteriormente embarcadas<sup>737</sup>, las cuales deberán estar preparadas para ser cargadas en el buque. ¿Que alcance tiene este artículo? El precepto, en primer lugar, habla de *fletador* en general, sin embargo en el supuesto de hecho es poco probable que pueda incluirse el fletador por tiempo, ya que no es una obligación característica de esta modalidad tradicional de fletamento. Sin embargo sí lo es para los contratos de fletamento por viaje y para los contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque.

En segundo lugar, hay una disposición contractual recogida en la póliza SLOTHIRE, concretamente la cláusula 12, que recoge la obligación del fletador de entregar las mercancías, en este caso contenedores, objeto del contrato en la terminal de carga al menos 24 horas antes de la llegada del buque<sup>738</sup>. El carácter de esta obligación acerca a la póliza SLOTHIRE, por un lado, a la modalidad tradicional de fletamento por viaje y, por otro, entra en el supuesto de hecho del artículo 229 de la LNM, que regula la obligación del fletador de presentar las mercancías para su embarque. En el contrato de *slot charter* tal provisión no tiene mucho sentido, ya que el derecho de explotación del espacio del buque que obtiene el fletador por espacio le faculta a disponer de los *slots* convenidos, pero no le obliga estrictamente a presentar las mercancías, propias o de terceros, pues nada se ha convenido al respecto.

---

se tratase de un transporte en régimen de conocimiento de embarque que si se tratase de un contrato de fletamento.

<sup>737</sup> Sobre la obligación de la carga y descarga de las mercancías, *vid., infra*, apartado 4.3.5 del presente capítulo.

<sup>738</sup> *Vid.* la cláusula 12 de la póliza SLOTHIRE, en virtud de la cual los fletadores se encargarán de que todos los bienes y contenedores sean entregados en la terminal de carga al menos 24 horas antes de la llegada del buque (traducción del autor), “*The Charterers shall undertake that all Goods and Containers within the Charterers' allocation shall be delivered at the loading terminal at least 24 hours before the arrival of the Vessel*”. En comparación, la cláusula 7(a) de la póliza BOXTIME expresa que los fletadores proveerán [la mercancía] tan pronto como sea posible pero no más tarde de la llegada del buque al puerto de carga (traducción del autor), “*The charterers shall provide (...) as early as possible but not later than upon arrival at the port of loading*”. La redacción de la cláusula 12 de la póliza SLOTHIRE es más rigurosa que la de la póliza BOXTIME, que no establece un período concreto para proveer las mercancías, por lo que será suficiente que estén listas para embarcar en cualquier momento anterior a la llegada del buque.

Esto se debe a que es una obligación característica de aquellos contratos cuyo objeto sea el transporte de mercancías, pero no puramente de un fletamento cuyo objeto es la puesta a disposición de un buque, en nuestro caso, sus espacios. La vinculación de la cláusula 12 con el transporte de mercancías permite que no podamos categorizar la póliza SLOTHIRE como un contrato de fletamento puro, sin embargo esta obligación de provisión de las mercancías sí la podemos encontrar en los contratos de fletamento por viaje. Lo anterior manifiesta que, a pesar de no poder categorizarlo como contrato de fletamento puro ni tradicional, si parece tener bastantes más vínculos con la figura del fletamento que con la del arrendamiento<sup>739</sup>.

Por otro lado, la utilización de los espacios del buque tiene como finalidad económica alojar contenedores que a su vez albergan mercancías para un transporte dentro de una línea regular, lo que inexorablemente conlleva una vinculación con un conocimiento de embarque que acredite que las mercancías se han subido a bordo del buque y han sido alojadas en el sitio que les corresponda<sup>740</sup>. Por ello, fruto de la naturaleza mixta del contrato de *slot charter* es posible que esta obligación pueda integrarse en la póliza SLOTHIRE.

La obligación contenida en la póliza SLOTHIRE de proveer las mercancías tiene un doble alcance. No solo afecta a los bienes o mercancías, sino también a los contenedores que alojarán las mismas, de manera que ambos, contenedor y mercancía, deben estar en la terminal de carga listos para embarcar en aras de que no se produzca el incumplimiento de la obligación ni se produzcan perjuicios indirectos posteriores como consecuencia de dicho incumplimiento. También es importante resaltar que el hecho de que la póliza aplicable (distinta de la SLOTHIRE) no tenga una cláusula contractual al respecto no quiere decir que su inexistencia en el contrato implique la ausencia de dicha

---

<sup>739</sup> *Vid., supra*, el apartado 3.4 del capítulo segundo.

<sup>740</sup> Nótese que la emisión del conocimiento de embarque no solo tiene lugar para esta modalidad de fletamento, también puede ser oportuno emitirlo en los fletamentos tradicionales por tiempo y por viaje. Sin embargo, el transporte puede quedar suficientemente acreditado en un documento distinto como en la *booking note* o reserva del espacio, donde se pueden detallar el contenido y el alcance de las prestaciones del transporte de mercancías, *vid., supra*, el apartado 1.2.3.3 del capítulo primero, donde se realiza un estudio pormenorizado de la *booking note* en relación con el contrato de fletamento por espacio.

obligación, pues igualmente tendrá que tener las mercancías listas para embarcar con tiempo suficiente para que el buque no incurra en demoras innecesarias<sup>741</sup>.

Además, el artículo 229 de la LNM establece que en caso de no presentarse las mercancías “*el porteador podrá resolver el contrato una vez transcurrido el plazo de plancha, y reclamar además la indemnización por los perjuicios sufridos*”. Sin embargo, facultar para la resolución en este supuesto podría colisionar en parte con lo establecido en el artículo 230, sobre el flete sobre vacío<sup>742</sup>. Del contenido del artículo 229, haciendo una interpretación restrictiva, podemos concluir que solo en aquellos casos en que no se presentase ninguna mercancía de las contratadas tendría derecho el fletante a resolver el contrato, mientras que si se presentase alguna, entraría la posibilidad de acudir al artículo 230 y pagar el fletador el flete sobre vacío para evitar la resolución por incumplimiento y la indemnización por daños y perjuicios que establece al artículo 229 de la LNM en relación con el artículo 1124 del Código Civil.

A pesar que la obligación de proveer de las mercancías pueda tener una procedencia legal o contractual, podemos encontrarnos con una serie de circunstancias que exoneren del cumplimiento de las obligaciones, como son los supuestos de ineficacia sobrevenida por la imposibilidad del cumplimiento de la prestación<sup>743</sup>: la fuerza mayor y el caso fortuito, que se diferencian entre sí por la previsibilidad o no del hecho impeditivo y en la naturaleza del hecho que impide el cumplimiento, siendo interno o externo a la actividad propia del obligado en la que se desempeña la obligación<sup>744</sup>. Si bien nuestro

---

<sup>741</sup> En la jurisprudencia inglesa, *vid.* la sentencia al asunto Sociedad Financiera de Bienes Raíces S.A. v. Agrimpex (*The Aello*) [1961] A.C. 135, la cual considera como incumplimiento el retraso del fletador por no tener las mercancías listas para su embarque, otorgando al fletante una indemnización por daños (*damages*) a pesar de haber sido probado que el fletador ejerció la mayor diligencia posible en cumplir con su obligación.

<sup>742</sup> *Vid.*, *supra*, la nota 688.

<sup>743</sup> *Vid.* el apartado 5.2.1 del capítulo quinto.

<sup>744</sup> Así se pronuncia la sentencia n.º 1044/2015 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 4 de febrero de 2015 (ROJ: 1044/2015, *Id Cendoj*: 28079110012015100128), sosteniendo que, en relación con el art. 1105 del Código Civil, “*la doctrina más autorizada distingue si la procedencia es externa al círculo de la actividad en el que la obligación se desenvuelve, o si es interna. Es decir, en los supuestos en que la fuerza mayor pueda considerarse "propia", generada en el seno, círculo o concreta esfera de actividad del riesgo desplegado, estaríamos ante un supuesto de caso fortuito que no sería liberatorio en sede de responsabilidad objetiva*”. *Vid.* el artículo 1183 del Código Civil en relación con el

ordenamiento sí reconoce la diferencia entre fuerza mayor y caso fortuito, el Derecho inglés y su jurisprudencia no dan tanta importancia a su delimitación conceptual<sup>745</sup>.

Sin entrar a profundizar en este momento sobre la materia, la frustración podrá aplicarse cuando las obligaciones asumidas contractualmente no puedan ser cumplidas, sin culpa de ninguna de las partes, por encontrarnos con circunstancias que son radicalmente distintas con lo que establece el contrato<sup>746</sup>. A la luz de lo anterior, si el tribunal declarase probada la frustración, se produciría la resolución del contrato<sup>747</sup> sin culpabilidad alguna para las partes. Hay distintas causas de probar la frustración, bien sea por la imposibilidad de cumplimiento, por retrasos y demoras, o bien porque el contrato expresamente lo contemple. En relación con la carga, también puede probarse la frustración si el fletamento describe un tipo de carga específica y, debido a un evento fuera del alcance y control de las partes, los bienes son destruidos, o son radicalmente distintos a los que se describen en el contrato.

El contrato de *slot charter*, como contrato *ad hoc*, puede incorporar una cláusula específica donde se recoja la frustración como instrumento para poner fin al contrato si

---

caso fortuito, el cual presume la culpabilidad del deudor por la pérdida de la cosa, estableciendo la carga de la prueba en el deudor.

<sup>745</sup> *Vid., infra*, el apartado 5.2.4 del capítulo quinto. Sobre la frustración del contrato en el Derecho inglés, *vid.* MOSSET ITURRASPE, J., *La frustración del contrato*, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1991, págs. 184-187; RAY, J.D., *Frustración del contrato*, Buenos Aires, 1996, págs. 33-75; TREITEL, G., *The law of contract*, Sweet & Maxwell, London, 2007, págs. 924-984; SÁNCHEZ LORENZO, S., *El Derecho inglés y los contratos internacionales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, págs. 96-97; y GARCÍA CARACUEL, M., *La alteración sobrevenida de las circunstancias contractuales*, Dykinson, Madrid, 2014, págs. 63-106.

Es importante comentar esta sección debido a la importancia de esta doctrina ya que normalmente este tipo de contratos suele llevar una cláusula de jurisdicción y ley aplicable extranjera –inglesa o norteamericana– y en ambos ordenamientos jurídicos se contempla la doctrina de la frustración como vía alternativa por la que eximir del cumplimiento del contrato a las partes. Al respecto, *vid.* COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage..., op. cit.*, págs. 696-710. Sin embargo, en virtud del principio de autonomía de la voluntad las partes podrán pactar una jurisdicción y ley aplicable al contrato distinta de las mencionadas.

<sup>746</sup> Así lo afirma el magistrado Lord Radcliffe en el caso *Davis Contractors Ltd. v Fareham UDC* [1956] A.C. 696, pág. 728.

<sup>747</sup> Así lo expresa el magistrado Lord Sumner: “*Frustration brings the contract to an end forthwith, without more and automatically*”, en la sentencia al caso *Hirji Mulji v. Cheong Yue Steamship Co.* [1926] A.C. 497, pág. 505, generando la imposibilidad de continuar con el contrato, pues estamos ante un escenario distinto al contractualmente pactado.



las partes así lo convienen, pero no es lo usual<sup>748</sup>. En la póliza SLOTHIRE, no se recoge la frustración en ninguna de sus cláusulas, pero sí que contempla una exención de responsabilidad en la cláusula 16, por la cual las partes no serán responsables de los daños que puedan surgir por eventos como fuerza mayor, guerras, arrestos, golpes de estado u otras de naturaleza análogas no previsibles<sup>749</sup>, cláusula que es radicalmente distinta a la frustración comparándola en cuanto a los efectos de la misma.

En primer lugar, no supone la terminación automática del contrato y, en segundo lugar, solo es importante de cara a la evaluación de los daños producidos por uno de los eventos mencionados en la cláusula, lo que nos plantea la siguiente pregunta: en caso de que aconteciese un conflicto armado en el que se produzca el abordaje del buque, destruyendo toda la mercancía que en él se encuentre, ¿no estaríamos ante la imposibilidad del cumplimiento de las obligaciones de las partes? Lógicamente lo anterior nos induce a pensar que sí, pero dependiendo de la ley aplicable al contrato, podremos argumentar si estamos ante un evento de fuerza mayor, como en nuestro

---

<sup>748</sup> *Vid.* la cláusula 12 del contrato COSCO/UASC *Slot Charter Party*, en virtud de la cual si aconteciesen circunstancias como guerras o actividades bélicas, rebeliones, invasiones, hostilidades, regulaciones gubernamentales o nacionales, boicots contra una bandera o una prohibición política frente a cualquier partido, huelgas o secuestros de autoridades u otras causas de misma naturaleza cuyas consecuencias puedan influir en los términos del contrato, las partes podrán darse traslado dentro de las 48 horas siguientes al acontecimiento de las nuevas circunstancias y adaptar los términos del acuerdo a la nueva realidad siempre que sea posible, sin poder reclamarse nada entre ellos por los hechos relacionados o en conexión con la extinción (traducción del autor), “*If circumstances arise, such as war or warlike activities, civil commotion, riots, invasion, rebellion, hostilities, governmental and/or national regulations, boycott against one flag or a political ban against any party, strikes, restraints of Princes and Rulers or any other cause of a like nature the consequences of which have not been or could not have been considered and which are of a nature considerably influencing the terms of the Agreement, the Parties will, as far as possible, advise each other within 48 hours of such new circumstances and adopt the terms of this Agreement to the changed circumstances as far as possible. (...) Neither Party shall have any claim against the other with regard or in connection with such termination*”.

La anterior cláusula no recoge la frustración como tal. Este tipo de cláusula, muy parecida a las *war clauses*, recoge una serie de circunstancias que, una vez que tienen lugar, permiten a las partes separarse del cumplimiento de sus obligaciones. Son comúnmente conocidas como cláusulas de fuerza mayor, que en nuestro estudio analizamos dentro de los supuestos de ineficacia contractual fortuita por imposibilidad sobrevenida de la prestación, *vid., infra*, el apartado 5.2.3 del capítulo quinto.

<sup>749</sup> *Vid.* la cláusula 16 de la póliza SLOTHIRE, la cual recoge que ni el fletador ni el fletante serán responsables por las pérdidas, daños, retrasos o errores en la ejecución del contrato de *slot charter* como resultado de actos fortuitos, guerras, motines o tumultos civiles, cuarentenas, huelgas, lockouts, arresto o coacción por soberano, autoridades o pueblo y cualquier otro evento que no pueda ser evitado, “*Neither the Owners nor the Charterers shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance under this Slot Charter Party resulting from Act of God, war, civil commotion, quarantine, strikes, lockouts, arrest or restraint of princes, rulers and peoples or any other event whatsoever which cannot be avoided or guarded against*”.

ordenamiento jurídico, o ante una frustración del contrato. En nuestro caso, aplicaríamos el artículo 274 de la LNM que regula los impedimentos sobrevenidos en el viaje<sup>750</sup>.

### 3.3. No cargar mercancías peligrosas

El fletamento es un contrato en el que el fletante pone a disposición del fletador un buque, a cambio de una contraprestación económica denominada flete. Gracias a la puesta a disposición del buque, el fletador tiene la facultad de dar instrucciones al fletante para realizar, en su caso, los viajes que contractualmente se hayan pactado, junto con aquellos que sus facultades le permitan realizar (en los fletamentos por tiempo) y embarcar mercancías a bordo transportándolas de un lugar<sup>751</sup> a otro. Sin embargo, la seguridad del buque y la de sus tripulantes<sup>752</sup> podría quedar comprometida si se cargasen mercancías peligrosas que pudieran afectar al normal desarrollo del contrato de la navegación<sup>753</sup>, por lo que el elemento determinante para embarcarlas será la autonomía de la voluntad mediante pacto con antelación en el contrato, o bien mediando el consentimiento *a posteriori* del armador o fletante como veremos más adelante.

La póliza SLOTHIRE contiene una prohibición expresa de no cargar determinado tipo de mercancías, salvo que el fletante preste su consentimiento. Así, en la cláusula 4 de dicha póliza se dispone que no podrán embarcarse mercancías sin que estén alojadas en el contenedor (*uncontainerised goods*), contenedores que no tengan el tamaño contractualmente establecido (*containers of non-standard sizes and specifications*),

---

<sup>750</sup> *Vid., infra*, el apartado 5.2.3 del capítulo quinto.

<sup>751</sup> Es más apropiado el uso de “lugar” en vez de “puerto”, ya que el primero abarca no solo al segundo, sino también otros lugares como los fondeaderos de espera, plataformas oceánicas de intercambio de mercancías (*transshipment*), muelles de carga, etc.

<sup>752</sup> En la doctrina, *vid.*, entre otros, RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 100; COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage...*, *op. cit.*, págs. 110 y ss.; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 535.

<sup>753</sup> La seguridad del buque también puede quedar comprometida no solo por mercancías que requieran especial cuidado, sino también por aquellas que sin ser peligrosas puedan afectar al buque y sus tripulantes, como pueden ser las malolientes, ruidosas, insoportables para los marineros. *Vid.* RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASUA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 100; GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen...*, *op. cit.*, págs. 263 y ss., y “Comentario al artículo 233 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 775-778.

animales vivos (*live animals*), mercancías peligrosas conforme a las regulaciones de la IMO<sup>754</sup>, (*hazardous goods, provided also that such goods are loaded, stowed, discharged and documented in accordance with IMO Regulations*) y materiales radioactivos (*radioactive materials*)<sup>755</sup>.

Dicho lo anterior, una vez que el contrato sea vinculante y produzca plenos efectos, tendrá las siguientes consecuencias:

(a) Si se embarcan mercancías no permitidas por la póliza SLOTHIRE, el fletador estará incumpliendo el contrato.

(b) En caso de que se permita previo consentimiento del fletante embarcar las mercancías detalladas en la cláusula 4, no implica que el fletante esté renunciando a su derecho contenido en el contrato de *slot charter*<sup>756</sup>.

(c) Cabría embarcar mercancías no recogidas en la cláusula pero que pueden ser consideradas peligrosas, pero solo con el consentimiento del fletante.

---

<sup>754</sup> Siglas correspondientes a la Organización Marítima Internacional o *International Maritime Organization* (en adelante, IMO). Para un estudio más amplio sobre las mercancías peligrosas, *vid.* Código Marítimo Internacional sobre Mercancías Peligrosas (*International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*), disponible en [http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic\\_id=158](http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=158) (última visita 15/6/18).

<sup>755</sup> En comparación con la póliza BOXTIME, *vid.* la cláusula 4 de la misma según la cual, salvo pacto en contrario, el buque será utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías en contenedores que cumplan con la convención internacional de contenedores seguros y con las características del buque, como son mercancías sin contenedor, armamentos, explosivos, munición, residuos químicos, material nuclear o radioactivo entre otros (traducción del autor), “*except as provided below, the Vessel shall be used exclusively for the carriage of goods in containers complying with the International Convention for Safe Containers and in accordance with the Vessel’s configuration; (a) Uncontainerised Goods (...), (b) Excluded Cargoes: Without prejudice to the generality of the foregoing, the following cargoes shall be excluded; livestock, arms, ammunition, explosives, chemical and toxic waste, nuclear and radioactive material other than radioactive isotopes as describe in sub-clause (d) of this clause and any other cargoes enumerated in Box 17, (c) Hazardous Goods, (d) Radioactive Goods*”.

Podemos apreciar en comparación con la cláusula 4 de la póliza SLOTHIRE la ampliación de los supuestos de restricción de mercancías, y concretamente, no solo se excluyen animales vivos, sino cualquier ser vivo, armamento, explosivos, entre otros.

<sup>756</sup> Sin embargo, en el caso de que las Reglas de la Haya o las Reglas de la Haya-Visby sean aplicables al contrato, perderá el derecho a reclamar una indemnización al fletador si el capitán consiente en cargar las mercancías, es decir, conociendo la naturaleza de los bienes y sus características. *Vid.* el artículo 4.6 de las RLHV. Sobre la renuncia de los derechos, *vid.* artículo 6.2 del Código Civil y en la jurisprudencia, las sentencias del Tribunal Supremo de 26 de septiembre de 1983, de 16 octubre de 1987, de 5 de mayo de 1989 y de 30 de octubre de 2001, en las que se postula que para que la renuncia sea válida y eficaz: “*la renuncia ha de ser clara, inequívoca y precisa*”.

Al hablar la citada cláusula de mercancías peligrosas conforme a las regulaciones de la IMO, es relativamente fácil determinar qué tipo de mercancías son peligrosas y cuáles no. Sin embargo, en función del conocimiento que tenga cada fletante sobre las mismas y de las medidas de seguridad que hayan de ser adoptadas para su correcta carga y custodia en el buque, podrán embarcarse o no siempre con el consentimiento del capitán del buque. Estamos ante una categoría variable –las mercancías peligrosas– que implica en su concreción tanto al capitán del buque como al armador o fletante, pero ello en nada dispensa al fletador de cumplir con su obligación de informar sobre la naturaleza y carácter de las mercancías peligrosas que se embarcan a bordo<sup>757</sup>.

A diferencia de otros ordenamientos jurídicos, según nuestro Derecho, que se encuentra en consonancia con las Reglas de Rotterdam<sup>758</sup>, no pueden embarcarse mercancías peligrosas sin haberse declarado previamente<sup>759</sup>, y en caso de que se ignorase dicha circunstancia, estaríamos ante un incumplimiento contractual por parte del fletador si éste llegase a embarcar una mercancía no permitida distinta a la contractualmente acordada<sup>760</sup>. Este supuesto puede conocerse, por ejemplo, cuando en el contrato de *slot charter* se indiquen mercancías permitidas para el transporte y en el conocimiento de embarque nos encontremos con datos concernientes al embarque de mercancías distintas a las previstas en el fletamento.

---

<sup>757</sup> En la jurisprudencia inglesa, *vid.* la sentencia al caso *Atlantic Oil Carriers Ltd. v. British Petroleum Co. Ltd. (The Atlantic Duchess)* [1957] 2 Lloyd's Rep. 55, en la que un buque fue objeto de explosiones al descargar una mezcla de crudo con butano (*butanised crude oil*), que estaba contemplada en el contrato como mercancía permitida, a pesar de ser un tipo de mercancía peligrosa conocida en el mercado. El alto tribunal inglés resolvió a favor del fletante, al concretar dos casos en los que se hubiera tenido que dar más información acerca de la naturaleza peligrosa del crudo: aquellos supuestos en que se necesiten especiales precauciones más allá de las ordinarias para el transporte del crudo: y, por otro lado, aquellas situaciones en que los peligros que se deriven del transporte sean superiores o distintos a los que se generen en el transporte ordinario de crudo.

<sup>758</sup> *Vid.* el artículo 32 de las Reglas de Rotterdam sobre las normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.

<sup>759</sup> *Vid.* el artículo 232.1 de la LNM, en virtud del cual “*No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al porteador, y sin el consentimiento de éste para su transporte, debiendo en cualquier caso ser marcadas y etiquetadas por el cargador conforme a las normas vigentes para cada clase de estas mercancías*”.

<sup>760</sup> *Vid.* el artículo 232.2 de la LNM, el cual establece que: “*Si el fletador embarcase mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el apartado anterior, será responsable ante el porteador y ante los demás cargadores de todos los daños y perjuicios causados; además, dichas mercancías podrán en todo momento ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas según lo exijan las circunstancias, sin derecho a indemnización*”.

En el supuesto de que el capitán, bajo las órdenes del fletante o armador, aceptase el embarque de una mercancía distinta a la pactada, ¿en que afectaría al contrato de fletamento? ¿Y al conocimiento de embarque? La primera observación que podemos hacer al respecto es la oportunidad de proceder a la variación del flete, que necesariamente iría aparejada a una modificación de las condiciones del contrato para no incumplirlo; y, la segunda, afectaría a lo establecido en el artículo 1166 del Código Civil, el cual dispone que el deudor no puede obligar a su acreedor a recibir cosa distinta de la originalmente pactada, por lo que el comportamiento del fletante aceptando una mercancía peligrosa podría ser considerado como una renuncia implícita sobre dicha reclamación, así como al resarcimiento de los daños y perjuicios y a la reclamación por las posibles negligencias en que pudiese incurrir el fletador<sup>761</sup>.

Si en el contrato de *slot charter* se ha contratado el uso de un número determinado de espacios en los que alojar contenedores con un peso máximo por contenedor, y se excediere dicho peso máximo establecido en la casilla 8 de la póliza SLOTHIRE, es posible plantear la hipótesis de que pudiese ser considerada la carga (que no la mercancía) como peligrosa ya que pudiese poner en riesgo el buque si llegase a un estado de sobrecarga que afectase a su seguridad y navegabilidad (*unseaworthiness*)<sup>762</sup>, de lo cual es responsable directamente el fletante.

### 3.4. Operaciones de carga y descarga en el contrato de *slot charter*

Las operaciones de carga y descarga son dos fases dentro de la ejecución del contrato de fletamento de suma importancia tanto económica como jurídicamente, en la que suelen intervenir una pluralidad de sujetos en su desarrollo. Su regulación legal se encuentra en nuestro ordenamiento jurídico en la LNM, concretamente en el artículo 218,

---

<sup>761</sup> Vid. DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos..., II - Las relaciones obligatorias*, op. cit., págs. 500-503, y en relación con la negligencia, vid. el artículo 1104 del Código Civil. Sobre la indemnización, vid., en general, ARIZON, F., SEMARK, D., *Maritime Letters of Indemnity*, Informa Law, London, 2014 (versión electrónica sin numeración de páginas).

<sup>762</sup> Sobre la navegabilidad como prestación del fletante, vid., *infra*, el apartado 2.3.3 del presente capítulo.

en virtud del cual: “*Salvo pacto en contrario, el fletador o cargador colocará las mercancías al costado del buque y realizará la carga y estiba de las mismas a su costa y riesgo, con la adecuada diligencia que exija la naturaleza de las mercancías y el viaje a realizar*”.

Esta obligación está en conexión con la de proveer las mercancías recogidas en el artículo 229<sup>763</sup>. La obligación de la carga, como podemos comprobar, recae *ex lege* en el fletador, que la realizará “*a su costa y riesgo*”. Esta delimitación de obligaciones que hace nuestro ordenamiento jurídico pone de manifiesto dos circunstancias; primera, las operaciones de carga y descarga<sup>764</sup> tienen un coste económico, que puede estar o no incluido en el flete y que corresponde a una de las partes. Y, la segunda, tales operaciones pueden ocasionar responsabilidad jurídica y constituyen la “entrega” de las mercancías del fletador al fletante<sup>765</sup>, y delimitan el momento en que se transfiere la custodia de las mismas al fletante.

Sin embargo, la norma contenida en el artículo 218 es de naturaleza dispositiva<sup>766</sup>, de manera que es posible que las partes mediante un acuerdo se repartan la carga y descarga de las mercancías, y en el caso de que el contrato permaneciese en silencio en este extremo, la obligación recaería en el fletador por la aplicación del artículo 218. Por otra parte, en el caso de que se realice el transporte de mercancías en régimen de

---

<sup>763</sup> *Vid., supra*, el apartado 3.2 del presente capítulo.

<sup>764</sup> Sobre el concepto de carga, descarga y estiba, *vid.*, por todos, GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 510; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 618.

<sup>765</sup> Esta entrega también tiene su repercusión en determinados contratos de compraventa internacional de mercancías que se realicen mediante INCOTERMS. Así por ejemplo, para un contrato de transporte de mercancías es la entrega física la que adquiere importancia, pero en una compraventa C.I.F. (en español, *coste, seguro y flete*) la entrega de las mercancías no es tan relevante como lo es la entrega de la documentación correspondiente, que es la que libera al vendedor del cumplimiento natural de sus obligaciones (entrega documentaria). Lo anterior tiene gran repercusión en cuanto a que necesariamente el contrato de transporte de mercancías muchas veces se enmarca en un contrato previo de compraventa, pero en función del sujeto sobre el que pongamos nuestra atención, sus obligaciones podrán variar en relación tanto con el fletamento como con el contrato de transporte. Sobre la compraventa C.I.F. como venta de documentos, *vid.*, por todos, PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *La compraventa C.I.F.*, Thomson Reuters, Navarra, 2011, págs. 168- 271.

<sup>766</sup> *Vid.* ARROYO, I., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 726, quien además afirma que la práctica totalidad del transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque es con empleo de contenedores, siguiendo la estiba protocolos estandarizados en los que no suele haber motivos de discusión.

conocimiento de embarque, esta obligación recaerá exclusivamente en el porteador, por así establecerlo el artículo 3.2 RLHV, en virtud del cual “*el porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías transportadas*”<sup>767</sup>. No obstante, es necesario apuntar que en la práctica las operaciones de carga no las suelen llevar a cabo directamente los fletadores en sí mismos sino empresas estibadoras<sup>768</sup> normalmente contratadas por ellos, y en este sentido, salvo que se disponga lo contrario en el contrato de fletamento, las operaciones de carga y descarga se llevarán a cabo conforme a la costumbre del puerto o lugar de carga y descarga donde dicha operación se realice<sup>769</sup>, pero siempre atendiendo a lo que establezca el contrato de fletamento<sup>770</sup>.

En la póliza SLOTHIRE las operaciones de carga y descarga se recogen en la cláusula 15 (b), según la cual el fletador será responsable tanto de la carga y descarga como de su aseguramiento y trincado<sup>771</sup>. Comparándola con el artículo 218 de la LNM,

---

<sup>767</sup> La doctrina en este tema es amplísima, por lo que para un análisis más pormenorizado de la obligación de carga en el ámbito de los transportes de mercancías, *vid.*, por todos, SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato...*, *op. cit.*, págs. 333-345; y a la luz de la LNM, *vid.* PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 267; SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 305; y ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 218 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 725 y ss.

En el Derecho inglés, si el armador fletante no actúa como porteador pero transporta mercancías determinadas bajo un contrato en particular no tiene la responsabilidad que establece el artículo 3.2 RLHV, pero aun así responderá por los daños a las mercancías por aplicación de las reglas del depósito (*bailment terms*). *Vid.* AIKENS, R., *Bills of lading...*, *op. cit.*, págs. 336 y ss.

<sup>768</sup> El propio artículo 218 de la LNM une la operación de carga con la estiba, e igualmente el artículo 227 de la LNM hace lo mismo con la descarga y la desestiba. Sin embargo, las operaciones de estiba y desestiba se encuentran reguladas por el «Reglamento de estiba y desestiba de buques», aprobado por RD 371/1987, de 13 de enero, y posteriormente recogidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y Marina Mercante, a su vez modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, en su artículo 66. En la doctrina, *vid.* JUAN DALAC, J., *Las empresas estibadoras y la organización portuaria*, Barcelona, 1971, págs. 9-39; SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato...*, *op. cit.*, págs. 333-345; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 511-512; y ARROYO, I., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 725.

<sup>769</sup> *Vid.* SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato...*, *op. cit.*, pág. 340; y COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, pág. 335, quienes además afirman que en caso de que no hubiese ninguna costumbre al respecto en el puerto sobre la carga y descarga, se presume que la obligación recaerá en el fletador, salvo pacto en contrario.

<sup>770</sup> Así lo afirma GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 512.

<sup>771</sup> *Vid.* la cláusula 15 (b) de la póliza SLOTHIRE, según la cual los fletadores serán responsables de la apropiada y cuidadosa carga, estiba, transporte, custodia, cuidado de las mercancías transportadas en

la obligación contractual del fletador abarca también la estiba (*stow*) y el trincado (*lashing*), encuadrándose muy cerca de la categoría de la cláusula FIOST L&S<sup>772</sup>, la cual se utiliza para subrayar que los costes corresponden al fletador en su mayoría. Lo anterior pone de manifiesto una mayor asunción de riesgos para el fletador en esta fase, ya que asume la responsabilidad de toda la operación de entrega de mercancías, y un potencial desencuentro entre fletador y fletante en materia de seguridad del buque, ya que el capitán tiene una obligación de mantenerlo en condiciones de navegabilidad<sup>773</sup>.

Una operación de carga deficiente podría, como ejemplo, desequilibrar el buque y causar posteriormente problemas en la navegación, por lo que la operación se ha de realizar bajo la supervisión del capitán de la nave. Así lo reconoce la LNM en el artículo 218 en su tercer apartado, en virtud del cual “*aún cuando se pacte que la carga y la estiba sean efectuadas a costa y riesgo del fletador o cargador, el porteador será responsable de las consecuencias derivadas de una estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje*”.

La LNM atribuye indistintamente la obligación al fletador, ya sea por tiempo o por viaje, con carácter general. Esto puede entrar en conflicto cuando se apliquen al contrato las RLHV<sup>774</sup>, presente en los contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque, como ilustramos en el siguiente ejemplo. Con carácter general, en un contrato de fletamento la obligación de cargar las mercancías recae sobre el fletador,

---

contenedor listo para ser embarcado y será responsable de los daños o pérdidas, incluyendo los daños al buque, causados al fletante como resultado de una actuación irresponsable de las mencionadas operaciones (traducción del autor), “*The Charterers shall be responsible for the proper and careful loading, stowage, lashing and securing of the Goods in the Containers offered by them for shipment and shall be liable for all loss or damage (including loss of or damage to the Vessel) caused to the Owners as a result of improper or careless performance of such operations*”. Al hablar de responsabilidad no nos referimos a los costes de la operación, contemplados frecuentemente mediante la introducción en el contrato de términos de embarque como el FIOS. *Vid.*, al respecto, la nota 711.

<sup>772</sup> Siglas que hacen referencia a *Free in and out stowed and trimmed, lashed and secured*.

<sup>773</sup> *Vid.*, *supra*, el apartado 2.3 del capítulo cuarto.

<sup>774</sup> Protocolo por el que se modifica la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. *Vid.*, por todos, SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato...*, *op. cit.*, págs. 285 y ss.; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 433 y ss.; ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 585 y ss.; y PADILLA GONZÁLEZ, R., CLAVERO TERNERO, M.F., y PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., “Transporte”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, págs. 197-200.



como hemos mencionado, y son muchas las pólizas de fletamento que así lo recogen, pero muchas veces no queda claro sobre quien recae la obligación, ya que el conocimiento de embarque, necesario en este tipo de operaciones al ser un documento acreditativo del transporte y de la recepción de las mercancías, lleva muchas veces incorporadas las RLHV, bien por aplicación directa del artículo 10 de las mismas, o bien por la inclusión de una *Paramount clause*<sup>775</sup>. Así, el artículo 3.2 RLHV establece que el porteador, en este caso el fletante, deberá cargar, descargar, estibar y asegurar las mercancías, por lo que dependerá del contenido de la cláusula que lo recoja y el efecto que le quieran dar las partes.

¿Cómo identificamos sobre quien recae la obligación en estos casos? Un análisis profundo de esta cuestión sería excesivo para el propósito de este capítulo, pero podemos dar respuesta breve. El conocimiento de embarque muchas veces lleva una cláusula pactada por las partes que incorpora los términos del contrato de fletamento, por lo que

---

<sup>775</sup> Las cláusulas *Paramount*, tienen su razón de ser en la necesidad de las partes de un contrato de fletamento de garantizar que tanto sus obligaciones como responsabilidades en el fletamento y en el conocimiento de embarque sean las mismas. Por ello, es frecuente encontrar pólizas de fletamento que mediante la cláusula *paramount* incorporen los términos del fletamento en cada conocimiento de embarque, *vid.* nota 60 y 62. En la doctrina, *vid.*, por todos, FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., “El contrato de fletamento y sus modalidades en la doctrina del Tribunal Supremo”, en *Boletín de la AEDM*, 1985 (4), págs. 107 y 108; BERLINGIERI, F., “Notte sulla Paramount Clause”, en *Il Dir. Mar.*, 1987, págs. 938 y ss.; WILFORD, M., “Paramount clauses in charterparties”, en *Dir.Mar.*, 1990, págs. 33 y ss.; ÁLVAREZ RUBIO, J.J., *Las cláusulas paramount: autonomía de la voluntad y selección del derecho aplicable en el transporte marítimo internacional*, Eurolex, Madrid, 1997, págs. 21-84; WILSON, J.F., *Carriage of goods...*, *op. cit.*, págs. 210-214; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 441 y 524; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 544 y 545.

Ejemplos de cláusulas *Paramount* los podemos encontrar en las siguientes pólizas: BARECON A, BARECON B, GRAINVOY, EXXONVOY, GASVOY, INTERTANKVOY, BALTIME, NYPE, ASBATIME, SHELLTIME. Una de las más recientes, y en relación con el transporte de mercancías en línea regular, la encontramos en la póliza LINERTIME 2015, la cual establece que el fletador podrá usar tanto un conocimiento de embarque estandarizado o uno propio, pero en cualquier caso es obligatorio que el conocimiento de embarque que se utilice contenga una *Paramount Clause* que incorpore las Reglas de la Haya. *Vid.*, por todas, la cláusula 11 de la póliza LINERTIME 2015 en virtud de la cual el fletador tendrá derecho de usar su propio conocimiento-tipo de embarque. El conocimiento de embarque contendrá una *Paramount clause* incorporando las RLHV (...), “*The charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading Form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation (...)*”.

Nótese, sin embargo, que las cláusulas *Paramount* no suelen estar presentes en contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque de mercancías contenedorizadas, donde ya se aplican las RLHV, como ocurre con los conocimientos tipo CONLINEBILL, CONLINEWAYBILL, MAERSK LINE BILL y MAERSK LINE WAYBILL, *vid.*, *infra*, apartado 2.1.1 del capítulo primero, y las notas 60 y 62.

dicha referencia será crucial para determinar no solo la obligación sino también la responsabilidad sobre las operaciones de carga y descarga de las mercancías.

En el contrato de fletamento por espacio, si se pactase en la póliza SLOTHIRE que el contrato tuviera una duración de seis meses, y el transporte de mercancías en contenedor fuese realizado mediante un conocimiento de embarque, que es el documento que evidencia el transporte del contenedor, y no indicase nada al respecto salvo la incorporación de las RLHV, la obligación de cargar y descargar recaería sobre el fletante por el conocimiento de embarque, y en caso de que se incorporasen los términos del contrato de fletamento, pero las partes lo acordasen en el contrato, la fuerza y el carácter vinculante de los pactos entre las partes haría que la obligación recayese sobre el fletador.

Tanto en las pólizas de fletamento como en los conocimientos de embarque existen multitud de cláusulas contractuales que dotan de mayor importancia a la autonomía de la voluntad. Sin embargo, al mismo tiempo existen pólizas en las que podemos encontrar cláusulas impuestas por los fletantes o armadores donde unilateralmente imponen la mayoría de los términos contractuales, regulando a su favor aspectos relevantes como la responsabilidad o la elección de ley aplicable. En estos casos, donde la problemática se acentúa en mayor grado, el uso de las cláusulas *Paramount*, como en el ejemplo anterior, incorporan normas que previamente no se contemplaban o estaban excluidas, por lo que también se extienden las controversias al ámbito de la ley aplicable al contrato<sup>776</sup>. De hecho, la incorporación permite traer al contrato términos o condiciones que no han sido negociados por las partes. No es objeto de este trabajo profundizar sobre las normas de Derecho internacional privado, pero sí resaltar la operatividad de las normas aplicables al contrato de *slot charter* en ausencia de ejercicio

---

<sup>776</sup> *Vid.* el Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (en adelante el Reglamento Roma I) en su artículo 3.1, establece que los contratos se regirán por la ley elegida por las partes, lo que obstaculiza la aplicación de las cláusulas *Paramount*. En la doctrina sobre el Reglamento Roma I en relación con los transportes de mercancías, *vid.*, por todos, ESPLUGUES MOTA, C., *Derecho del comercio internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, págs. 355-372.

de la autonomía de la voluntad, donde se aplicará al contrato la ley del país con el que esté más vinculado<sup>777</sup>.

La conjunción de la obligación del fletador de realizar la operación de carga junto con la obligación del fletante de llegar al lugar acordado y recibir la mercancía a bordo del buque, suponen la culminación de esta fase contractual previa al inicio del viaje. Es razonable que la responsabilidad y la obligación de la carga de las mercancías quede suficientemente consensuada y es frecuente que se acuerde que el fletante quede exonerado tanto de la responsabilidad como de soportar los costes económicos de la operación. Incorporar los términos del contrato de fletamento al conocimiento de embarque es una opción muy frecuentemente utilizada en la práctica, pero que no exonera completamente al fletante<sup>778</sup> por los daños resultantes de una mala intervención en la operación de carga que lleve al buque a un estado inapropiado para navegar. Es ahí donde se manifiesta el deber del fletante de garantizar que el buque permanece siempre en condiciones de navegabilidad (en terminología inglesa, *seaworthiness*)<sup>779</sup>.

### **3.5. Devolución de la gestión comercial del buque dentro de las operaciones en línea regular y sus efectos en los contratos de utilización de los espacios del buque**

Dentro de una operación de transporte de mercancías en línea regular podemos distinguir los siguientes escenarios: el primero, que el titular de los derechos de utilización del buque no los transfiera y explote él mismo el buque y sus espacios; el segundo, que

---

<sup>777</sup> El Reglamento Roma I tiene dos presunciones no vinculantes para resolver sobre el Estado más vinculado al contrato: el artículo 4.2 del Convenio de Roma presume que hay mayor relación con el Estado en el que la parte que deba realizar la prestación del contrato tenga su residencia habitual en el momento de contratar, “*el contrato se regirá por la ley del país donde tenga su residencia habitual la parte que deba realizar la prestación característica del contrato*” y, en el caso de transporte de mercancías, se presume mayor vínculo con el Estado en el que el porteador tenga su establecimiento principal si coincide con el Estado en el que se realiza la carga y descarga, o el establecimiento del que expendan las mercancías.

<sup>778</sup> *Vid.* el artículo 3.8 RLHV: “*Cualquier cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que libere al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño a, o en conexión con, las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo, o que atenúen esa responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en estas reglas, será nula y sin valor e ineficaz*”.

<sup>779</sup> *Vid.* artículo 3.1 RLHV: “*El transportador estará obligado, antes y al comienzo del viaje, a ejercer una diligencia razonable para: a) Poner el buque en condiciones de navegabilidad*”.

el titular de los derechos de explotación mantenga el control de la navegación del buque pero transfiera su gestión comercial del buque a un tercero mediante un contrato de explotación del mismo; y tercero, que el titular del derecho de explotación del buque no mantenga ni el control sobre la navegación ni sobre la gestión comercial del mismo, por lo que arriende el buque en su totalidad a un tercero a cambio de una contraprestación económica.

En el segundo de los casos, el buque debe ponerse a disposición del adquirente en los términos acordados (tiempo y lugar) para poder realizar servicios regulares en una ruta preconfigurada. Así, una vez determinado quien es el titular de los derechos de explotación del buque, el naviero fletante, será este quien celebrará posteriormente contratos de *slot charter* con distintos fletadores por espacio o NVOCC poniendo a disposición de éstos una serie determinada de espacios para poder así tener la plena ocupación de la capacidad del buque en cada uno de los viajes que se lleven a cabo.

En este contexto, una vez realizados los viajes correspondientes y cumplidos los objetivos propios del contrato, el naviero fletante que tiene la gestión comercial del buque debe retornar el mismo en el plazo contractualmente establecido en su contrato de explotación del buque. Esta obligación es característica de los contratos de fletamento por tiempo, donde al final del período del contrato el fletador por tiempo tiene la obligación de restituir el buque al naviero fletante, pero nuestra LNM no incluye dentro del capítulo segundo -sobre los contratos de fletamento- dicha obligación. Por ello, hay que acudir al capítulo primero, sobre el arrendamiento de buques, donde tal obligación se encuentra recogida en el artículo 195 de la LNM, en virtud del cual:

*“1.El arrendatario está obligado a restituir el buque en el momento pactado en el contrato. Si no lo restituyera en el plazo previsto indemnizará al arrendador los daños y perjuicios que éste experimente por el retraso. No obstante y salvo pacto en contrario, el contrato se entenderá prorrogado por el período de exceso que resulte de la duración del último viaje en curso ordenado razonablemente por el arrendatario.*

*2. El arrendatario deberá restituir el buque en el lugar convenido y, a falta de pacto, en el mismo en que se entregó el buque.*

3. *El buque deberá ser restituido en el estado en que se encontraba cuando fue entregado al arrendatario, salvo el desgaste normal derivado del uso pactado*”.

Al comienzo del contrato de arrendamiento de buque no hay puesta a disposición como en los contratos de fletamento, sino entrega del buque por parte del naviero fletante, según el artículo 191 de la LNM<sup>780</sup>. Sin embargo, al final del contrato, tanto en el arrendamiento como en el fletamento -por tiempo-, existe el deber de restitución al naviero fletante del buque por el adquirente de la explotación del buque, momento conocido como *reentrega* o *devolución*<sup>781</sup> o *delivery* según la terminología inglesa, que es la utilizada en la mayoría de las pólizas de fletamento y contratos que son objeto del presente estudio.

La importancia de la devolución del buque es máxima cuando se traduce en términos económicos, ya que hasta que no se produce la restitución del buque, el fletador -en nuestro caso- seguirá pagando el flete acordado<sup>782</sup>, y en el supuesto de que se produzca la restitución fuera del plazo contractualmente acordado, el naviero fletante podrá pedir una compensación económica con base en el incumplimiento contractual. Todo esto repercute como es lógico en el resto de los contratos de explotación que estén vinculados en ese momento al buque, como ocurre con aquellos contratos de *slot charter* que se celebren sobre los espacios del buque que vinculan al naviero fletante u operador principal de la línea con los distintos fletadores por espacio o NVOCC.

Los límites temporales son de estricto cumplimiento, pero también es frecuente introducir períodos adicionales de tiempo o prórrogas, que se entienden necesarias para

---

<sup>780</sup> “1. *El arrendador está obligado a entregar el buque arrendado y sus pertrechos en las condiciones especificadas en el contrato y, en lo no previsto, en las adecuadas para el uso pactado.* 2. *La entrega habrá de realizarse en el lugar y tiempo fijados en el contrato*”.

<sup>781</sup> Aunque “reentrega” sea la traducción más correcta para el *delivery*, según lo afirma FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ, R., “Fletamentos Time charter”, en *RGD*, 1992, pág. 4326, es más frecuente el empleo del término “devolución”, utilizado por la mayoría de la doctrina más autorizada, *vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 536; y GABALDÓN, J., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 564. Por otro lado, la LNM utiliza la denominación “restitución” en su artículo 195.

<sup>782</sup> *Vid.* la sentencia al caso *The London Explorer* [1971] 1 Lloyd’s Rep. 523, donde la *Court of Appeal* consideró que la obligación de pagar el flete permanece activa hasta que no se produzca la devolución del buque por parte del fletador. En la doctrina, *vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 536.

aquellos casos, entre otros ejemplos, en que el fletante facilita un último viaje legítimo, en nuestro caso, dentro de los contemplados en la línea regular<sup>783</sup>, aunque esta norma está pensada para el fletamento por tiempo. No son períodos de tiempo extraordinarios introducidos unilateralmente por los redactores de las pólizas de fletamento, sino que suele tratarse de incorporaciones manuscritas por las partes producidas en la fase precontractual.

Así, es frecuente encontrarnos con cláusulas que conceden un margen determinado, superior al permitido, como ocurrió en el asunto que dio lugar a la reciente sentencia del caso *The Great Creation*<sup>784</sup>, donde el contrato de fletamento celebrado mediante póliza NYPE 93, tenía una duración de 5 meses “*plus 15 days at charterer’s option*”, es decir, más 15 días al libre arbitrio del fletador. Asimismo, en el caso *The Black Falcon*<sup>785</sup>, el contrato tenía una duración de 9 meses, “*for about 9 (nine) months, Charterers’ option three months, Charterers’ option further three months, 15 days more or less on final period*”, en el que se establecen tres márgenes adicionales de tiempo distintos, entendiéndose mediando previo aviso, estando el fletador legitimado para demorar la devolución hasta tres veces consecutivas.

Las anteriores cláusulas tienen, como es lógico, su causa en la realización de un último viaje legítimo, que brevemente pasamos a exponer. La razón de ser del fletamento por tiempo es la realización del número de viajes más adecuado dentro del tiempo contractualmente establecido, ya que el pago del flete no se realiza en función del viaje, sino del tiempo, lo que permite un desarrollo continuado del transporte de mercancías en línea regular. Como consecuencia de lo anterior, el fletador por tiempo de la línea, dentro de los límites comerciales y económicos, dará ordenes al capitán para que el buque

---

<sup>783</sup> El artículo 195.1 de la LNM así lo permite, “*el contrato se entenderá prorrogado por el periodo de exceso que resulte de la duración del último viaje en curso ordenado razonablemente (...)*”.

<sup>784</sup> *Vid.* la sentencia en el asunto *Maestro Bulk Ltd. v. Cosco Bulk Carrier Co. Ltd. (The Great Creation)* [2014] EWHC 3978. Concretamente en este caso se subraya la importancia de las notificaciones de la reentrega del buque, las cuales, realizadas defectuosamente, con retraso o que no se produzcan pueden ocasionar un incumplimiento del contrato con su correspondiente indemnización entre las partes, pero sirve de ejemplo para ilustrar el margen adicional de tiempo.

<sup>785</sup> *Vid.* la sentencia al caso *Shipping Corporation of India Ltd. v. NSB Niederelbe (The Black Falcon)* [1991] 1 Lloyd's Rep 77.

navegue durante el período del contrato, pero dicho margen de tiempo puede ser insuficiente a veces. Esto es debido a que normalmente no se realizan trayectos cuya duración sea exactamente la prevista en horas o en días, todo ello contando con los períodos de planchas permitidos por los fletamentos por viaje y aquellos donde el flete queda suspendido por la aplicación de cláusulas *off-hire* en los fletamentos por tiempo. Por ello, resulta razonable permitir que el fletador complete el viaje último.

Sirviéndonos del ejemplo anterior, en el caso *The Great Creation*<sup>786</sup>, el buque tuvo que cubrir el viaje de vuelta desde la República de Guyana, ubicada en la costa noreste de América del Sur, hasta Pasadena, en el Estado de California ubicado en la costa oeste de América del Norte, viaje que tuvo una duración de 9 días. Sin la cláusula de margen adicional de 15 días, el fletador probablemente tendría que haber cancelado este último viaje, con la pérdida de oportunidad que ello conllevaba. Es por eso que se utilizan frecuentemente estos márgenes de tiempo en la práctica, ya que son convenientes para ambas partes; para el fletador, porque tiene la opción de realizar un último viaje legítimo sin incumplir los términos del contrato; y, para el fletante, porque obtiene la rentabilidad económica al seguir cobrando el flete hasta que se produzca la devolución (*delivery*) del buque.

El contrato de *slot charter*, concretamente bajo la póliza SLOTHIRE, genera *a priori* incertidumbre en este extremo, ya que no es ni un fletamento por tiempo ni lo es por viaje. ¿Qué consecuencias conlleva lo anterior? Al no ser un fletamento por tiempo, no hay una obligación *strictu sensu* de devolver la gestión comercial del buque o restitución ni tampoco se produce una transferencia de la gestión comercial del buque a los fletadores por espacio, pues ésta permanece en todo momento en el naviero fletante. Habiendo considerado la naturaleza jurídica de nuestro contrato como mixta, al contener elementos de distintas modalidades contractuales tipificadas, es necesario realizar una aproximación desde el propio contenido del contrato sobre las cláusulas segunda y sexta en relación con las casillas 10, 12 y 13 relativas al último viaje.

---

<sup>786</sup> *Vid.*, en la jurisprudencia inglesa, la sentencia en el asunto *Maestro Bulk Ltd v. Cosco Bulk Carrier Co Ltd* citada en la nota 737.

Las partes, como en otras pólizas, tienen que rellenar con carácter previo los datos correspondientes en la parte frontal de la póliza SLOTHIRE. Las casillas 10, 12 y 13 hacen referencia al itinerario que seguirá el buque, la fecha en la que las partes comunican su intención de extinguir el contrato, y la fecha en que debe comunicarse con carácter previo la extinción de contrato. Se observan en ella elementos característicos del fletamento por viaje, en especial en la cláusula sexta relativa al itinerario que debe seguir el buque, el cual ha de estar predefinido en todo momento, ya sea para realizar un único viaje o varios, y además, es común que el flete se pague por viaje realizado, como se refleja en la casilla 15, “*Slot Charter Hire (FIOS) per voyage*”.

Por otra parte, el análisis de la casilla 15 podemos estructurarlo en tres partes. En primer lugar, el uso del término *hire*, que como pudimos ver en el capítulo segundo no es una referencia expresa al fletamento por tiempo<sup>787</sup>, sino al flete en general. En segundo lugar, la expresión FIOS (*free in and out and stowed*), término utilizado en la contratación del fletamento por viaje que define las obligaciones del fletador. Y en último lugar, el empleo de la expresión *per voyage*, que determina el modo en que se lleva a cabo pago del flete. Es aquí donde tenemos una evidencia más de la proximidad entre la póliza SLOTHIRE y el fletamento por viaje, pero incluso en esta modalidad de fletamento existe la obligación de retornar el buque una vez finalizado el período del contrato. La diferencia existe, en relación con los fletamentos por tiempo, en que para la modalidad por viaje, el contrato finaliza con la realización del último viaje, una vez que se produzca la descarga de los contenedores.

Si nos fijamos en las casillas 11 y 12, en las que han de introducirse la fecha y lugar en la que comienza el contrato y la fecha en la que se comunica su extinción respectivamente, en relación con la cláusula segunda, las partes pueden introducir un período de tiempo lo suficientemente amplio como para acercarlo al fletamento por tiempo. Con base en lo anterior, podría pactarse una duración de 6 meses con un preaviso para extinguirlo, o incluso podría pactarse una fecha de inicio y dotar al contrato una

---

<sup>787</sup> Para distinguir el lingüísticamente el flete entre ambas modalidades, en el fletamento por tiempo se utiliza la expresión *hire*, mientras que en el fletamento por viaje es comúnmente conocido como *freight*. *Vid., supra*, el apartado 3.1 del capítulo segundo.



duración indefinida<sup>788</sup>, estableciendo un período mínimo para notificar a la otra parte la extinción del contrato. Es aquí uno de los lugares donde las partes pueden dotar a su relación jurídica de elementos característicos del fletamento por tiempo o del fletamento por viaje. Como bien sugieren los comentarios de la BIMCO sobre la póliza SLOTHIRE<sup>789</sup>, para efectuar un fletamento con base en el viaje, bastará con acordar una de las siguientes alternativas:

1. Introducir un viaje de ida y vuelta (*round voyage*).
2. Introducir un solo itinerario en la casilla 14.
3. Determinar la extinción del contrato al descargar las mercancías en el puerto de destino en la fecha acordada.

Por otro lado, para aproximar al fletamento por tiempo, cuestión que interesa en este apartado, bastará con introducir, como versa la cláusula segunda, un período de tiempo distinto al expuesto arriba: “*Alternatively, the parties may agree that the termination of this Slot Charter Party shall be effected upon discharge at a port and on a scheduled date or within a scheduled period as agreed in Box 14*”.

Por lo tanto, es la casilla 14 la que es más relevante para nuestro análisis, ya que adjudica y proporciona elementos característicos del fletamento por tiempo o por viaje de cara a determinar la naturaleza jurídica del contrato, y por otra parte, la que revela la intención de las partes en caso de controversias. Por este motivo, era necesaria una introducción en la póliza SLOTHIRE de un acuerdo sobre el *redelivery* característico fletamento por tiempo, ya que puede llegar a tener un lugar importante dentro de nuestro contrato de fletamento por espacio o *slot charter*.

No obstante lo anterior, también tiene sentido realizar en nuestro estudio esta aproximación a la restitución del buque ya que de una manera u otra condiciona las operaciones de transporte de mercancías que se realizan en línea regular. Su razón de ser

---

<sup>788</sup> *Vid.* los comentarios a la póliza SLOTHIRE en la *BIMCO Special Circular* n.º 7, de 10 de noviembre de 1993, pág. 3.

<sup>789</sup> *Ibid.*

estriba en la necesidad de concretar un período tras el cual se retornará el buque con base en el contrato de fletamento por tiempo entre el propietario del buque y el fletador por tiempo u operador principal de la línea. ¿Es posible que se condicione por lo tanto la finalización de los servicios de la línea regular y la extinción de los sucesivos contratos de *slot charter* con distintos NVOCC a la conclusión del contrato de explotación del buque que les da origen?

En primer lugar, del análisis de la anterior cláusula podemos concluir que en la póliza SLOTHIRE no existe una obligación específica de restituir el buque, y por ello tampoco se restituyen los espacios del mismo. No podemos hablar de la devolución de la posesión del *slot*, ya que en ningún momento fue transferida del naviero fletante al fletador por espacio, ni tampoco del derecho de utilización del buque, el cual permanece en el fletador por espacio durante el período de vigencia del contrato, y una vez concluido éste, los derechos de explotación de los espacios del buque no se *restituyen* ni se transfieren, sino que vuelven a estar a disposición del naviero fletante. En segundo lugar, desde el plano teórico la devolución o restitución del buque puede tener como es lógico efectos en los contratos de utilización que sobre el mismo se encuentran. La extinción del contrato de explotación del buque -como el fletamento por tiempo- que permite la celebración de los contratos de *slot charter* posteriores no supone la extinción automática de dichos contratos, pero es muy probable que las partes ejecuten acciones de resolución por incumplimiento si el contrato de *slot charter* preveía un período de vigencia superior al del fletamento por tiempo y se frustrase la aventura marítima por la devolución del buque antes de que concluyesen dichos contratos.

## CAPÍTULO QUINTO

### EXTINCIÓN DEL CONTRATO

#### 1. CONCEPTO Y RÉGIMEN JURÍDICO DE LA EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE *SLOT CHARTER*

##### 1.1. Consideraciones previas

La delimitación conceptual de la extinción del contrato incluye el de una serie de supuestos en los que puede disolverse el vínculo contractual nacido del acuerdo de voluntades entre las partes. Sin embargo, no es lo mismo que se produzca la extinción de una o varias obligaciones a que se produzca la extinción del contrato, también conocida como la extinción de la relación obligatoria<sup>790</sup>.

La extinción de las distintas obligaciones de las partes en el contrato de *slot charter* genera la satisfacción o extinción de un derecho de crédito en el fletante o en el fletador, es decir, el pago del flete y la disposición de los espacios del buque como obligaciones principales. No obstante, la extinción del contrato de fletamento por espacio supone el fin del vínculo que se había establecido entre las partes, de manera que ninguna de ellas puede compeler a la otra después de la extinción al cumplimiento de las obligaciones que nacen de la celebración del contrato de *slot charter*. En el ámbito del contrato de fletamento objeto de nuestro estudio podemos encontrar distintos supuestos o

---

<sup>790</sup> *Vid.*, entre otros, DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos..., II - Las relaciones obligatorias, op. cit.*, pág. 1083; y LASARTE ÁLVAREZ, C., *Contratos, Principios de Derecho Civil III*, 11.ª edic., Marcial Pons, Madrid, 2008, págs. 140 y ss.

circunstancias que pueden extinguir la relación obligatoria, cuya procedencia puede ser legal, por así disponerlo una disposición de este carácter, o bien contractual, por estar recogido en el contrato.

Con carácter general, cualquier relación obligatoria puede extinguirse mediante la celebración de un negocio jurídico denominado *mutuo disenso* o desistimiento mutuo, en virtud del cual ambas partes deciden terminar el contrato mediante un acuerdo de voluntades. Pero no es el único supuesto de extinción del contrato de fletamento por espacios. Igualmente, puede extinguirse el contrato al lograrse plenamente la finalidad económica objeto del mismo y quedan satisfechos todos los intereses de las partes mediante la ejecución de las obligaciones contempladas en el contrato, cuando se producen circunstancias expresamente previstas en el contrato. Ejemplo de ello lo encontramos al introducirse en el contrato un término con carácter extintivo o una condición resolutoria. o en el supuesto de que a una de las partes se le atribuye expresamente por disposición legal o por estar contemplado en el contrato. la facultad de terminar la relación contractual. Esta facultad puede ser libre, en cuyo caso se la denomina desistimiento unilateral o denuncia, que da lugar a la resolución del contrato por incumplimiento, o encontrarse fundada en justa causa, como ocurre en los supuestos de imposibilidad sobrevenida o de modificación sobrevenida de las circunstancias, que son la base sobre la que se funda la conocida como doctrina de la cláusula *rebus sic stantibus*<sup>791</sup>.

## 1.2 El régimen jurídico de la extinción del contrato de fletamento por espacio

El contrato de fletamento por espacio dada su especialidad plantea, al margen de los supuestos generales de extinción de las obligaciones, una serie de causas de resolución del contrato que tienen lugar a raíz del incumplimiento de las obligaciones esenciales del contrato. Esto es, para el fletador, el impago del flete; y, para el fletante, la indisponibilidad de los espacios del buque. Por otro lado, también pueden ocurrir una serie de circunstancias o hechos, que pueden estar contemplados o no en el contrato, las

---

<sup>791</sup> Así lo afirma DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, op. cit., pág. 1084. *Vid., infra*, el apartado 3.4.2 del presente capítulo.

cuales son susceptibles eventualmente de llevar a extinguir las obligaciones sin mediar culpa entre las partes<sup>792</sup>.

El capítulo segundo de la LNM contiene en su articulado una serie de disposiciones dispersas relativas a la extinción: por un lado, en las secciones segunda y tercera bajo la rúbrica de las “obligaciones del porteador” (artículos 213 a 216) y el artículo 229 (presentación de las mercancías para su embarque), bajo la rúbrica “de los deberes del fletador”. Y, por otro lado, en la sección octava (artículos 272 a 276), bajo la rúbrica “de la extinción anticipada del contrato”<sup>793</sup>. Por lo tanto, en la LNM encontramos dos tipos de disposiciones al respecto, aquellas cuya finalidad es la resolución del contrato con base en el incumplimiento de las obligaciones de las partes y aquellas otras disposiciones que recogen la extinción del contrato por una imposibilidad sobrevenida de la prestación sin culpa de los contratantes.

No obstante, la LNM no regula expresamente el desistimiento unilateral como facultad, el cual también puede también extinguir el contrato, supuesto que se encuentra disciplinado por las normas generales de extinción de los contratos. Así, el régimen jurídico de la extinción de los contratos de utilización del buque contenido en la LNM se complementa con la aplicación supletoria de las disposiciones del Código Civil: el artículo 1156<sup>794</sup>, sobre la extinción de las obligaciones con carácter general, que son las

---

<sup>792</sup> Vid. ARROYO, I., *Curso...*, op. cit., pág. 539, quien señala algunas circunstancias excepcionales que desequilibran la economía de uno de los contratantes, como son el naufragio, la varada y los accidentes generales de navegación, cuya incidencia es desfavorable para el fletante, y las fluctuaciones en el mercado de fletes y de combustibles que puede ocasionar desequilibrios para el fletador.

<sup>793</sup> La LNM supera así la confusión terminológica del Código de Comercio, cuyas disposiciones sobre el fletamento forman parte del Derecho histórico. Dichas disposiciones sobre la extinción del fletamento se encontraban bajo la rúbrica “*de la rescisión total y parcial del contrato de fletamento*” en los artículos 688 a 692. Sin embargo, la terminología utilizada en el antiguo Código de Comercio utilizaba indistintamente “rescisión” para aludir a supuestos de extinción del contrato que no encajaban en la delimitación conceptual de la rescisión de los contratos. La acción de rescisión en nuestro ordenamiento jurídico es uno de los recursos de los que dispone la parte de un contrato celebrado válidamente para poner fin al mismo y reclamar la restitución de las cosas que fuesen objeto del contrato. Vid., por todos, DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, op. cit., págs. 507-514.

<sup>794</sup> El artículo 1156 del Código Civil se limita a enumerar las diversas figuras que se regulan posteriormente. Así, en virtud del citado artículo “*las obligaciones se extinguen: Por el pago o cumplimiento. Por la pérdida de la cosa debida. Por la condonación de la deuda. Por la confusión de los derechos de acreedor y deudor. Por la compensación. Por la novación*”. No estamos ante una lista cerrada o *numerus clausus*, ya que existen otras formas de extinción válidas que no se encuentran en el citado

causas comunes de extinción de las obligaciones reconocidas por nuestro ordenamiento; y los artículos 1182 y siguientes sobre los supuestos de imposibilidad de realización de las obligaciones.

## **2. EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL SLOT CHARTER COMO CAUSA NATURAL DE EXTINCIÓN DEL CONTRATO**

El fletamento por espacios es un contrato atípico y complejo en el que coexisten elementos de distintas figuras tipificadas en nuestro ordenamiento jurídico que, en su conjunto, dan forma al contrato. El supuesto ordinario de la extinción del contrato sería el cumplimiento de las prestaciones de las partes contratantes, de manera que el contrato se extingue ordinariamente con el cumplimiento del viaje, si fuese un contrato de corta duración, o bien con el transcurso del plazo establecido en el contrato, si fuese un contrato de larga duración.

Cuando se celebra un contrato de larga duración, suele quedar reflejado en el clausulado de la póliza la posibilidad de prorrogarlo. Por otro lado, no parece lógico que en aquellos supuestos en los que se establezca una duración indefinida no se contemple la posibilidad de resolverlo, ya que de tal manera estaríamos vinculando a perpetuidad las obligaciones del contrato, cuestión que es contraria a nuestro ordenamiento jurídico<sup>795</sup>.

Es necesario distinguir entre la extinción de una obligación simple, como puede ser el pago del flete, y la extinción de la relación obligatoria. En el primer caso, lo que se produce es la satisfacción de un derecho de crédito, que al mismo tiempo produce un efecto liberatorio al deudor, que puede ser total o parcial, pero que no necesariamente implica una terminación de la relación existente entre las partes contratantes. En el

---

artículo, como la resolución por alteración sobrevenida de las circunstancias del contrato, la resolución por desistimiento unilateral o la resolución por mutuo disenso, entre otras.

<sup>795</sup> *Vid.* los artículos 1583 del Código Civil, el artículo 13 de la Ley de Sociedades Profesionales o el artículo 26 de la Ley del Contrato de Agencia, en virtud de los cuales al establecerse un plazo de duración indefinida faculta a los contratantes para denunciar unilateralmente el contrato sin necesidad de alegar justa causa. En este sentido, dicha facultad de denuncia unilateral debe ejercerse siempre con arreglo a la buena fe recogida en el artículo 7 del Código Civil. En la jurisprudencia, *vid.* la sentencia n.º 672/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de noviembre de 2016 (ROJ: 5103/2016, *Id Cendoj*: 28079110012016100645).

fletamento por tiempo donde el flete se paga periódicamente, el cumplimiento del fletador de la obligación de pago no extingue la relación obligatoria y lo mismo ocurre en el fletamento por viaje, donde el pago único del flete tampoco extingue la relación entre las partes. Lo que extingue el contrato de fletamento es el cumplimiento de todas las prestaciones pactadas en el mismo.

### **3. LA INEFICACIA EN EL CONTRATO DE *SLOT CHARTER* (I): IDEAS PRELIMINARES**

#### **3.1. La ineficacia sobrevinida de la relación obligatoria en el fletamento en general**

Desde que se celebra un contrato de fletamento por espacio entre el fletante y fletador, las distintas causas que pueden desencadenar la extinción o terminación anticipada del contrato pueden estar recogidas en la legislación nacional que resulte aplicable al contrato y en las disposiciones contractuales que lo regulan. Adicionalmente, las partes pueden terminar el contrato anticipadamente bien por su acción o bien por circunstancias ajenas a su voluntad. La diferencia radica en que la extinción anticipada del fletamento ocurra por causa imputable a las partes o no, de manera que una vez se produce el incumplimiento del contrato es necesario determinar si existe o no responsabilidad de alguna de las partes contratantes. Entre las distintas causas que provocan la terminación anticipada del contrato se encuentra el acaecimiento de circunstancias sobrevinidas que imposibilitan el cumplimiento natural del contrato de *slot charter*<sup>796</sup>.

Como ocurre en la mayoría de contratos, el contrato de fletamento puede extinguirse bien por el cumplimiento natural de las obligaciones que nacen del mismo, satisfaciéndose los intereses de las partes total o parcialmente, o bien por la ocurrencia de algún suceso o evento contemplado en el contrato que ponga fin a la relación obligatoria de manera específica. No obstante, en opinión de la doctrina más autorizada toda

---

<sup>796</sup> En nuestra doctrina, *vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 539 y ss., quien estudia la terminación anticipada del contrato dentro de la teoría general de la extinción de los contratos. En el mismo sentido, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Manual...*, *op. cit.*, pág. 566. Sin embargo, en opinión de este autor es más acertado hablar de las distintas causas de extinción del contrato como supuestos de ineficacia sobrevinida.

terminación no natural puede ser considerada como una patología<sup>797</sup>, ya que altera el proceso natural de extinción del contrato. Estas patologías o supuestos de terminación anómalos son los que producen que el contrato no se extinga de manera natural, es decir, producen una ineficacia inicial o sobrevenida del contrato. Ejemplos de ineficacia sobrevenida en el contrato de *slot charter* son el desistimiento tanto por mutuo acuerdo como unilateral, la resolución del contrato sin culpa de las partes y la resolución del contrato por incumplimiento de las obligaciones del mismo.

### **3.2. La extinción anticipada del contrato de *slot charter* en la póliza SLOTHIRE 93**

La terminación o extinción anticipada del contrato de fletamento por espacio también puede originarse por la imposibilidad sobrevenida sin culpa de las partes. Imposibilidad que, en un primer momento, puede poner fin solo a la obligación pero que, en un segundo momento, puede tener como consecuencia la extinción definitiva del contrato. Ejemplo de lo anterior puede producirse cuando la imposibilidad sobrevenida genera la terminación anticipada de uno de los viajes previstos en la línea regular. La pregunta que se presenta es muy clara: en el caso de que el contrato de *slot charter* sea de larga duración y el fletante ejecute un servicio de línea regular en el que se realizan distintos trayectos, ¿es posible que una vez cancelado o resuelto uno o varios de los viajes pueda llegar a poner fin a la relación obligatoria de manera definitiva?, ¿o es posible que solo afecte a un viaje?

Es necesario en este extremo analizar el contrato y examinar las posibles cláusulas de cancelación, si las hubiese, y su alcance (si es sobre un viaje o si produce efectos extintivos al contrato). Hay que considerar una amplia variedad de posibilidades y comprobar el itinerario de los viajes de la línea regular para determinar si la incidencia en uno de ellos puede llegar a afectar al resto, es decir, al contrato en su totalidad. A tal efecto, habrá que analizar si el contrato fuese “divisible” o no en una serie de viajes separados e independientes cuyo cumplimiento no dependa de los demás, lo que se puede

---

<sup>797</sup> Vid. CARRASCO PERERA, A., *Derecho de Contratos*, Thomson Reuters, Navarra, 2010, pág. 649. Para un estudio más profundo de la ineficacia sobrevenida y de sus distintos regímenes, *vid.*, por todos, DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, I - *Introducción teoría del contrato*, *op. cit.*, págs. 555 a 621; y CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil Español...*, *op. cit.*, págs. 787 y ss.



traer a colación para el contrato de *slot charter* en las posibles incidencias que puedan surgir en el desarrollo de los viajes de la línea regular establecida por el fletante, todo ello “*sin que suponga prejuzgar la naturaleza del contrato (...) como una obligación única de carácter divisible en el sentido de los artículos 1149, 1151 y 1169 del Código Civil*”<sup>798</sup>. En cualquier caso, no sería razonable mantener que el incumplimiento ocasional que afecte a una obligación, en nuestro caso un viaje, conlleve la extinción anticipada de todo el contrato de fletamento, más aún si es de larga duración, o por ejemplo, si hasta el momento en que acaece la imposibilidad sobrevenida se han realizado los viajes anteriores satisfaciendo los intereses de ambas partes.

La casilla 10 de la póliza SLOTHIRE 93, a pesar de su nombre, no recoge el itinerario que debe seguir el buque durante la vigencia del contrato, que debe ser notificado al fletador lo antes posible en virtud de la cláusula sexta, sino las escalas en las que se va a disponer los espacios del buque durante la vigencia del contrato, ya sea de todas las escalas o solo entre algunas de ellas. Así, en el párrafo segundo del apartado b) de la cláusula sexta de la póliza SLOTHIRE establece lo siguiente:

*“El fletante tendrá derecho a ejercitar la desviación según las Reglas de la Haya Visby en cualquier momento sin comunicarlo al fletador. Si el fletante en el ejercicio de su derecho se desviase de la ruta por una imposibilidad sobrevenida y dicha desviación no estuviese permitida por los términos del conocimiento de embarque u otro contrato de transporte por el cual los fletadores han usado un Slot, el fletante deberá indemnizar al fletador por cualquier responsabilidad en la que éste incurra, salvo que se hubiese notificado con al menos 48 horas de antelación de la intención de desviarse, en cuyo caso no se otorgara indemnización alguna (traducción del autor)”*<sup>799</sup>.

---

<sup>798</sup> Así lo afirma GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen...*, op. cit., págs. 505-506, en relación con los contratos de volumen en ausencia de previsiones contractuales (*cancellation clauses*).

Asimismo, en relación con los contratos de volumen, señala la autora que en principio son divisibles pero que debido a las múltiples excepciones a este carácter no puede otorgarse una respuesta general, sino que habrá que estar a las circunstancias de cada caso en concreto. Sobre este extremo afirma que el contrato de volumen es divisible y así lo han manifestado la *High Court* en la sentencia al caso *Larrinaga & Co. v. Société Franco-Americaine*, sentencia en la que se mantiene que “*la imposibilidad de cumplir el contrato que afecta a los tres primeros viajes no es una causa de frustración del mismo ya que éste engloba una pluralidad de negocios jurídicos independientes*”.

No hay razón para que *a priori* un incumplimiento de la obligación producido por un evento sobrevenido que imposibilita su cumplimiento ponga fin en todo caso a la relación obligatoria del *slot charter*, pues dependerá de la naturaleza y el alcance de la imposibilidad sobrevenida en cada caso en concreto. Así, cuando la imposibilidad de realizar uno de los viajes afecte definitivamente a todos los demás, haciendo que el objeto del contrato quede frustrado, se estará ante una probable terminación anticipada del contrato de *slot charter*. También es posible que la conexión entre los viajes sea muy estrecha, de manera que una vez producido el evento que imposibilita la realización de uno de ellos resulte comercialmente imposible mantener los demás, y en consecuencia, todo el contrato de fletamento<sup>800</sup>. Por el contrario, si el objeto del contrato de *slot charter* fuese un único viaje, es seguro que la imposibilidad de realizarlo tenga como consecuencia necesaria la extinción anticipada del mismo.

---

<sup>799</sup> Vid. la cláusula 6 (b) de la póliza SLOTHIRE, en virtud de la cual: “*The Owners shall be entitled to exercise the liberty to deviate as provided in the Hague-Visby Rules at any time without notice to the Charterers. However, if during the course of a voyage the Vessel should deviate in circumstances which are not permitted by a bill of lading or other contract of carriage covering Goods for which the Charterers have used a Slot, the Owners shall indemnify the Charterers for any liability thereby incurred, unless the Owners have given at least 48 hours prior notice to the Charterers of such intended deviation, in which case this indemnity shall not operate*”.

<sup>800</sup> Así lo afirma GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen...*, *op. cit.*, pág. 510, para los contratos de volumen en los que hay que realizar varios viajes, quién además defiende la tesis de que es muy difícil que la incidencia en uno de los viajes pueda llegar a extinguir en su totalidad el contrato de volumen, a pesar de considerar el contrato como indivisible, pero reiterando la necesidad de hacer un examen de los términos del contrato en cuestión.

También cita la sentencia al caso *B.T.P. Tioxide Ltd. v. Pioneer Shipping Ltd. and Armada Marine S.A. (The Nema)* [1981] 2 Lloyd’s Rep. 239-255, que es interesante traerla a colación ya que en un contrato de fletamento por viajes consecutivos “*se realizan una serie de addenda o anexos en los que se incluían viajes adicionales, y el tribunal determina que a pesar de que los anexos se hayan realizado para prorrogar la vigencia del contrato, los anexos o añadidos sí son divisibles pero no alteran la naturaleza del contrato de fletamento al que se adhieren*”, de manera que la imposibilidad sobrevenida de uno de ellos no extingue anticipadamente el contrato.

Sin embargo, la autora concluye su estudio sobre la extinción anticipada del contrato de volumen afirmando que “*la mayoría de la doctrina considera que se trata de un único contrato, y que el hecho de que los distintos viajes se realicen con el mismo buque y la inmediata continuación con la que tienen que realizarse indica mayor conexión entre los viajes y determinará, en la mayoría de los casos, que la terminación anticipada de un viaje afecte al contrato total*”. Para nuestro estudio del contrato de *slot charter* tal comparación no es posible, ya que el servicio de transporte de mercancías en línea regular necesita, en general, varios buques para estar operativo, por lo que a pesar de que el contrato de *slot charter* podamos considerarlo como indivisible, es posible defender la teoría de que la interrupción o inhabilitación de uno de los buques que realiza el servicio de línea regular o una imposibilidad sobrevenida no necesariamente afecte al contrato en su totalidad, por lo que no se puede considerar su extinción anticipada, sin evaluar la posible continuidad de la prestación, pudiendo argumentarse que no se agota por la imposibilidad de cumplir uno de los trayectos o viajes de la línea regular.

#### 4. LA INEFICACIA EN EL CONTRATO DE *SLOT CHARTER* (II): EL DESISTIMIENTO POR MUTUO ACUERDO

Nuestro ordenamiento jurídico consagra el principio de libertad contractual y autonomía privada en el artículo 1255 del Código Civil, que permite que las partes puedan crear formas negociales y dotarlas de garantías jurídicas sin que necesariamente se encuentren *a priori* tipificadas por la ley. De la misma manera, el principio de autonomía de la voluntad permite que las partes lleguen a acuerdos para poner fin a la relación obligatoria, por lo que las partes pueden mutuamente desistir de la relación obligatoria celebrando un negocio jurídico con efectos extintivos, pero no resolutivos, ya que la resolución implica incumplimiento y la extinción no.

Por lo demás, el desistimiento mutuo de las partes de un contrato de *slot charter* requiere, como en todo acuerdo de voluntades, que se cumplan los requisitos de capacidad, objeto y forma para dar validez a este nuevo contrato que pondrá fin a la relación obligatoria<sup>801</sup>.

En el caso de un contrato de *slot charter* para un viaje determinado habrá que analizar los efectos que produce esta modalidad de extinción en función del momento en que ésta se lleve a cabo. Si en la relación objeto de extinción no se hubiesen llevado a efecto las prestaciones, no se ha producido el pago del flete ni se ha puesto a disposición los espacios del buque al fletador, las partes no podrán reclamarse nada mutuamente. Por el contrario, si la relación nacida del contrato de fletamento hubiese desplegado sus efectos parcial o completamente, por ejemplo, se hubiese realizado el pago del flete, el fletador podrá reclamar la restitución del importe del flete que hubiera sido realizado<sup>802</sup>.

---

<sup>801</sup> Vid. DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II,- *Las relaciones obligatorias*, op. cit., pág. 1085.

<sup>802</sup> Según la doctrina más autorizada, en las relaciones obligatorias de tracto único el desistimiento mutuo conlleva la restitución de las cosas al estado que tenían en el momento de constituirse la relación previa. Vid. ÁLVAREZ VIGARAY, R., “Comentario del artículo 1123 del Código Civil”, en AA.VV., *Comentarios...*, op. cit., (versión electrónica sin numeración de página); y DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, op. cit., pág. 1086.

## 5. LA INEFICACIA EN EL CONTRATO DE *SLOT CHARTER* (III): LA RESOLUCIÓN FORTUITA O SIN CULPA

### 5.1. La resolución del contrato de fletamento por espacio en la Ley de Navegación Marítima

Los hechos o circunstancias que pueden dar por terminado el contrato de fletamento suelen estar recogidos no solo en las disposiciones o cláusulas de las pólizas de fletamento, sino también es posible encontrarlos en los conocimientos de embarque, en las pólizas de seguro y en los distintos ordenamientos jurídicos nacionales<sup>803</sup>. Nuestra LNM recoge en los artículos 272 a 276 una serie de circunstancias que pueden extinguir el contrato de fletamento en general, que pueden aplicarse al contrato de fletamento por espacio o *slot charter* por lo dispuesto en el artículo 210 de la LNM. Concretamente, según lo dispuesto en el artículo 272 de la LNM el fletamento podrá extinguirse :

*a) Si antes de hacerse a la mar el buque contratado, de acuerdo con el artículo 211, se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado para navegar sin culpa de ninguna de las partes. En los fletamentos por tiempo la extinción se producirá en cualquier momento en que el buque se perdiese o inhabilitase definitivamente.*

*b) Si el fletamento es por viaje o se refiriese al transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y éstas se perdiesen antes del embarque sin culpa del fletador o del cargador. En el fletamento por tiempo no será aplicable la extinción por pérdida de las mercancías.*

*c) Si antes de hacerse a la mar el buque, el transporte contratado se hiciera imposible por acaecimientos naturales, por disposiciones de las autoridades o por causas ajenas a la voluntad de las partes.*

*d) Si antes de hacerse a la mar el buque, se produjese un conflicto armado en el que estén comprometidos el país del puerto de carga o el de descarga.*

---

<sup>803</sup> Ni en nuestro ordenamiento jurídico ni en el Derecho extranjero más próximo se hace distinción entre la extinción de las figuras tipificadas, como por ejemplo la extinción del fletamento y la de un arrendamiento. Esto se debe a que la resolución anticipada se observa desde un punto de vista integrador sobre todos los contratos de explotación del buque, pues sus efectos son comunes a todos los contratos que se realizan para su explotación. Así, por ejemplo, en el Derecho italiano, *vid.* LEFEVBRE D'OVIDIO, A., PESCATORE, G., TULLIO, L., *Manuale di Diritto...*, *op. cit.*, pág. 461; y en el Derecho francés, *vid.* BONASSIES, P., y SCAPEL, C., *Droit Maritime...*, *op. cit.*, pág. 559.

Este artículo hace referencia a la imposibilidad natural de cumplimiento. Los elementos comunes a los cuatro supuestos del artículo 272 son, por un lado, la ausencia culpabilidad de las partes (elemento subjetivo o personal), es decir, el hecho o circunstancia que pone fin a la relación obligatoria debe ser ajeno a la voluntad de las partes; y, por otro lado, que no se haya producido el inicio del transporte (elemento temporal). Y en el apartado segundo del mismo artículo, se dispone que “*el porteador deberá proceder, en su caso, a la descarga y devolución de las mercancías cargadas. El coste de esta operación será soportado por el fletador*”<sup>804</sup>.

No obstante, el hecho de que las partes puedan disponer lo contrario otorga un carácter dispositivo a este artículo. A pesar de ello podemos cuestionarnos que ocurriría si el transporte deviniese imposible con base en los mismos supuestos del artículo 272 pero una vez se haya hecho el buque a la mar. Entendemos que ocurriría una imposibilidad sobrevenida en los mismos términos, a pesar de que no esté recogido *ex lege*<sup>805</sup>, y por lo tanto las partes no tendrían que responder por los daños y perjuicios que pueda ocasionar la circunstancia sobrevenida, salvo pacto en contrario.

## **5.2. La imposibilidad sobrevenida en el contrato de fletamento**

### **5.2.1. La resolución del contrato como resultado de situaciones de fuerza mayor**

El efecto de la extinción anticipada como resultado de situaciones de fuerza mayor se contempla en nuestro ordenamiento jurídico para todos los contratos de explotación

---

<sup>804</sup> Vid., entre otros, LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 165; GARCÍA ÁLVAREZ, B., “El contrato de fletamento: deberes del fletador, planchas y demoras y extinción anticipada del contrato”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 337 y ss.; ARROYO, I., “De la extinción anticipada del contrato”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 886-895; EMPARANZA SOBEJANO, A., “Retos y tendencias actuales en la contratación del transporte terrestre y marítimo de mercancías”, en MIRANDA SERRANO, L.M., y PAGADOR LÓPEZ, J., *Retos y tendencias...*, *op. cit.*, págs. 609 y ss.

<sup>805</sup> No obstante, iniciado el viaje habrá que aplicar la regulación que corresponda según las causas de la imposibilidad, ya que no es lo mismo que ésta se produzca por un abordaje fortuito, por innavegabilidad o por fuerza mayor.

del buque, entre los que se incluyen los contratos de fletamento por tiempo y por viaje y el contrato de *slot charter* a pesar de que no se encuentra tipificado pero al que se le aplican las disposiciones del fletamento en virtud del artículo 210 de la LNM. Cuando se produce alguna circunstancia que pueda enmarcarse dentro del artículo 272 de la LNM, dando lugar a la extinción del contrato, podría tener las siguientes consecuencias: a) para el fletador, en caso de fletamento por viaje, el pago del flete normalmente se produce por adelantado, de manera que una vez producido el hecho que pone fin anticipadamente al contrato la ley no determina qué ocurre con las prestaciones que ya han tenido lugar<sup>806</sup>; b) en el fletamento por tiempo, el flete queda en suspenso durante el tiempo en que el buque se encuentre con la imposibilidad de realizar el servicio, pero si el flete se pagase periódicamente por adelantado, ¿tiene obligación el fletante de restituir al fletador el precio del flete si no se ha llegado a producir el viaje?

Los contratos de fletamento por espacio en la práctica muestran gran diversidad, lo que hace que en unas ocasiones se asemejen a unos contratos y en otras a otros. En primer lugar, el contrato de fletamento por espacio puede configurarse con elementos del fletamento por tiempo<sup>807</sup>. En el caso de que se formalice un contrato de fletamento de larga duración entre el operador de línea (fletante) y el porteador no propietario o NVOCC (fletador por espacio), lo primero que nos encontramos es con un flete (*hire*) cuyas características se asemejan bastante al flete de un fletamento por tiempo: pago periódico, ya sea mensual o diario en función de lo que establezcan los términos del contrato, y por adelantado. Con este pago, el fletador puede disponer de una serie de espacios determinados para poder explotarlos económicamente. En segundo lugar, el contrato de *slot charter* puede convenirse para aquellos casos concretos en los que se necesita cubrir una demanda para trayectos determinados, de modo que la disposición del espacio tiene lugar para cubrir un único viaje, en cuyo caso, la naturaleza jurídica del contrato se

---

<sup>806</sup> A tal efecto, el artículo 234 de la LNM establece que “*Salvo pacto en contrario, no devengarán flete las mercancías perdidas durante el viaje a no ser que la pérdida se debiera a su naturaleza, vicio propio o defecto de embalaje. Si la pérdida fuera parcial y el flete se hubiera pactado según el peso o medida de las mercancías, no devengará flete la parte perdida*”. Sin embargo, esto es aplicable a las mercancías que son objeto de un contrato de transporte, pero no podría ser aplicable al flete que se devenga como consecuencia de la celebración de un contrato de fletamento donde no hay finalidad de transporte, aunque el fundamento para solicitar la restitución de lo abonado por adelantado es el mismo; si no se puede disfrutar del buque, no hay obligación de abonar el flete.

<sup>807</sup> *Vid., supra*, el apartado 3.3 del capítulo segundo.

aproxima más a la de un contrato de reserva como el *booking note*, donde se celebra un auténtico contrato de transporte<sup>808</sup>.

De esta manera, en el caso de producirse la extinción del contrato de fletamento por espacio, y la ley guarde silencio al respecto, habrá que estar a los términos en que se hayan pactado el pago del flete: para un contrato de *slot charter* de larga duración (en semejanza a un contrato de fletamento por tiempo), se plantea la hipótesis de que las cantidades abonadas en concepto de “alquiler” o “disposición” de los espacios con anterioridad al hecho que produce la extinción no han de ser devueltas. Esto es así ya que generaron al fletador el derecho de explotación de dichos espacios, presumiéndose que se han satisfecho hasta la fecha las pretensiones de ambas partes. Sin embargo, de producirse la terminación del contrato se extinguirá toda la obligación de pago de los períodos posteriores. Debemos aclarar al respecto que disponer de la utilización de un *slot* tiene un precio, y al pagarse anticipadamente parte del tiempo previsto para su uso no ha estado disponible, de manera que debería de reducirse el precio del mismo a tal efecto por la no utilización.

Por otro lado, para un contrato de *slot charter* de corta duración o por viajes, el pago del flete por adelantado otorga, al igual que en el supuesto anterior, el derecho de explotación del espacio o espacios objeto del contrato para el viaje o viajes acordado. No obstante, al no estar ante prestaciones periódicas sino de tracto único y el fletante no poder realizar su prestación por causas ajenas a su voluntad, cabe preguntarse si procede la restitución de las cantidades abonadas.

A diferencia de los supuestos de resolución por incumplimiento de las obligaciones, donde sí tendría lugar la restitución de las cantidades abonadas por adelantado por ser de aplicación los artículos 1123 y 1124 del Código Civil, en los casos en los que no se produce un incumplimiento de las obligaciones la respuesta no se nos presenta con tanta claridad ni queda establecida cual es la consecuencia jurídica en los supuestos de imposibilidad sobrevenida sin culpa. Este vacío legal se cubre con la figura

---

<sup>808</sup> *Vid., infra*, el apartado 3.3 del capítulo primero.

de la resolución, pues ésta no distingue entre inejecución fortuita o culpable<sup>809</sup>. Por un lado, la regulación de la imposibilidad de la prestación<sup>810</sup> se encuentra en los artículos 1182 y siguientes del Código Civil<sup>811</sup>, y necesita de tres requisitos para que sean aplicables las disposiciones de la ley sustantiva: 1) que la imposibilidad sea sobrevenida, 2) que ésta sea ajena al deudor y, por último, 3) que sea objetiva<sup>812</sup>. En nuestro ordenamiento jurídico la restitución de las prestaciones también pueden darse cuando se ejecutan acciones de rescisión o de nulidad, recogidas en los artículos 1291 y 1303 del Código Civil, respectivamente. En tanto que la LNM no habla de rescisión ni nulidad<sup>813</sup> sino de extinción de los contratos, habrá que estar a lo dispuesto en las normas generales apuntadas.

### 5.2.2. El ejercicio de la acción de enriquecimiento injusto en el marco de la restitución de las prestaciones.

Como analizamos a continuación, en el supuesto del contrato de *slot charter* de corta duración o por viajes se plantea la posibilidad de la restitución de las cantidades abonadas en caso de imposibilidad sobrevenida sin culpa de las partes. Pudiera parecer que, *a priori*, el fletante, en virtud de lo dispuesto en el artículo 272 de la LNM, no tiene obligación de restituir las cantidades abonadas. Sin embargo, en nuestra opinión sí debería

---

<sup>809</sup> Sobre esta cuestión, *vid.* ORDUÑA MORENO, F.J., y MARTÍNEZ VELENCOSO, L.M., *La moderna configuración de la cláusula rebus sic stantibus*, 2.ª edic., Civitas, Navarra, 2017, págs. 127-128, quien afirma que el artículo 1124 del Código Civil resulta aplicable tanto en los supuestos de incumplimiento como aquellos de imposibilidad sobrevenida fortuita de la prestación, citando las sentencias del TS de 24 de febrero de 1993 (ROJ 1993/1249) y de 7 de febrero de 1994 (ROJ 1994/917).

<sup>810</sup> Referencia genérica que engloba tanto las obligaciones de dar, hacer y los supuestos en que la imposibilidad se produce por culpa del deudor.

<sup>811</sup> En general, *vid.* ROCA JUAN, Sobre la imposibilidad de la prestación por pérdida de la cosa debida, en *Estudios jurídicos al Profesor De Castro*, tomo II, Madrid, 1976, págs. 521 y ss.; y, más recientemente, CASTILLA BAREA, M., *La imposibilidad de cumplir los contratos*, Dykinson, Madrid, 2001, págs. 46-55.

<sup>812</sup> Se considera que debe ser sobrevenida y no originaria, pues el nacimiento del contrato es un hecho constituyente para este tipo de imposibilidad, de lo contrario estaríamos ante una nulidad del contrato. En cuanto al carácter objetivo, es necesario que haya una independencia entre la prestación y el hecho que origina la imposibilidad sobrevenida. *Vid.*, por todos, DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos..., II - Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, págs. 688-691

<sup>813</sup> En la LNM solo se regula la nulidad de los contratos en un escenario muy concreto, la pérdida de interés en el contrato de seguro, *ex* artículo 408, lo que no implica que no puedan darse supuestos de nulidad en los otros contratos marítimos.



producirse tal restitución con base en la inexistencia de incumplimiento del contrato, a pesar de que de la lectura de los artículos 1123 y 1124 del Código Civil pudiera deducirse lo contrario. Apoya nuestra tesis la doctrina del enriquecimiento injusto.

El régimen del enriquecimiento encuentra antecedentes en nuestro Derecho histórico<sup>814</sup> y se regula parcialmente en el artículo 10.9 del Código Civil, en relación con las normas de conflicto aplicables en Derecho internacional privado, en el que se dispone que “*en el enriquecimiento sin causa se aplicará la ley en virtud de la cual se produjo la transferencia del valor patrimonial en favor del enriquecido*” y también se recoge en el artículo 65 de la Ley 19/1985, de 16 de julio, Cambiaria y del Cheque<sup>815</sup>. Existe enriquecimiento injusto cuando una persona se lucra de otra sin estar asistida por causa legal<sup>816</sup>, es decir, la figura requiere de un desplazamiento patrimonial entre la persona

---

<sup>814</sup> Es reconocida por la jurisprudencia la aplicación de las reglas clásicas “*nemo debet lucrari ex alieno damno*” (nadie debe obtener lucro del daño ajeno) (D. 4,3,28), “*Nemo cum alterius detrimento locupletior fieri debet*” (nadie debe enriquecerse en detrimento de otro) (D. 12,6,14). Reglas citadas en IGLESIAS, J., *Derecho...*, *op. cit.*, pág. 411, y en la sentencia n.º 691/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de octubre de 2010 (ROJ: 8013/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100796), F.J.6.º. Para una aproximación doctrinal sobre el enriquecimiento injusto o sin causa, *vid.* GALLO, P., *L'arricchimento senza causa*, Cedam, Padova, 1990, págs. 121-140; ÁLVAREZ CAPEROCHIPI, J.A., *El enriquecimiento sin causa*, 3.ª edic., Comares, Granada, 1993, págs. 11-19 y 123-141; DÍEZ PICAZO, “La doctrina del enriquecimiento injustificado”, en DE LA CÁMARA, M., DÍEZ PICAZO, L., *Dos estudios sobre el enriquecimiento sin causa*, Civitas, Madrid, 1988, págs. 15-34; BASOZÁBAL ARRÚE, X., *Enriquecimiento injustificado por intromisión en derecho ajeno*, Civitas, Madrid, 1998, págs. 21-51; MÉNDEZ, R.M., VILALTA, E., *El enriquecimiento injusto*, Bosch, Barcelona, 2000, págs. 7-46; e IGLESIAS, J., *Derecho...*, *op. cit.*, págs. 411 y ss.

<sup>815</sup> “*Cuando el tenedor hubiere perdido la acción cambiaria contra todos los obligados y no pudiera ejercitar acciones causales contra ellos, podrá dirigirse contra el librador, el aceptante o un endosante, exigiéndoles el pago de la cantidad con la que se hubieren enriquecido injustamente en su perjuicio, como consecuencia de la extinción de la obligación cambiaria por la omisión de los actos exigidos por la Ley para la conservación de los derechos que derivan del título*”.

<sup>816</sup> Para un estudio más completo del enriquecimiento injusto o sin causa, en nuestro ordenamiento jurídico, *vid.* la doctrina del Tribunal Supremo contenida en la sentencia n.º 121/1999 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1999 (ROJ: 1138/1999, *Id Cendoj*: 28079110011999101470), la sentencia n.º 1074/2006 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 2006 (ROJ: 6795/2006, *Id Cendoj*: 28079110012006101128), la sentencia n.º 162/2008 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de febrero de 2008 (ROJ: 3589/2008, *Id Cendoj*: 28079110012008100518), la sentencia n.º 402/2009 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de junio de 2009 (ROJ: 5698/2009, *Id Cendoj*: 28079110012009100584), la sentencia n.º 529/2010 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de julio de 2010 (ROJ: 4218/2010, *Id Cendoj*: 28079110012010100489), la sentencia n.º 887/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 25 de noviembre de 2011 (ROJ: 8016/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100799), la sentencia n.º 859/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de diciembre de 2011 (ROJ: 8163/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100812), la sentencia n.º 295/2012 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 2012 (ROJ: 4230/2012, *Id Cendoj*: 28079110012012100371), la sentencia n.º

enriquecida y la persona empobrecida. La finalidad de esta doctrina es que todo desplazamiento patrimonial que sea ilícito, no se encuentre amparado en el ordenamiento jurídico o no esté fundado en una justa causa, faculte al empobrecido a ejercitar una acción para reclamar su restitución. Sin embargo, la naturaleza de la *actio condictio indebiti* (acción de enriquecimiento o pago que no se debía haber realizado) no tiene por objeto la restitución de la situación previa, como sí ocurre en la acción de nulidad y en la acción de rescisión, sino que su finalidad es la reintegración o reembolso del patrimonio del demandante<sup>817</sup>.

También debemos mencionar, como alternativa a la acción de enriquecimiento injusto para pedir la restitución de las cantidades abonadas, los artículos 1895 y siguientes del Código Civil que regulan el cobro de lo indebido. En virtud del artículo 1895: “*Cuando se recibe alguna cosa que no había derecho a cobrar, y que por error ha sido indebidamente entregada, surge la obligación de restituirla*”. Lo anterior tiene una estrecha relación con el enriquecimiento injusto en cuanto se produce un desplazamiento patrimonial, pero en el caso del cobro de lo indebido este desplazamiento patrimonial se produce indebidamente, cuya consecuencia jurídica es la restitución de lo indebidamente

---

467/2012 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2012 (ROJ: 6699/2012, *Id Cendoj*: 28079110012012100594), y la sentencia n.º 221/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de abril de 2016 (ROJ: 1501/2016, *Id Cendoj*: 28079110012016100221). Para que exista un enriquecimiento injusto, la jurisprudencia, en las anteriores sentencias, recogen los siguientes requisitos fundamentales para ejercitar la acción: (1) la adquisición de una ventaja patrimonial por el demandado y el empobrecimiento de la parte actora, (2) que exista una conexión entre el enriquecimiento y el empobrecimiento y (3) que no tenga causa que lo justifique, entendiéndose como tal que el enriquecimiento se produce en virtud de un derecho que se ejercita sin abuso o que se encuentra amparado en preceptos legales, entre otros. En la doctrina, *vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Sistema...*, *op. cit.*, II - *El contrato en general. La relación obligatoria*, págs. 577 y ss.

En el Derecho extranjero sí encontramos disposiciones sobre esta institución. *Vid.*, en Derecho alemán, el artículo § 812 del BGB, en virtud del cual: “*quien obtiene algo sin causa jurídica por la prestación de otro o de cualquier otra forma a costa del mismo, está obligado para con él a la restitución*” (traducción del autor). En el Derecho italiano, *vid.* artículo 2041 del Codice Civile: “*Chi si è arricchito senza una giusta causa a danno di un'altra persona, è tenuto, nei limiti dell'arricchimento, a indennizzare quest'ultima della correlativa diminuzione patrimoniale*”, donde la acción de enriquecimiento tiene una naturaleza indemnizatoria por la disminución patrimonial producida en el empobrecido. Y lo mismo ocurre en el Derecho francés, *vid.* el artículo 1303 del Code Civil: “*En dehors des cas de gestion d'affaires et de paiement de l'indu, celui qui bénéficie d'un enrichissement injustifié au détriment d'autrui doit, à celui qui s'en trouve appauvri, une indemnité égale à la moindre des deux valeurs de l'enrichissement et de l'appauvrissement*”, el que disfruta de un enriquecimiento injusto en detrimento de los demás deberá indemnizar al perjudicado como mínimo por el valor del enriquecimiento en compensación con el empobrecimiento (traducción del autor).

<sup>817</sup> *Vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Sistema...*, *op. cit.*, pág. 580.

entregado. En caso de no restituir lo indebidamente adquirido, puede ser considerado como un *accipiens* de mala fe en virtud del artículo 1896 del Código Civil, el cual “*deberá abonar el interés legal cuando se trate de capitales, o los frutos percibidos o debidos percibir cuando la cosa recibida los produjere. Además responderá de los menoscabos que la cosa haya sufrido por cualquier causa, y de los perjuicios que se irrogaren al que la entregó, hasta que la recobre*”<sup>818</sup>.

En el contrato de *slot charter*, para el supuesto de extinción de contrato sin culpa de las partes, el fletador podría acudir a la doctrina del enriquecimiento injusto, para el caso en que el flete haya sido pagado por adelantado y el fletante no quiera o bien devolver las cantidades o bien de mutuo acuerdo resolver el contrato. En este caso, el fletante, que no va a cumplir con su prestación por producirse la imposibilidad sobrevenida, se estaría enriqueciendo sin justa causa, ya que su obligación es poner a disposición los espacios para realizar el transporte de contenedores en línea regular y disponer de los medios necesarios para llevarlo a cabo. No es necesario demostrar que se ha producido un daño patrimonial, ya que el empobrecimiento del *solvens* no es un daño *stricto sensu*. En cualquier caso, la acción de enriquecimiento es en opinión de la mejor doctrina un mecanismo de último recurso<sup>819</sup>.

---

<sup>818</sup> Vid. DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, *op. cit.*, II.- *Las relaciones obligatorias*, págs. 587-589.

<sup>819</sup> Vid. el artículo 1902 del Código Civil, en virtud del cual “*el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado*”. A pesar de que la acción de enriquecimiento y acción por daño aquiliano son acciones que representan circunstancias completamente distintas, ya que el empobrecimiento no puede incluirse dentro del Derecho de daños, es posible que un mismo hecho pueda generar un daño en el patrimonio del demandante y a su vez un enriquecimiento sin causa del demandado. En ese caso, el carácter supletorio de la acción de enriquecimiento conllevaba que si existían acciones específicas, estas debían ser ejercitadas y ni su fracaso ni su falta de ejercicio legitimaban para el ejercicio de la acción de enriquecimiento.

Sin embargo, una parte de nuestra doctrina moderna niega el presupuesto de la subsidiariedad, siendo perfectamente compatibles el ejercicio de una acción de resarcimiento de daños y perjuicios y una acción de enriquecimiento injusto, *vid.* LACRUZ BERDEJO, J.L., “Notas sobre el enriquecimiento sin causa”, en *RCDI*, 1969, págs. 599-601; ÁLVAREZ CAPEROCHIPI, J.A., *El enriquecimiento sin causa...*, *op. cit.*, págs. 118-120; DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, págs. 104 y 105, quien además afirma que no existe razón de fondo alguna que determine la subsidiariedad de la acción.

Por otro lado, hay una corriente jurisprudencial que sí afirma el carácter supletorio de la acción de enriquecimiento injusto, *vid.* la sentencia n.º 159/2007 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de febrero de 2007 (ROJ: 1609/2007, *Id Cendoj*: 28079110012007100318), la sentencia n.º 859/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de diciembre de 2011 (ROJ: 8163/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100812) y, más recientemente, la sentencia n.º 221/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de abril de 2016 (ROJ: 1501/2016, *Id Cendoj*: 28079110012016100221), que ratifica dicho carácter subsidiario y afirma que “*la negación de la*

### 5.2.3. La resolución del contrato mediante la ejecución de las cláusulas de fuerza mayor en las pólizas estándar

En los contratos de fletamento, tanto en las pólizas-tipo<sup>820</sup> de fletamento como en los contratos *ad hoc* es frecuente encontrar términos o cláusulas que hacen referencia a la imposibilidad sobrevenida sin culpa de las partes. En tales casos, son los contratantes los que acuerdan que la póliza contemple la resolución del contrato. Ejemplo de ello son las *war clauses* o *war cancellation clauses*, que como su nombre indica, regulan la responsabilidad de las partes en caso de que acontezcan una serie de supuestos de hecho, vinculados a los conflictos bélicos.

La cláusula de guerra se encuentra presente en la mayoría de pólizas de fletamento redactadas por la BIMCO y la FONASBA, aunque el ámbito de protección otorgado puede ser diferente de una a otra<sup>821</sup>. En la póliza SLOTHIRE se regulan un número determinado de circunstancias que dan lugar a la imposibilidad sobrevenida del objeto del contrato, como por ejemplo en el apartado (a) de su cláusula 16, denominada como cláusula de excepción mutua (*mutual exemption clause*) según el cual:

*“Ni el fletante ni el fletador serán responsables por cualquier pérdida, daño, retraso o fallo en el cumplimiento del slot charter que provengan de fuerza mayor, hechos de guerra, motines o perturbaciones civiles, restricción por cuarentena, huelgas o cierre de patronal,*

---

*subsidiariedad en las sentencias de 19 de marzo de 1993, 14 de diciembre de 1994, 18 de diciembre de 1996 y 5 de marzo de 1997 constituye en tales decisiones un obiter dictum”, por lo que para nuestro estudio seguiremos esta corriente jurisprudencial por su actualidad y contenido.*

<sup>820</sup> *Vid.* cláusula 20 de la póliza BALTIME 1939, revisada en 2001; la cláusula 25 de la póliza BOXTIME 2004; la cláusula 22 de la póliza LINERTIME 2015; y la cláusula 21 de la póliza NYPE 2015, entre otras.

<sup>821</sup> Dentro de las diferentes cláusulas que podemos encontrar para los distintos tipos de fletamento, existen ciertas que otorgan mayor grado de protección frente a conflictos bélicos, como son la CONWARTIME 1993 y la VOYWAR 1993, siendo su última actualización en 2013, para fletamentos por viaje y por tiempo respectivamente. De hecho se encuentran incorporadas en las pólizas NYPE y BALTIME en sus versiones más modernas. Para un análisis más profundo de esta cuestión, *vid.* el estudio preliminar realizado por la BIMCO *War Risk in Charter Parties, BIMCO Bulletin*, I, 1991, págs. 6 y ss.

*detención o embargo por soberano, autoridades o embargo judicial y cualquier otro evento que no pueda ser evitado (traducción del autor)”<sup>822</sup>.*

La cláusula, como podemos observar, se puede dividir en dos partes: la primera, donde establece las consecuencias de la imposibilidad sobrevenida; y, la segunda, donde se expone una serie de supuestos (hecho causal) que originan dicha imposibilidad. Aunque la cláusula hace referencia a hechos que no pueden ser evitados<sup>823</sup>, característicos de la fuerza mayor, se aplica a los supuestos contemplados en la misma sin que sea necesario que se den al mismo tiempo los requisitos de la fuerza mayor. A tal efecto, si los supuestos previstos en la cláusula tuviesen que estar revestidos de los caracteres de la fuerza mayor, su inclusión en el contrato carecería de sentido.

Esto se debe a que la fuerza mayor exime, conforme a la Ley y la jurisprudencia, del cumplimiento de las obligaciones sin necesidad de que se halle expresamente incluida en el clausulado del contrato, lo que no obvia que las pólizas de fletamento en general incorporen una cláusula de fuerza mayor. Por lo tanto, existen dos niveles nítidamente diferenciados: si hay cláusula en el contrato de *slot charter*, el simple acontecimiento de los distintos supuestos de hecho que en ella se recogen permite la aplicación de la misma; pero, en caso de no estar incluida en el contrato, de producirse un evento que impidiese el cumplimiento de las prestaciones de las partes, tendrá que darse los requisitos de la

---

<sup>822</sup> “*Neither the Owners nor the Charterers shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance under this Slot Charter Party resulting from Act of God, war, civil commotion, quarantine, strikes, lock-outs, arrest or restraint of princes, rulers and peoples or any other event whatsoever which cannot be avoided or guarded against*”. Las pólizas de seguro interpretan el riesgo de las *war clauses* como aquellos daños o pérdidas que tienen su origen en las circunstancias anteriormente mencionadas y todo accidente que esté relacionada con las mismas. Al respecto, *vid.* GONZÁLEZ HEVIA, R., *Manual de seguro marítimo*, 2.<sup>a</sup> edic., Mapfre, Madrid, 1980, págs. 35-37; y RODRÍGUEZ CARRIÓN, J.L., “Derecho de la navegación, vol. 5. Los seguros marítimos y aéreos”, en OLIVENCIA, M., FERNÁNDEZ-NÓVOA, y JIMÉNEZ DE PARGA, R., *Tratado de Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona, 2003, págs. 25 y ss.

<sup>823</sup> *Vid.* el artículo 1105 del Código Civil, sobre los hechos inevitables. El caso fortuito requiere de un hecho, un elemento temporal, y un carácter de ajenidad, en la misma línea que la imposibilidad sobrevenida, y su aplicación requiere de que el hecho en sí que lo produce sea evitable en términos generales, pero por las circunstancias que acontecen no puede ser evitado incluso habiendo ejercitado una diligencia razonable. *Vid.*, ampliamente, BADOSA COLL, F., “Comentario del artículo 1105 del Código Civil”, en AA.VV., *Comentarios...*, *op. cit.*, (versión electrónica sin numeración de página), quien realiza un estudio doctrinal y jurisprudencial de la figura.

fuerza mayor establecidos por la ley nacional por la que se rija el contrato<sup>824</sup>, por lo que la operatividad de la fuerza mayor dependerá del cumplimiento de tales factores.

En comparación con otras pólizas de fletamento<sup>825</sup>, la transcrita cláusula de excepción mutua de la póliza SLOTHIRE 93 no tiene el mismo tenor que el de las cláusulas semejantes incluidas en las últimas versiones de los formularios-tipo de la BIMCO, si bien es preciso estudiarla porque es la incluida en póliza específica del contrato de fletamento por espacio y su contenido en parte presenta similitudes con contratos de fletamento por espacio *ad hoc*. Al respecto, en primer lugar, se advierte que no se recogen los efectos de la ejecución de la cláusula. ¿Podemos presumir que se entiende extinguido el contrato automáticamente?

Parece que no, ya que debe tener un efecto suspensivo en un primer momento, y en caso de que la imposibilidad resultase absoluta y no temporal, se podría establecer un efecto extintivo del contrato. Por otro lado, tampoco es prudente determinar siempre la extinción de todo el contrato de fletamento, ya que cabe que la imposibilidad sobrevenida produzca la extinción de una parte; por un lado, de un viaje contractual cuya ruta deviene peligrosa por condiciones climatológicas adversas<sup>826</sup>; o, por otro lado la extinción de una

---

<sup>824</sup> En nuestro ordenamiento jurídico se aplicaría las disposiciones del Código Civil, concretamente el artículo 1105, mientras que en el Derecho inglés se aplicaría la doctrina de la frustración, ya que el concepto de fuerza mayor no existe como tal en dicho ordenamiento. Al respecto, *vid., infra*, el apartado 5.2.4 del presente capítulo.

<sup>825</sup> *Vid.*, entre muchas otras, la cláusula 22 de la póliza LINERTIME 2015; y la cláusula 21 de la póliza NYPE 2015, las cuales incorporan en su redacción la vigente actualización de las cláusulas VOYWAR 2013 y CONWARTIME 2013, según estemos ante un fletamento por viaje o por tiempo, respectivamente.

<sup>826</sup> Nótese que la adversidad climatológica puede ser una circunstancia sobrevenida pero no un supuesto de innavegabilidad del buque, *vid.* la sentencia n.º 865/2015 de la Sección Primera de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 (ROJ: 11/2016, *Id Cendoj*: 28079120012016100001), F.J. 28.º, donde se mantiene que “*navegar en condiciones duras pero aceptables para los navegantes experimentados no parece una imprudencia*”, por lo que si el buque se encuentra en un estado adecuado para navegar, no puede considerarse que éste sea innavegable. Entre los distintos factores que determinan las adversidades climatológicas se encuentran la fuerza del viento, la dirección del viento, la dirección y altura del oleaje y la fuerza de las corrientes.

A tal efecto, *vid.*, en la jurisprudencia menor, la sentencia n.º 332/2014 de la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Bilbao de 20 de mayo de 2014 (ROJ: 1084/2015, *Id Cendoj*: 48020370042014100268), en la que se mantiene que cuando con carácter previo se tiene conocimiento de condiciones climatológicas adversas, es necesario asesorarse previamente sobre las fuerzas a las que el barco se va a enfrentar en alta mar, procediendo a tal efecto a realizar trincajes y estibas equivalentes para

o varias de las obligaciones. Si el contrato prevé distintas escalas o paradas dentro de la ruta, es posible que la imposibilidad de ejecución de una parte de la misma no provoque la extinción del resto, más aún si el fletamento por espacio se utiliza en la práctica para llevar a cabo operaciones de transporte de mercancías en línea regular<sup>827</sup>.

Resulta oportuno comparar la cláusula 16 de la póliza SLOTHIRE 93 con las versiones actualizadas de las cláusulas de fuerza mayor redactadas por la BIMCO para otros contratos-tipo para poder analizar en profundidad los efectos que tendría en la actualidad de encontrarse la póliza actualizada. Para ello, tenemos que tener presente, por un lado, la naturaleza atípica del contrato de *slot charter* le permite tener elementos tanto del fletamento por espacio, del fletamento por tiempo y del arrendamiento; y, por otro, que la BIMCO dispone de dos tipos de *war clauses* que se utilizan en función del tipo de póliza de fletamento que las partes necesiten: de fletamento por tiempo o de fletamento por viaje. Por esto último hemos de analizar tanto la cláusula CONWARTIME 2013, específica para contratos de fletamento por tiempo, y la cláusula VOYWAR 2013, incluida en los fletamentos por viaje.

La cláusula CONWARTIME 1993 fue objeto de revisión en 2004 en la que se hicieron cambios sustanciales. La actualización de la póliza en 2013 fue resultado de la consideración de distintas resoluciones de los tribunales, de los cambios en la industria y de la respuesta de las compañías de seguro para una cobertura más específica, por lo que esta actualización de 2013 no solo tiene su razón de ser en bases comerciales<sup>828</sup>. La estructura de la cláusula comienza con un primer apartado a) en el que se formula una definición de los elementos personales que en ella intervienen, y, seguidamente, se enumeran las distintas circunstancias en las que la cláusula podría afectar, completando ampliamente los supuestos contemplados en la cláusula 16 de la póliza SLOTHIRE 93<sup>829</sup>.

---

tales situaciones. Por ello, desestima el tribunal la fuerza de viento de 7/8 nudos en el Atlántico como un supuesto de fuerza mayor al ser perfectamente previsible en los tiempos y con los instrumentos modernos.

<sup>827</sup> *Vid., supra*, sobre la extinción de los viajes en el contrato marco de volumen en la nota 796.

<sup>828</sup> Así lo afirma la propia BIMCO en las notas preliminares de esta cláusula, disponible en [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/war\\_risks\\_clause\\_for\\_time\\_charters](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/war_risks_clause_for_time_charters) (última visita 30/10/2017).

<sup>829</sup> Entre los distintos supuestos más allá de los conflictos bélicos o las huelgas se encuentran las revoluciones, rebeliones, actos de piratería, robo con violencia o el bloqueo, independientemente de si éste

Al aumentarse el número de supuestos en los que la cláusula puede entrar en funcionamiento, aumentan las opciones de las partes para liberarse del cumplimiento de sus obligaciones. Esto se debe a que resulta difícil que las prestaciones comprometidas en el contrato puedan desarrollarse con normalidad, y que en mayor o en menor medida, son situaciones que están fuera del control de las partes contratantes. Por ello, la ejecución de las cláusulas de fuerza mayor suelen tener un alcance más amplio que los supuestos de frustración del contrato, como veremos más adelante.

El apartado b) de la cláusula establece las consecuencias que resultan de la concurrencia de los anteriores escenarios. Así, el buque no tendrá obligación alguna de continuar el viaje cuando, según el criterio razonable del capitán o del fletante, el buque, la carga o la tripulación puedan estar expuestos a los riesgos que surgen de los distintos eventos mencionados, independientemente de que el evento ocurriese antes o después de la celebración del contrato de fletamento<sup>830</sup>.

La cláusula, por lo tanto, otorga una potestad discrecional al capitán y/o al fletante para rechazar las órdenes que el fletador pueda darles en el ejercicio de sus derechos de explotación comercial del buque. En el contrato de *slot charter*, que se utiliza en el ámbito de los transportes de mercancías en línea regular, comúnmente los fletadores por espacio

---

se lleva a cabo por una persona, un gobierno o un grupo terrorista si pusiese en peligro el buque, su mercancía o su tripulación a bordo del buque, “*war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognised or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel*”.

<sup>830</sup> El buque no tendrá obligación de proceder o ser requerido para continuar por o a través de cualquier puerto, lugar, area o zona o cualquier canal donde acontezca que el buque, la carga, la tripulación, la mercancía u otras personas a bordo del buque, en el juicio razonable del capitán o de los fletantes, pueda exponerse a riesgos de guerra cuando esos riesgos existan al tiempo de celebrar este contrato de fletamento. Si el buque esta en alguna de las zonas mencionadas, que solo se convierten en peligrosas o puedan devenir peligrosas, después de celebrar el contrato, el buque tendrá la libertad de desviarse: “*(b) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter “Area”), where it appears that the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be exposed to War Risks whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it*”.



no tienen capacidad para dar órdenes al fletante en cuanto a la dirección del buque o la ruta a seguir entre las distintas escalas. En este caso hay que acudir al contrato matriz que se celebra entre la naviera y el fletador, que suele realizarse mediante una póliza de fletamento por tiempo. Este fletador por tiempo es el que tiene los derechos de explotación comercial del buque y el que realmente está legitimado para dar órdenes al capitán mediante la ejecución de la cláusula de empleo (*employment clause*). Por ello, el fletador por tiempo, que suele ser a su vez el operador principal de la línea regular y en el contrato de *slot charter* el que adquiere la condición de fletante, es el que realmente le corresponde los derechos que se recogen en la cláusula CONWARTIME.

Asimismo, en caso de que el buque se expusiese a los riesgos mencionados en el apartado a) de la comentada cláusula, el fletador deberá indemnizar al fletante con las cantidades que surjan del incremento de la prima del seguro que establezca el asegurador y los costes o primas adicionales que sean necesarios. Según dispone el apartado d) de la cláusula CONWARTIME:

*“(d) Si el buque procede hacia o a través de un área expuesta a riesgos de guerra, el fletador deberá reembolsar al fletante cualquier prima adicional requerida por los aseguradores del fletante y los costes de seguros adicionales que el fletante razonablemente requieran en conexión con los riesgos de guerra (traducción del autor)”<sup>831</sup>.*

Por último, en relación con los efectos que produce la cláusula, en ningún momento se hace referencia en su redacción a la posibilidad de extinguir el contrato por la concurrencia de los eventos o circunstancias recogidos en la misma. Es materia estrictamente de obligaciones, y por lo tanto, se exime a las partes del cumplimiento de las obligaciones que nacen del fletamento.

En relación con la cláusula VOYWAR, su apartado a) es idéntico que el analizado *ut supra*, por lo que damos su análisis por reproducido. Por otro lado, según se dispone en su apartado b):

---

<sup>831</sup> *“If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with War Risks”.*

*“Si en algún momento antes de que el buque comience a cargarse, parece que, a juicio razonable del capitán y / o el naviero fletante, la ejecución del contrato de transporte, o cualquier parte de la misma, puede exponer al buque, a la carga, a la tripulación o a otras personas a bordo del buque de los riesgos de guerra, el fletante podrá notificar al fletador que cancela este contrato de transporte, o pueden negarse a realizar la parte que pueda exponer a la embarcación, la carga, la tripulación u otras personas a bordo del buque a riesgos de guerra; siempre que este contrato de transporte establece que la carga o descarga se realizará dentro de un rango de puertos, y en el puerto o puertos designados por los fletadores, el buque, la carga, la tripulación u otras personas a bordo del buque pueden estar expuestos a riesgos de guerra, el fletante primero requerirá a los fletadores para que designen cualquier otro puerto seguro que se encuentre dentro del rango para carga o descarga, y solo pueden cancelar este contrato de transporte si los fletadores no han designado dicho puerto o puertos seguros dentro de las 48 horas de la recepción del aviso de tal requisito (traducción del autor)”<sup>832</sup>.*

A tal efecto, el contenido de cláusula VOYWAR es redactado específicamente para ser utilizado en el ámbito de los contratos de transporte, ya sea en pólizas-tipo de fletamento para carga homogénea o contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque u otros contratos similares como la carta de porte marítimo. Por ello, el contrato de fletamento por espacio en su concepción más purista que se realiza dentro del transporte marítimo de mercancías en línea regular es probable que utilice la cláusula CONWARTIME, vinculada al contrato de fletamento por tiempo y no la VOYWAR, ya que el contrato de *slot charter* no es un contrato de transporte de mercancías, al menos de cara a la póliza SLOTHIRE y a los contratos analizados. Sin embargo, nada impide que se utilice la cláusula VOYWAR si el contrato de fletamento por espacio se celebre para solo un viaje, aunque no parece la práctica más habitual.

---

<sup>832</sup> “b) *If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement”.*

## 5.2.4. La frustración del contrato

### 5.2.4.1. La doctrina de la frustración en el Derecho inglés: delimitación conceptual y distinción de figuras afines

La doctrina de la frustración propugna liberar del cumplimiento de las obligaciones contractuales a las partes cuando, una vez producido el perfeccionamiento del contrato, tiene lugar una circunstancia sobrevenida que impide su cumplimiento por ser imposible, ilegal o radicalmente distinto de lo pactado al inicio del contrato<sup>833</sup>. En concreto en el contrato de fletamento, es frecuente la incorporación de cláusulas que disciplinan el fracaso del fin comercial de la aventura marítima, entendido como la frustración del contrato (o *frustration*)<sup>834</sup>. Esta frustración, si resultase probada, produciría automáticamente la extinción del contrato<sup>835</sup> pues, según el Derecho inglés, supone un cambio trascendental de las circunstancias con base en las cuales se celebró el contrato. Por lo tanto, el cumplimiento de la prestación en circunstancias distintas a las previstas puede convertir la relación obligatoria en una relación completamente diferente a la que originariamente pactaron las partes<sup>836</sup>.

---

<sup>833</sup> En la doctrina inglesa, *vid.* MCKENDRICK, E., “Force majeure and Frustration: their relationship in a comparative assesment”, en BURROWS, A., *Essays on the Law of Restitution*, Oxford University Press, Oxford, 1991, págs. 147 y ss., y “Force Majeure Clauses: the gap between doctrine and practice”, en BURROWS, A., PEEL, E., *Contract Terms*, Oxford University Press, Oxford, 2007, págs. 223 y ss.; PEEL, E., *Treitel. The law of contract*, 14.ª edic., Sweet and Maxwell, London, 2015, págs. 1031-1103; BEATSON, J., BURROWS, A., CARTWRIGHT, J., *Anson’s...*, *op. cit.*, págs. 497-532; y MCKENDRICK, E., *Contract Law. Text, cases and materials*, 7.ª edic., Oxford University Press, Oxford, 2016, pág. 692.

<sup>834</sup> *Vid.* ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 539.

<sup>835</sup> Así lo afirma BURROWS, A. (*vid.* *A casebook on Contract*, 5.ª edic., Bloomsbury, London, 2016, pág. 733); y MCKENDRICK, E. (*vid.* *Contract Law...*, *op. cit.*, pág. 722, quien cita la sentencia al caso *Hirji Mulji v. Cheong Yue Steamship Co.* [1926] A.C. 497.

<sup>836</sup> *Vid.* GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato...*, *op. cit.*, pág. 481. En especial, *vid.* la sentencia al caso *The Sea Angel* (2007) 2 Lloyd’s Rep. 517, en la que se mantiene que “para que haya un cambio fundamental de circunstancias suficiente para frustrar el contrato, depende de una serie amplia de factores, y en este sentido, hay que tener en cuenta los términos del contrato, su matriz y su contexto, el conocimiento y las expectativas de las partes en relación con los riesgos, el momento en que se celebró el contrato, la naturaleza de la circunstancia sobrevenida y los cálculos razonables y objetivos de las partes sobre la ejecución o desarrollo de sus obligaciones en las nuevas circunstancias (traducción del autor)”.

El acontecimiento de las circunstancias (guerras, huelgas o detenciones, entre otras) que pueden producir el efecto de la frustración podrían encuadrarse a primera vista en nuestro ordenamiento como supuestos de fuerza mayor (siempre que cumplan con los requisitos de dicha figura). No obstante, en el Derecho inglés<sup>837</sup>, estos supuestos de imposibilidad sobrevenida se encuadran dentro de lo que se conoce como la frustración del contrato (o *frustration*), que podemos incluir dentro de la ineficacia sobrevenida producida por la imposibilidad de cumplimiento de la prestación por causas ajenas a las partes. A mayor abundamiento, el concepto de fuerza mayor no existe como tal en el Derecho inglés, pero puede ser incorporado en el clausulado del contrato.

A diferencia de la frustración, la fuerza mayor no supone la terminación automática del contrato salvo que así se hubiese acordado. En el plano práctico, la frustración se puede aplicar en circunstancias limitadas, como hemos expuesto anteriormente, pero la fuerza mayor, al no tener un significado expreso en este ordenamiento jurídico, se suele introducir en el contrato mediante cláusulas (normalmente en el enunciado de las mismas) para aplicarse cuando cierto tipo de eventos impide el cumplimiento de las obligaciones del contrato. Por ello, aquellas provisiones que recojan la aplicación de la fuerza mayor pueden tener un alcance más amplio que los casos en que se podría producir la frustración del contrato.

Un ejemplo de ello lo encontramos en el contrato de fletamento en las *war clauses*, que son cláusulas que descriptivamente resumen una serie de circunstancias expresas cuyo acontecimiento produce un determinado efecto en el mismo. Por todo ello, es posible encontrar distintos supuestos de fuerza mayor según como esté redactada la cláusula, mientras que la frustración del contrato tiene un alcance mucho más limitado. Las cláusulas de fuerza mayor suelen ser muy explícitas a la hora de establecer tanto los distintos eventos que pueden interferir o prevenir el cumplimiento del contrato como los efectos que producen los mismos. En cualquier caso, la frustración del contrato y la fuerza mayor son conceptos que están conectados entre sí.

---

<sup>837</sup> Vid. SÁNCHEZ LORENZO, S., *El Derecho inglés...*, *op. cit.*, págs. 17-114; y TREITEL, G., *The law of contract*, Sweet & Maxwell, London, 2007, págs. 924-984. Sobre la *frustration*, vid. GARCÍA CARACUEL, M., “La doctrina inglesa de la frustración del contrato”, en GARCÍA CARACUEL, M., *La alteración sobrevenida de las circunstancias contractuales*, Dikyinson, Madrid, 2014, págs. 63-106.

Volviendo a la cuestión previa, se produce la frustración del contrato cuando las obligaciones asumidas no pueden ser cumplidas sin mediar culpa de ninguna de las partes, lo que se asemeja a la imposibilidad sobrevenida que regula nuestro ordenamiento jurídico. La frustración se diferencia de la imposibilidad sobrevenida en que es necesario que además se produzcan circunstancias que son radicalmente distintas a la que inicialmente se tomaron en consideración cuando se celebró el contrato<sup>838</sup>. Para que sea aplicable la doctrina de la frustración la realización de las prestaciones debe ser además extrema y excesiva, de manera que esta dureza (*harness*) haga muy costoso el cumplimiento del contrato<sup>839</sup>. Si el tribunal competente declarase probada la frustración se produciría la resolución del contrato<sup>840</sup>, siendo el principal efecto de la misma su

---

<sup>838</sup> Así lo expresa Lord Radcliffe en la sentencia al caso *Davis Contractors Ltd. v Fareham UDC* [1956] A.C. 696, pág. 728: “*Frustration occurs whenever the law recognises that without default of either party, a contractual obligation has become incapable of being performed because the circumstances in which performance is called for would render it a thing radically different from that which was undertaken by the contract. Non haec in foedera veni. It was not this that I promised to do*” (La frustración ocurre cuando la Ley reconozca que sin culpa de las partes, una obligación contractual no puede llevarse a cabo debido a que las circunstancias en las que su ejecución debe realizarse tendría un resultado radicalmente diferente del que se pactó en el contrato. *Non haec in foedera veni*. Esto no era lo que había prometido hacer). Sobre este caso, destacamos la interpretación que hace el tribunal al afirmar que la ejecución de la prestación dará un resultado radicalmente diferente de lo que se acordó en el contrato, ya que la primera parte de la delimitación conceptual no hace más que definir la imposibilidad sobrevenida que recoge nuestro ordenamiento jurídico, *vid., supra*, el apartado 5.2.1 sobre la imposibilidad sobrevenida, en el presente capítulo.

En relación con el fletamento, *vid.*, en nuestra doctrina, ARROYO, I., *Curso..., op. cit.*, pág. 539, quien afirma que los requisitos para que produzca la frustración del fletamento son “*la imprevisibilidad de las consecuencias que provoca la frustración, la imposibilidad material o económica de ejecutar la obligación asumida en el fletamento o cuando ejecutarla supondría una prestación diferente, y ausencia de voluntad o negligencia en la producción del hecho*”.

<sup>839</sup> *Vid.* la sentencia al caso *American Trading & Production Corp. v Shell International Marine Ltd.*, 453 F.2d 939 (2d Cir. 1972); y en la doctrina, *vid.* WILFORD, COGHLIN y KIMBALL, *Time Charters..., op. cit.*, págs. 500 y ss. En comparación con el Derecho inglés, *vid.*, en el Derecho norteamericano, la sentencia al caso *Transatlántico Financing Corp. v United States* 312 (D.C. Cir. 1966), en la que se requieren tres exigencias: que el evento haga imposible la realización de la prestación, que no esté distribuido el riesgo en el contrato y que sea inesperado. Es necesario añadir que el Derecho norteamericano el deudor podrá liberarse de su cumplimiento no solo cuando se produzca la imposibilidad sobrevenida sin culpa, sino también cuando el cumplimiento sea *impracticable*. *Vid.* el artículo § 2-615 *Uniform Commercial Code*, “*delay in delivery or non-delivery in whole or in part by the seller (...) is not a breach of his duty under a contract of sale if performance as agreed has been made impracticable by the occurrence of a contingency*” (el retraso en la entrega o la no entrega de todo o parte por el vendedor no es un incumplimiento de su deber bajo el contrato de venta si la ejecución tal y como se pacto ha devenido impracticable por el acontecimiento de una contingencia). Según el artículo anterior, el deudor quedará liberado en caso de acontecer una imposibilidad sobrevenida que hiciese el cumplimiento impracticable.

extinción automática. Pero no cualquier evento puede generar la frustración, para que ésta se produzca es necesario que no sea posible el cumplimiento, o que cumpliendo las partes con sus prestaciones se produzca un resultado y circunstancia radicalmente distinto<sup>841</sup>, pero en la práctica resulta muy difícil establecer la frustración, ya que su ámbito de aplicación es muy limitado en comparación con la fuerza mayor.

#### 5.2.4.2. Efectos de la frustración del contrato sobre el flete

El pago del flete en la póliza SLOTHIRE, tiene que abonarse en un plazo de tiempo determinado después del comienzo del viaje, salvo pacto en contrario<sup>842</sup>. En el caso de que el flete no haya sido pagado ni se haya producido el inicio del viaje y tuviese lugar el evento que diese lugar a la frustración, el fletador quedará liberado de sus obligaciones. Por otro lado, si se ha producido el pago en tiempo y forma por parte del fletador y el evento que frustra el contrato ocurre una vez realizadas las operaciones de carga y el inicio del viaje, ¿tendría derecho el fletador a pedir la devolución del importe económico abonado en concepto de flete?

En nuestro ordenamiento, como observamos anteriormente, es difícil llegar a una postura favorable al fletador en los casos de imposibilidad sobrevenida aunque pueda ejecutarse subsidiariamente una acción de enriquecimiento injusto o de cobro de lo indebido. El Derecho inglés sí lo permite<sup>843</sup>, ya que las cantidades pagadas con carácter

---

<sup>840</sup> Así lo expresa Lord Sumner en la sentencia al caso *Hirji Mulji v. Cheong Yue Steamship Co.* [1926] A.C. 497, pág. 505, “*Frustration brings the contract to an end forthwith, without more and automatically*” (la frustración supone la terminación del contrato, sin más y automáticamente), de manera que la aplicación de la doctrina de la frustración imposibilita que las partes puedan continuar con el contrato, al estar ante un escenario distinto al contractualmente pactado.

<sup>841</sup> *Vid.* la sentencia al caso *Ocean Tramp Tankers Corp. v. V/O Sovfracht (The Eugenia)* [1963] 2 Lloyd’s Rep. 381 (H.L.) en la que se considera que o bien es imposible o es tan radicalmente distinto de lo que se contemplaba en un primer momento por las partes que sería injusto mantener a las partes ligadas al contrato en estas circunstancias (traducción del autor), “*it is either impossible or so radically different from that originally contemplated by the parties that it would be unjust to hold the parties to the contract in the changed circumstances*”.

<sup>842</sup> *Vid.* la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE.

<sup>843</sup> *Vid.* la sentencia al asunto *Fibrosa v Fairbairn* (1943) AC 67. También resulta de interés la ley inglesa existente en materia de frustración de contratos, que solo se aplica a contratos de explotación de buque a casco desnudo y fletamentos por tiempo, quedando excluidos los fletamentos por viajes, *vid.* el artículo 5 (a) de la *Frustrated Contracts Act 1943*, en virtud del cual no será aplicablea ningún fletamento, salvo a un fletamento por tiempo o un fletamento a casco desnudo o a cualquier otro contrato, distinto del

previo al evento que frustra el contrato han de ser restituidas con independencia de que el flete no sea retornable, y las que aún no hayan sido pagadas, dejan de serlo. A la luz de la tesis adoptada por la jurisprudencia inglesa, carece de sentido que ambas partes no puedan voluntariamente negociar un nuevo contrato al extinguirse automáticamente el anterior por la aplicación de la frustración. Tampoco queda claro la existencia del derecho a reclamar una compensación si una parte quedase más agraviada que la otra. Parece en cualquier caso lógico que, con base en la buena fe y en la autonomía de la voluntad las partes puedan lograr un acuerdo amistoso y, en caso de que no pudiese alcanzarse dicho acuerdo, quedaría abierta la vía judicial.

El efecto extintivo de carácter automático es en nuestra opinión una medida que entra en conflicto con el principio de la autonomía de la voluntad y las consecuencias que se derivan del mismo, y es por ello que la extinción automática del contrato no parece ser la solución que mejor se atenga la voluntad de las partes. Por ello, sería más lógico acudir a remedios alternativos que permitan modificar el contenido del contrato para que éste siga surtiendo efectos, acudiendo a la resolución con carácter supletorio.

### **5.2.4.3. Los distintos supuestos de frustración en el Derecho inglés y su relevancia para el *slot charter***

El contrato de fletamento, en general, puede extinguirse porque las partes convengan un negocio jurídico de mutuo acuerdo en este acuerdo, porque el contrato expresamente lo prevea o por el acontecimiento de una serie de circunstancias sobrevenidas. Dentro de estas últimas se encuentra la frustración, la cual produce automáticamente la extinción del contrato. No obstante, dicha extinción puede producirse en el Derecho inglés por estar previsto en la ley (*as a matter of law*), que es la que en este momento nos resulta de interés. El contrato de fletamento se celebra bajo la premisa de que las partes deben cumplir con sus obligaciones bajo el principio "*pacta sunt servanda*".

---

de fletamento, para el transporte marítimo de mercancías, "*to any charterparty, except a time charterparty or a charterparty by way of demise, or to any contract (other than a charterparty) for the carriage of goods by sea*". Texto completo disponible en <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/6-7/40/introduction> (última consulta 15/6/18). Para su aplicación, es necesario que el contrato en cuestión tenga una cláusula en virtud de la cual se aplique al mismo el Derecho inglés.

Sin embargo, debido a un cambio de circunstancias, como, por ejemplo, el cierre de un canal normalmente transitable, es posible que se impida el cumplimiento del contrato. Este cambio imprevisible de las circunstancias es lo que en nuestro ordenamiento jurídico se conoce como la modificación sobrevinida de las circunstancias para cuyo caso se acuerda (o se entiende implícitamente acordada) una cláusula *rebus sic stantibus*<sup>844</sup>. Por ello, una de las partes puede decidir justificadamente abandonar el contrato bien declarando que éste ha sido frustrado o bien porque el contrato contenga una cláusula de fuerza mayor que permite a una de las partes ser liberada del cumplimiento del mismo.

Algunos ejemplos de circunstancias en las cuales se puede aplicar la doctrina de la frustración del contrato pueden ser los siguientes: cuando sobreviene el acaecimiento de un evento que está fuera del control de las partes y haga imposible el cumplimiento del contrato por las partes; cuando el cumplimiento del fletamento en relación con sus términos resultase imposible<sup>845</sup>; o cuando comercialmente no tenga sentido llevar a cabo la aventura marítima<sup>846</sup>. Adicionalmente, puede determinarse la frustración del contrato cuando el cumplimiento es obstaculizado físicamente, cuando éste fuese contrario a la ley o cuando se produce un cambio radical de circunstancias que no estaban contempladas en el contrato<sup>847</sup>. En cualquier caso, el elemento común a los anteriores supuestos es que se producen por un evento o suceso imprevisible y no recogido en el contrato sobre el que las partes no tienen control alguno por lo que no son responsables por los efectos de tales circunstancias.

---

<sup>844</sup> *Vid.*, *infra*, el apartado 3.3.4 del presente capítulo. Además, adviértase que la cláusula *rebus sic stantibus* permite también modificar las prestaciones de las partes y adecuarlas a las nuevas circunstancias.

<sup>845</sup> A tal efecto, si el buque resultase dañado y como consecuencia de ello no pudiese ser considerado como un buque apto para la el transporte tal circunstancia podría frustrar el contrato, *vid.* la sentencia al asunto *Nickoll & Knight v. Ashton Edridge & Co.* [1901] 2 K.B. 126.

<sup>846</sup> En este sentido, no es lo mismo que la aventura sea impracticable a que sea imposible, ya que solo la segunda podrá frustrar el contrato. *Vid.* la sentencia al asunto *Davis Contractors Ltd. v Fareham UDC* [1956] A.C. 696. Posteriormente, la jurisprudencia inglesa matiza y sí distingue entre impracticabilidad y extrema impracticabilidad, que en función del caso podrá o no frustrar el contrato. Al respecto, *vid.* la sentencia al asunto *Empresa Exportadora De Azucar v. Industria Azucarera Nacional (The Playa Larga)* [1983] 2 Lloyd's Rep. 171, y más recientemente, la sentencia en el asunto *Gold Group Properties v. BDW Trading* [2010] B.L.R. 235.

<sup>847</sup> Supuestos que se recogen en COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, parágrafo. 22.1.



*Contrario sensu*, es posible afirmar que no podrá contemplarse la frustración del contrato cuando el evento que la produce acontece por haberse incumplido el contrato por una de las partes, como ocurre en los supuestos de innavegabilidad no fortuita o culposa del buque. A tal efecto, si el buque resultase varado como consecuencia del incumplimiento de la obligación de navegabilidad por parte del fletante o, por ejemplo, como resultado de la elección de un puerto no seguro por parte del fletador, el hecho que produce la imposibilidad de cumplimiento del contrato no puede ser considerado como un supuesto de frustración y habrá de entenderse por tanto que la parte agraviada ha de ser indemnizada como consecuencia de la resolución por incumplimiento<sup>848</sup>.

El contrato de *slot charter* puede igualmente incorporar una cláusula específica donde se acoja la frustración como instrumento para poner fin al contrato. Sin embargo, la póliza SLOTHIRE, no recoge tal doctrina en ninguna de sus cláusulas, pero sí se contempla una exención de responsabilidad en la cláusula 16 (*mutual exemption clause*), por la cual las partes no serán responsables de los daños que puedan surgir por eventos como las guerras, arrestos, golpes de estado u otros similares<sup>849</sup>, que no dejan de ser supuestos a los que se puede aplicar la doctrina de la frustración.

Por la aplicación de esta cláusula 16 de la póliza SLOTHIRE, comparándola con la doctrina de la frustración bajo la doctrina inglesa, en primer lugar no supondría la terminación automática del contrato, pues no tiene un efecto extintivo. De hecho la

---

<sup>848</sup> *Vid.* la sentencia en el asunto *Smith, Hogg v. Black Sea and Baltic Insurance* [1940] A.C. 99 y, además, la sentencia al caso *The Eugenia* [1963] 2 Lloyd's Rep. 381, en la cual se parte de los hechos de que el Canal de Suez fue declarado como zona no segura y el fletador, incumplimiento la cláusula de guerra (*war clause*) del fletamento, se dirigió hacia el Canal en vez de realizar un trayecto más largo pero más seguro. El buque, una vez llegó al Canal, fue incautado y el fletador declaró extinguido el contrato argumentando que éste había sido frustrado, pero la sentencia consideró que no puede haber frustración del contrato si la aventura deviniese simplemente más onerosa, pues de haber realizado una ruta más larga el contrato no sería radicalmente distinto.

<sup>849</sup> *Vid.* la cláusula 16 de la póliza SLOTHIRE, en virtud de la cual “*Ni el fletante ni el fletador serán responsables por cualquier pérdida, daño, retraso o fallo en el cumplimiento del slot charter que provengan de fuerza mayor, hechos de guerra, motines o perturbaciones civiles, restricción por cuarentena, huelgas o cierre de patronal, detención o embargo por soberano, autoridades o embargo judicial y cualquier otro evento que no pueda ser evitado* (traducción del autor)” (*Neither the Owners nor the Charterers shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance under this Slot Charter Party resulting from Act of God, war, civil commotion, quarantine, strikes, lock-outs, arrest or restraint of princes, rulers and peoples or any other event whatsoever which cannot be avoided or guarded against*).

cláusula no recoge las consecuencias de la aplicación de la misma, por lo que se nos plantea la siguiente cuestión: en caso de que aconteciese uno de los eventos o circunstancias recogidos en la cláusula 16 de la póliza SLOTHIRE 93 que efectivamente impidiese el cumplimiento de las prestaciones, ¿qué efecto principal tendría? ¿Sería razonable plantear una extinción de la relación obligatoria? Para responder a ello, es necesario remitirnos al apartado 5.2.3 del presente capítulo donde se realiza un estudio más detallado de esta cuestión.

#### **5.2.4.4. La frustración del contrato en el ámbito de los transportes de mercancías en línea regular y su repercusión en el contrato de *slot charter*.**

Desde el punto de vista de la utilización del buque, en la ejecución de una operación de transporte de mercancías en línea regular pueden intervenir dos contratos: el primero, el contrato de fletamento que se acuerda entre el naviero fletante u operador principal de la línea y los distintos NVOCC mediante un contrato de fletamento por espacio; y, el segundo, el contrato de explotación del buque sobre el cual se ejecuta el anterior o contrato matriz, que es el que vincula al titular de los derechos de explotación del buque con el adquirente de los mismos, o naviero en virtud del artículo 145.2 de la LNM. Sin embargo, es perfectamente posible que el titular de los derechos de explotación del buque no los transfiera a un tercero y, efectivamente, sea él mismo quien explote comercialmente el buque, realizando directamente con distintos NVOCC contratos de fletamento por espacio. Por ello, es posible que el naviero fletante u operador principal de la línea tenga mayor exposición a distintos sobre costes y riesgos si eventualmente se declarase por una de las partes la frustración del contrato. A tal efecto, dicha exposición será mayor que si aconteciese un evento o circunstancia que permitiese la aplicación de las cláusulas de fuerza mayor o incluso la doctrina de la cláusula *rebus sic stantibus* recogida en nuestro ordenamiento.

En virtud de lo anterior, si un buque cargado con mercancías varase antes de llegar al siguiente puerto de carga sin culpa del fletante y ello frustrase el contrato en primera instancia, sería necesario tener en cuenta que el conocimiento de embarque que se haya realizado sobre las mercancías embarcadas, si llevase incorporados los términos y

condiciones del contrato de fletamento, puede contener alguna provisión de sustitución de buque. De ser así, es posible que el contrato de fletamento inicial no quedase frustrado, ya que el operador de línea tendrá que lograr una solución alternativa para realizar el transporte de las mercancías que esperan en la terminal de carga. Por otro lado, si el buque no puede acceder al puerto por adversidades meteorológicas, normalmente estará contemplado en el contrato como un evento de fuerza mayor. Y, si accede al puerto y no aparece el destinatario a recoger sus mercancías, el operador de línea puede incurrir en gastos adicionales como el de almacenaje de los contenedores o el transporte de los mismos en otro buque<sup>850</sup>. Sin embargo, dichos gastos correrán a cuenta del destinatario en virtud del artículo 228 de la LNM<sup>851</sup>.

Resulta oportuno en este lugar analizar distintos supuestos en los que el transporte en línea regular puede frustrarse. Así, cuando la ruta en las que se establecen las distintas escalas deviene impracticable o imposible por causas no imputables a las partes. En el Derecho inglés, la *House of Lords* en la sentencia al caso *The Eugenia* resolvió que cuando en el contrato se estipulase que el buque debería proceder por la “ruta usual” esto significaba que el buque debía seguir dicha ruta en el momento en el que tuviera que ejecutarse la misma y no en el momento en el que se celebra el fletamento. Así, el buque tuvo que utilizar una ruta alternativa ya que el Canal de Suez se encontraba bloqueado por un conflicto bélico, suponiendo un retraso de 30 días en la entrega de las mercancías por tener que utilizar la ruta que bordea el Cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, el tribunal resolvió que no tuvo lugar la frustración del contrato ya que ni la mercancía corría peligro de deteriorarse (eran metales) ni la entrega tenía carácter urgente, por lo que la necesidad de proceder a través del Cabo de Buena Esperanza no suponía una diferencia

---

<sup>850</sup> Asimismo, las cláusulas de fuerza mayor suelen otorgar el derecho al fletante de no descargar mercancías hasta llegar a un puerto seguro, imponiendo el fletador una obligación de indemnizar al fletante en caso de que éste proceda a exponerse a los riesgos establecidos en la misma. *Vid.* el apartado c) de la cláusula CONWARTIME.

<sup>851</sup> *Vid.* el artículo 228 de la LNM, en virtud del cual: “*El porteador deberá entregar sin demora y conforme a lo pactado las mercancías transportadas al destinatario legitimado para recibirlas. Si éste no se presentase o rechazase la entrega, el porteador podrá, a costa del destinatario, almacenar las mercancías hasta su entrega o recurrir a su depósito judicial*”.

radical en comparación con la ruta usual, tan solo un incremento de los gastos para el fletante<sup>852</sup>.

Es frecuente que la ejecución de la línea regular englobe distintos viajes mediante la práctica de escalas en distintos puertos. Por ello, si uno o varios viajes quedan afectados por una de las distintas circunstancias (retrasos o imposibilidad de ejecución entre otras) que pueden frustrar el contrato, ¿afectaría solo a los viajes individuales o a todo el contrato de fletamento? Cabría preguntarse si podrían entregarse las mercancías en otro puerto y que continúe ejecutándose el contrato de *slot charter* al resto de puertos de la ruta preestablecida. Anteriormente<sup>853</sup>, desde el punto de la extinción anticipada del contrato por imposibilidad sobrevenida, afirmamos que, cuando la imposibilidad de realizar uno de los viajes afectase definitivamente a todos los demás, haciendo que el objeto del contrato quede frustrado, las partes podrían dar por terminado anticipadamente el contrato de *slot charter*. También cuando la conexión entre los viajes sea muy estrecha, de manera que una vez producido el evento que imposibilita la realización de uno de los viajes resulte comercialmente imposible mantener el contrato de fletamento<sup>854</sup>. Por el contrario, si el objeto del contrato de *slot charter* fuese un único viaje, es más probable que la imposibilidad de realizarlo pueda tener como consecuencia la extinción anticipada del mismo.

A la luz de la doctrina inglesa<sup>855</sup>, el primer paso para buscar la solución justa consistiría en determinar si los viajes que contempla el fletamento son reputados por las partes como una única aventura marítima o como una serie de aventuras distintas o independientes. La anterior consideración tiene su sentido en el segundo de los supuestos ya que la frustración debe analizarse separadamente para cada aventura en solitario. Sin

---

<sup>852</sup> Vid. la sentencia al caso *The Eugenia* [1963] 2 Lloyd's Rep. 381, en el que se resuelve que para frustrar el contrato por un incremento de los gastos, éste debe ser no solo más oneroso o más costoso, sino injusto o desproporcionado como para mantener a las partes vinculadas al contrato (traducción del autor), "*It must be more than more onerous or more expensive. It must be positively unjust to hold the parties bound*".

<sup>853</sup> Vid., *supra*, el apartado 3.2 del presente capítulo.

<sup>854</sup> Vid., *supra*, la nota 796.

<sup>855</sup> En relación con los viajes consecutivos, *vid.*, por todos, COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, parágrafo 22.31.

embargo, cuando los viajes deben ser realizados consecutivamente, el planteamiento más razonable es que las partes contemplen la aventura marítima como única, siendo cada viaje parte de la misma. Por último, cuando el fletamento prevea una interrupción entre viajes, durante los cuales el buque permanece empleado, la conclusión más probable es que haya distintas aventuras marítimas.

Por todo ello, siguiendo la doctrina inglesa, el contrato de *slot charter* de larga duración que se desarrolla en la ejecución del transporte de mercancías en línea regular no puede frustrarse por la aparición de un evento que impida la ejecución de una de las fases, escalas o viajes que se contemplen en la planificación de la línea. En todo caso, al determinarse que cada viaje constituye una aventura marítima por separado, habrá que considerar frustrado concretamente solo el trayecto o viaje que por causas no imputables a las partes no puede desarrollarse según los términos del contrato. Y por último, habrá que analizar separadamente los posibles contratos de transporte o conocimientos de embarque, si los hubiese para determinar los derechos y obligaciones del fletante para restituir al fletador el agravio que pueda causarle la circunstancia sobrevenida, dejando a un lado el fletamento en sentido estricto.

### **5.2.4.5. El retraso como elemento frustrante del contrato**

No todos los retrasos pueden frustrar el objeto del contrato o el fin comercial del mismo. Para que válidamente quede constituida la figura de la frustración en cuanto al retraso (*delay*), es necesario que el mismo sea muy prolongado o de una duración sustancial, lo cual impedirá a las partes cumplir sus obligaciones nacidas del fletamento. Sin embargo, no podrá invocarse la frustración del contrato si el evento o circunstancia que produce el retraso tiene su razón de ser en un incumplimiento de las partes. Por ello, si el retraso fuese imputable al fletante, p.e. por no haber cumplido con su obligación de navegabilidad, habrá de desestimarse la aplicación de la doctrina de la frustración; y lo mismo ocurriría con la aplicación de las cláusulas de fuerza mayor. En relación con la duración, ¿durante cuánto tiempo debe producirse el retraso para que sea sustancial? En la doctrina inglesa, es posible que se considere en una primera instancia que el evento no frustre el contrato por no tener un efecto radical sobre el mismo, pero puede que a

*posteriori* sí pueda frustrarlo si el efecto del evento sobre el contrato fuese más severo que originariamente<sup>856</sup>.

Otro ejemplo en relación con la frustración del contrato de fletamento es aquel en que el buque se retrasa por una circunstancia sobrevenida que está fuera del control del fletante, de manera que si el retraso es suficientemente prolongado como para hacer que el cumplimiento del contrato sea radicalmente distinto de lo que en él se contempla, puede invocarse que éste ha sido frustrado. Sin embargo, la duración del retraso para declarar que el contrato ha sido frustrado dependerá de cada caso en concreto. Veamos un ejemplo: en el viaje de aproximación al puerto, el operador de línea regular tiene un plazo determinado en el cual el buque debe encontrarse listo para cargar mercancías. El simple retraso lo que genera es una lesión del derecho del fletador, el cual podrá reclamar los daños y perjuicios que puedan ocasionarle como consecuencia del incumplimiento del contrato, pero no será suficiente para que el contrato pueda darse por terminado<sup>857</sup>.

A tal efecto, nuestro ordenamiento jurídico responde a esta cuestión con las normas dispuestas en caso de la imposibilidad sobrevenida en el artículo 273 de la LNM, sobre el impedimento temporal, según el cual “*quedará extinguido el contrato a petición de cualquiera de las partes si, antes de comenzar el viaje, sobreviniese algún impedimento, independiente de la voluntad de alguna de ellas, que provoque un retraso tan prolongado que no fuera exigible a las partes esperar a su desaparición*”. Este supuesto resalta la necesidad de considerar el tiempo como un factor de importancia en el aspecto económico de los contratos de fletamento, y su razón de ser estriba en que se establece por las partes un término tanto inicial como final de ejecución de las

---

<sup>856</sup> En estos casos, el retraso (*delay*) sí toma protagonismo en relación con la producción de un efecto más severo, como ocurre en los casos en que un conflicto armado no impide inicialmente la descarga de mercancías, pero su duración en el tiempo convierte el puerto en un lugar no seguro, de manera que puede invocarse la frustración del mismo, *vid.* COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, parágr. 22.12.

<sup>857</sup> *Vid.* la sentencia al asunto “*The Angelia*”, *See Trade & Transport v. Iino Kaiun Kaisha* [1972] 2 Lloyd’s Rep. 154, en la que para considerar si el retraso era suficiente como para frustrar el contrato, se tomó como factor relevante la duración del retraso en comparación con la duración del servicio de fletamento. A tal efecto, es necesario que el retraso o la interrupción de un contrato de fletamento de larga duración, como ocurre con el contrato matriz de un *slot charter*, exceda como mínimo un periodo similar al de uno de los viajes, pero habrá que tener en cuenta las circunstancias del retraso y la naturaleza del contrato para poder invocar la frustración.

prestaciones, de manera que cualquier demora en los plazos tiene consecuencias económicas<sup>858</sup>.

Volviendo a la cuestión previa, establecer de *lege ferenda* un período mínimo puede no ser suficientemente razonable ya que depende del caso en concreto y sus circunstancias. Véase el ejemplo de un buque que opere en línea regular y necesite ser reparado a flote durante un plazo estimado de dos semanas; no se frustrará de la misma manera un contrato de fletamento por tiempo de larga duración, como puedan ser doce meses, en el que este retraso puede no ser suficiente para extinguir el contrato, que un contrato de fletamento por viaje que comprenda una semana, en el que sí parece más evidente<sup>859</sup>. Parece lógico que la anterior afirmación determinará períodos de tiempo más o menos amplios en función de las características del fletamento por espacio, por lo que el criterio de la razonabilidad parece ser el más indicado para dilucidar éste extremo<sup>860</sup>.

En el transporte de mercancías en línea regular, escenario donde se desenvuelve el contrato de *slot charter*, es frecuente que puedan existir retrasos en relación con las operaciones de carga y descarga. No obstante, es poco probable que éstos acaben frustrando el contrato, salvo que realmente el retraso sea fundamental como para que no puedan llevarse a cabo el resto de operaciones de la línea regular. O también en el supuesto de que el fletamento por espacios tenga elementos suficientes del fletamento por

---

<sup>858</sup> Así entran en juego las consecuencias del incumplimiento de las planchas y demoras, también conocidos como estadías o sobreestadías. En este sentido, *vid.* ARROYO, I., “Comentario del artículo 276 de la LNM”, en ARROYO, I., *Comentarios...*, *op. cit.* pág. 891, quien afirma que el impacto económico de los retrasos es objeto de regulación legal y contractual, pero en ningún caso el retraso genera la resolución de la obligación por incumplimiento y sí una indemnización por los daños y perjuicios causados. El autor citado aboga por considerarlo una causa de resolución del contrato cuando el retraso es reiterado y persistente, es decir, grave, citando la sentencia n.º 307/2015 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de junio de 2015 (ROJ: 3187/2015, *Id Cendoj*: 28079110012015100398), a cuyo contenido nos remitimos.

<sup>859</sup> No solo el retraso de la reparación puede frustrar el contrato, también un elevando coste económico podría conllevar la extinción del contrato por aplicación de la doctrina de la frustración. No quiere decir esto que no sea posible repararlo, pero si el valor de la reparación excede del valor del buque, es posible que pueda defenderse la teoría de la frustración teniendo en cuenta cada circunstancia individualizadamente. En este sentido, *vid.* la sentencia al caso *The Kyla* (2013) 1 Lloyd’s Rep 565, y sobre la pérdida del fin comercial (*commercial loss*), *vid.* WILFORD, COGHLIN y KIMBALL, *Time Charters...*, *op. cit.*, págs. 479-481, quienes estudian concretamente el principio establecido en la sentencia al caso *Moss v Smith* (1850) 9 CB 94.

<sup>860</sup> Así se consideró por la *High Court* inglesa en la sentencia al caso *Anglo-Northern v Jones* (1917) 2 KB 85.

viaje como para considerarlo más afín al mismo y estemos ante una obligación esencial del contrato y ésta, sin culpa de las partes, no pudiese llevarse a cabo. Ejemplo de lo anterior lo podemos encontrar cuando se realiza un contrato de suministro de cobre entre dos empresas, y éstas deciden realizar el transporte de las mercancías en contenedor y, debido a una huelga de estibadores de larga duración se impide realizar las operaciones de carga no solo en el puerto contractualmente establecido sino también en otros adyacentes, de manera que tanto el contrato de transporte como el contrato de fletamento o *slot charter* pueden frustrarse<sup>861</sup>.

#### **5.2.4.6. La frustración del contrato de explotación matriz y su repercusión en el contrato de *slot charter***

El contrato de fletamento por espacios se desenvuelve dentro del transporte de mercancías en línea regular. Para su configuración, es necesario que previamente exista una relación jurídica entre el titular de los derechos de explotación del buque y un fletador, normalmente llevada a efecto mediante la celebración de un contrato de fletamento por tiempo de larga duración. Sin embargo, también podría el propietario del buque explotarlo directamente sin necesidad de transferir la explotación comercial del mismo. Este primer contrato de fletamento otorga al fletador por tiempo la facultad de explotar comercialmente el buque pero, en aras de lograr la plena ocupación de los espacios del mismo, es frecuente que dicho fletador realice un nuevo contrato fletamento, en este caso un fletamento por espacios.. Este contrato se realiza entre el fletador por tiempo, que recordemos tiene el control comercial del buque, y distintos porteadores no propietarios de buque (o NVOCC), que adquieren la condición de *slot charterers* o fletadores por espacio.

A tal efecto, existe un vínculo, de carácter económico pero no jurídico, entre ambos contratos a través de la figura del fletador por tiempo, al participar éste en ambos contratos, y por el buque, el cual también tiene su protagonismo como elemento real tanto en el fletamento por tiempo como en el fletamento por espacio. De esta manera, podemos argumentar que aquellos incidentes que tengan lugar en el contrato matriz (fletamento por

---

<sup>861</sup> Vid. la sentencia al caso *The Penelope* [1928] 31 LIL Rep. 36.



tiempo u otro contrato de explotación del buque, pueden afectar al mismo tiempo al contrato de *slot charter*. Adicionalmente, en relación con la frustración del contrato, aquellos eventos que puedan frustrar el fletamento por tiempo pueden, dependiendo de cada caso en concreto, aplicarse al contrato de *slot charter* en virtud del artículo 210 de la LNM, según el cual “*en los casos en que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos al del transporte de mercancías, se aplicarán las disposiciones reguladoras del fletamento (...) en tanto sean compatibles con el contrato celebrado*”. Los anteriores supuestos, si llegasen a frustrar verdaderamente el contrato matriz, podrán repercutir igualmente en el contrato de *slot charter* al ser éste dependiente del anterior. Ésta sería una causa de extinción específica del contrato de fletamento por espacio: la extinción del contrato de *slot charter* se produce por la extinción del contrato matriz, pues por sí solo no se sustenta este tipo de fletamento salvo que la naviera o propietaria del buque quisiese mantener los contratos de *slot charter* vigentes subrogándose en la posición del fletador por tiempo, en cuyo caso se extinguiría igualmente por confusión de ambas partes del contrato de fletamento por tiempo en el mismo sujeto<sup>862</sup>.

Manifestado lo anterior, encontramos los siguientes supuestos de frustración del fletamento por tiempo: la destrucción o pérdida del buque (*loss of the ship*), la inutilización del buque en relación con el fletamento (*ship unusable for the purpose of the charter*), los costes de reparación desproporcionados (*uneconomic repair of the ship*), las pérdidas comerciales (*commercial loss*), el retraso o interrupción del servicio (*interruption of service*), las guerras, las huelgas, los retrasos como consecuencias de cambios de ruta, la imposibilidad de ejecución de la ruta o la imposibilidad financiera, entre otros. Nótese que alguno de estos supuestos se encuentran regulados en nuestra LNM en sus artículos 272 y siguientes<sup>863</sup>, pero la mayoría han sido establecidos bajo el Derecho inglés<sup>864</sup>.

---

<sup>862</sup> La confusión de derechos se encuentra regulada en los artículos 1192 a 1194 del Código Civil. En cuanto a su delimitación conceptual, el artículo 1192 del citado cuerpo legal establece que “*Quedará extinguida la obligación desde que se reúnan en una misma persona los conceptos de acreedor y de deudor. Se exceptúa el caso en que esta confusión tenga lugar en virtud de título de herencia, si ésta hubiese sido aceptada a beneficio de inventario*”.

<sup>863</sup> Sobre la pérdida del buque, *vid.* el artículo 272.1 (a) de la LNM, y sobre los conflictos armados, *vid.* el artículo 272.1 (d) de la LNM.

### 5.2.5. La modificación sobrevenida de las circunstancias contractuales: la doctrina de la cláusula “*rebus sic stantibus*”

La frustración del contrato en el Derecho inglés produce automáticamente<sup>865</sup> su extinción, ya que supone un cambio trascendental de las circunstancias con base en las cuales se celebró el contrato que impide que las partes puedan realizar el cumplimiento natural de sus obligaciones. Sin embargo, nuestro ordenamiento jurídico no reconoce la doctrina de la frustración característica del Derecho inglés pero sí dispone de una teoría elaborada por la jurisprudencia y reconocida por la doctrina denominada cláusula implícita *rebus sic stantibus*. En virtud de la anterior, se puede modificar judicialmente una obligación contractual cuando la alteración sobrevenida sea extraordinaria, provoque una desproporción exorbitante entre las prestaciones y sea imprevisible<sup>866</sup>.

---

<sup>864</sup> Para un estudio pormenorizado de cada uno de los supuestos de frustración en los fletamentos por tiempo, *vid.*, por todos, WILFORD, COGHLIN y KIMBALL, *Time Charters...*, *op. cit.*, párrafos. 26.1-26.78.

<sup>865</sup> Igualmente, el efecto extintivo se produce también en otros ordenamientos jurídicos como el alemán, según el cual: “*el derecho a la prestación se extingue en cuanto sea imposible para el deudor o para cualquiera*”, *vid.* artículo 275 del BGB. No obstante, en el apartado segundo del mismo artículo, el legislador alemán introduce el concepto de imposibilidad económica dentro de la imposibilidad sobrevenida de la prestación: “*el deudor puede rechazar el cumplimiento de la prestación a su cargo si exige esfuerzos que, en atención al contenido del contrato (...) están en notable desproporción con los intereses del acreedor*”. En nuestro ordenamiento jurídico, el concepto de imposibilidad económica ha sido recogido en la jurisprudencia del Tribunal Supremo, *vid.* la sentencia n.º 344 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de abril de 1994 (ROJ: 2643/1994, *Id Cendoj*: 28079110011994103802), la cual mantiene que: “*la imposibilidad de la prestación no solo puede ser física o legal, sino económica, como cuando no produce ningún beneficio al que ha de recibirla o cuando (...) es totalmente ruinosa para él recibirla. Existe entonces una frustración del fin del contrato, que impide jurídicamente su mantenimiento y faculta para resolverlo*”.

<sup>866</sup> *Vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, pág. 893, quien además señala que la aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus* no tiene reconocimiento legal, pero es admitida por los tribunales y permite resolver el contrato por haberse producido una ruptura del equilibrio de las prestaciones. Sobre las características de esta doctrina, *vid.*, ampliamente, SÁNCHEZ GONZÁLEZ, M.P., *Alteraciones económicas y obligaciones contractuales: la cláusula rebus sic stantibus*, colección Jurisprudencia práctica, Madrid, 1990, págs. 9 a 65; y más recientemente, ORDUÑA MORENO, F.J., y MARTÍNEZ VELENCOSO, L.M., *La moderna configuración...*, *op. cit.*, págs. 77 a 94. En relación con los fletamentos por tiempo, según MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I. (*vid. Los contratos de explotación...*, *op. cit.*, pág. 394) es posible la resolución del contrato ante una alteración de las circunstancias, “*cuando la revisabilidad no sea suficiente para evitar el desequilibrio de las prestaciones, o el carácter excesivamente gravoso en que deviene para una de las partes, siempre que tenga carácter excepcional y se den los requisitos establecidos por la jurisprudencia*”.

En este sentido, resulta de especial interés la sentencia n.º 333/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de junio de 2014 (ROJ: 2823/2014, *Id Cendoj*: 28079110012014100324), en la que se realiza una caracterización de la figura y su régimen jurídico a la

Es muy difícil realizar una enumeración completa de aquellas eventualidades en las que resulte de aplicación la cláusula *rebus sic stantibus*, ya que en cualquier caso corresponde a los tribunales determinar en cada caso su posible aplicación. Es un remedio al desequilibrio patrimonial que genera una alteración de las circunstancias contractuales, las cuales difieren notablemente de cuando originariamente se encontraban en el momento en que se perfecciona el contrato. Por otro lado, es necesario destacar que estamos ante el acaecimiento de eventos no previstos cuando se acordó el contrato y, por lo tanto, no puede exigirse su cumplimiento tal cual. Sin embargo, tampoco produce un efecto extintivo automáticamente sobre éste, ya que con carácter previo los tribunales examinarán la posibilidad de adecuar las obligaciones contractuales a las circunstancias en las que han de ejecutarse.

En nuestra jurisprudencia, véase como ejemplo la sentencia n.º 181/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de marzo de 2011 (ROJ: 1649/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100141), en la cual se desestima la pretensión en el recurso de casación de la aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus* en un contrato con una prórroga automática en el que el demandado modificó los precios del flete una vez realizada la prórroga y el demandante, al no haberse acordado nada en cuanto a los precios de los años posteriores, reclamó la devolución de la diferencia con los precios establecidos al inicio del contrato. Aunque *a priori* podamos comprobar que existen unas circunstancias distintas a las pactadas, no por ello se produce el efecto extintivo de la relación obligatoria, de manera que habrá que analizar cada caso por separado. Sin embargo, ¿es posible integrar o modificar un elemento esencial del contrato como puede ser el precio del flete?

---

luz de los cambios progresivos de la concepción tradicional de la figura, siendo a día de hoy de aplicación restrictiva o excepcional. En palabras del Tribunal, “*el acreedor no puede pretender más de lo que le otorgue su derecho y el deudor no puede pretender dar menos de aquello que el sentido de la probidad exige, todo ello de acuerdo a la naturaleza y finalidad del contrato (...) por lo que cuando fuera de lo pactado y sin culpa de las partes y de forma sobrevenida las circunstancias que dotaron de sentido la base o finalidad del contrato cambian profundamente, las pretensiones de las partes (...) pueden ser objeto de adaptación o revisión de acuerdo al cambio operado*”.

La integración, entendida como aquella técnica en la que el juez debe fijar el contenido del acuerdo, creando deberes jurídicos que forman parte del contrato celebrado<sup>867</sup>, parece una solución intermedia entre la nulidad y la validez del contrato. Sin embargo, la modificación del contrato en relación con un elemento esencial del mismo resulta difícil de dilucidar si ésta sería procedente llevarla a cabo, ya que el Tribunal Supremo, en primer lugar, no ha elaborado una doctrina a tal efecto. Y, en segundo lugar, a pesar de que el fundamento jurídico de la integración o modificación sea el artículo 1258 del Código Civil, no puede obviarse ni que los contratos obligan a lo pactado, ni los motivos por los que se determinó lo pactado, ni la intención que llevó a las partes a contratar lo pactado. A tal efecto, los criterios básicos según la doctrina más autorizada para la revisión del contrato son los siguientes:

*“a) habría que tener en cuenta las cláusulas en que se prevea tal revisión cuando existan; b) si no existe cláusula de modificación, habrá que ver si la prestación modificada por las circunstancias de cada una de las partes conserva su interés para la otra que sí puede realizar la suya como se había pactado; c) si se deduce que tal prestación carece de interés, se habría de optar por la disolución del vínculo contractual; d) en los demás supuestos la revisión sería posible y como criterio principal se habría de admitir la no creación de nuevas obligaciones; e) la revisión fundamental consistiría en la modificación de la prestación de la parte que puede cumplir su obligación como inicialmente esta prevista; f) la reducción de la prestación será proporcional a la disminución de lo que tiene que entregar el afectado por el cambio; g) en supuestos extraordinarios, cuando ambas partes lo aceptan, se podría sustituir la prestación originaria por otra alternativa”<sup>868</sup>.*

Por lo tanto, la integración del contrato es un remedio posible a la alteración de las circunstancias contractuales, pero deberá de analizarse separadamente cada caso y el equilibrio de las prestaciones para poder llevarla a efecto. En comparación con la frustración del Derecho inglés, si ésta tiene lugar ni se realizaría una integración del contrato ni se requerirá a las partes el cumplimiento del mismo ya que el contrato se

---

<sup>867</sup> Vid. ORDUÑA MORENO, F.J., MARTÍNEZ VELENCOSO, L.M., *La moderna configuración...*, op. cit., pág. 136.

<sup>868</sup> *Ibid.* pág. 138, quienes afirman como conclusión que cuando la modificación no fuese posible, como última alternativa, se habrá de poner fin al contrato.

extingue automáticamente una vez declarada la frustración del mismo. A diferencia de la frustración, la aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus* no comporta como tal la resolución del contrato<sup>869</sup>.

Por lo demás resulta oportuno destacar que fruto de la reciente crisis económica han aumentado los supuestos en que se producen cambios de circunstancias en el cumplimiento de las obligaciones. Sin embargo, no existe una regla general en nuestro ordenamiento jurídico que libere al deudor de sus obligaciones por el empeoramiento de su situación económica. A tal efecto, conseguir financiación para poder realizar el pago del flete y posteriormente tener la imposibilidad sobrevenida de conseguir dicha financiación no puede permitir al fletador (deudor) resolver el contrato sin consecuencias económicas para el mismo<sup>870</sup>.

---

<sup>869</sup> No existe unanimidad en nuestra doctrina acerca de los efectos de la aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus*. Por un lado, LACRUZ BERDEJO, J.L., *Derecho de obligaciones*, Dykinson, Madrid, 1999, pág. 518, asevera que la consecuencia jurídica debe ser la modificación de los términos del contrato para adaptarlos a la nueva situación en aras de que el contrato siga produciendo efectos entre las partes, lo que evidencia una línea argumentativa favorable a la jurisprudencia del Tribunal Supremo que rechaza los efectos resolutorios o extintivos al aplicarse la cláusula *rebus sic stantibus*. No tiene la misma opinión DíEZ PICAZO, L. (*vid. Fundamentos...*, *op. cit.*, pág. 885), quien es favorable a la teoría de la resolución por alteración sobrevenida de las circunstancias, siempre que sea con carácter excepcional.

Sin embargo, nos parece más acertada la interpretación que realiza ORDUÑA MORENO, F.J., y MARTÍNEZ VELENCOSO, L.M., *La moderna configuración...*, *op. cit.*, pág. 135, quienes señalan el carácter supletorio de la cláusula. Los citados autores no son favorables a la resolución contractual sin antes acudir a otros posibles remedios, como puede ser la integración del contrato: “*los contratos con cláusulas ineficaces deben interpretarse según los criterios establecidos por el art. 1258 CC. De este modo, para integrar el contrato, el juez «deberá realizar una valoración equitativa de los intereses de las partes. Este es el significado de la buena fe a que se refiere el precepto. En esta valoración ponderará los derechos y obligaciones de cada una de ellas». Además, mediante la interpretación el precepto lo que pretende es reequilibrar las posiciones contractuales para evitar que desaparezca la inicial situación jurídica dañosa*”, citando la doctrina más autorizada: GETE-ALONSO Y CALERA, M. C., NAVAS NAVARRO, S., «Comentario a la Disposición Adicional 1ª. Tres», en ARROYO MARTÍNEZ, I., y MIQUEL RODRÍGUEZ, J., (dirs), *Comentarios a la ley sobre condiciones generales de la contratación*, Tecnos, Madrid, 1999, pág. 292; y GORDLEY, J., «Impossibility and Changed and Unforeseen Circumstances», *52 American Journal of Comparative Law*, 2004, págs. 513 y ss.

<sup>870</sup> En este extremo *vid.* la sentencia n.º 266/2015 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de mayo de 2015 (ROJ: 2344/2015, *Id Cendoj*: 28079110012015100293), en la que se mantiene que “*la imposibilidad liberatoria prevista en los arts. 1182 y 1884 CC no es aplicable a las deudas de pago de dinero, ni tampoco cuando el deudor se ve afectado por una desgracia familiar*”. La sentencia además consideró que “*no puede calificarse de imprevisible (...) comprometerse la parte compradora al pago aplazado de la adquisición sin concertar un contrato de seguro que cubra el siniestro descrito, a fin de evitar la insolvencia mencionada*”.

Por otro lado, la sentencia n.º 597/2012 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 8 de octubre de 2013 (ROJ: 6202/2012, *Id Cendoj*: 28079110012012100543), desestimó la pretensión de la actora rechazando el argumento de los compradores que “*pretenden resolver el contrato de compraventa alegando que era imprevisible que la entidad les denegara el crédito (imposibilidad*

### 5.2.6. La inhabilitación del buque

Dentro de las singularidades del fletamento, el contrato no podría llevarse a cabo sin las figuras del fletador y el fletante, pero tampoco podría realizarse sin el elemento real de mayor trascendencia, el buque. Éste es el instrumento material que se pone a disposición del fletador, en el contrato de *slot charter* concretamente los espacios donde posteriormente se alojaran los contenedores. El contenedor es un elemento esencial del contrato de *slot charter*, al igual que lo es el buque<sup>871</sup>, ya que el contenedor participa de la vida del contrato de *slot charter* y está presente tanto en la póliza de fletamento SLOTHIRE<sup>872</sup> como en los contratos *ad hoc*.

A tal efecto, el buque que se pone a disposición del fletador tiene que estar en condiciones de navegabilidad<sup>873</sup>, de manera que, si no es navegable, el fletante estaría ante un incumplimiento del contrato de fletamento. Sin embargo, ¿a qué responde el concepto de inhabilitación del buque? Simplemente hace referencia a que éste se encuentra en un estado de imposibilidad de utilización para el transporte de mercancías, pero también se incluyen en la inhabilitación los supuestos de pérdida o destrucción

---

*sobrevenida*)”. Esta sentencia ha sido confirmada posteriormente en la la sentencia n.º 227/2015 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de abril de 2015 (ROJ: 1923/2015, *Id Cendoj*: 28079110012015100238) y, más recientemente, en la sentencia n.º 447/2017 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de julio de 2017 (ROJ: 2848/2017, *Id Cendoj*: 28079110012017100431), manteniendo esta última que “*la imposibilidad sobrevenida liberatoria no es aplicable a las deudas de dinero y no cabe la exoneración del deudor con invocación de la doctrina de la cláusula rebus sic stantibus en los casos de dificultades de financiación*”.

Asimismo, tampoco puede resolverse el contrato por inclemencias meteorológicas que provoquen el empeoramiento económico del deudor, como mantiene la jurisprudencia menor en la sentencia de la AP Valladolid 1348/1995, de 21 de julio.

<sup>871</sup> *Vid.*, *supra*, el apartado 3.3 del capítulo tercero.

<sup>872</sup> *Vid.* la cláusula 4 (a) de la póliza SLOTHIRE 93.

<sup>873</sup> Ex. artículo 212 de la LNM. Para una visión general sobre la navegabilidad, *vid.*, *supra*, el apartado 2.3 del capítulo cuarto y, en la doctrina, SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 21-77; SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte...*, *op. cit.*, págs. 323-330; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., *Los contratos de explotación...*, *op. cit.*, págs. 267-280; GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 547-551; y ARROYO, I., *Curso...*, *op. cit.*, págs. 526-527; NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad...*, *op. cit.*, págs. 63 y ss.; y GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La innavegabilidad del buque, como supuesto paradigmático de la responsabilidad del armador y del naviero”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios...*, *op. cit.*, págs. 107-233.

definitiva del buque<sup>874</sup>. El artículo 224 de la LNM, excluyendo los fletamentos por tiempo del ámbito de aplicación del mismo, establece lo siguiente:

*“Si por avería del buque u otra causa que lo inhabilite para navegar el viaje quedase interrumpido en un puerto distinto del de destino, el porteador deberá custodiar las mercancías mientras se subsanan las causas que provocaron la arribada. Si el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente al cargamento, el porteador deberá proveer a su costa al transporte hasta el destino pactado. Si el porteador no lo hiciera, las mercancías no devengarán flete alguno”.*

Del transcrito artículo se pueden extraer dos conclusiones: una primera, donde se trata una inhabilitación parcial o temporal, que puede ser objeto de subsanación; y, una segunda, que detalla las consecuencias de la inhabilitación definitiva. No obstante, en ningún momento se contempla en dicho precepto legal la facultad de las partes de resolver el contrato ni que la inhabilitación provoque efectos extintivos de la relación jurídica entre las partes, cosa que sí ocurre en otros ordenamientos<sup>875</sup>.

El artículo 224 otorga una protección especial a la carga, estableciendo una obligación de custodia al porteador, lo cual carece de relevancia para algunas modalidades de fletamento, de ahí que el apartado tercero del mismo artículo excluya de su ámbito de aplicación a los fletamentos por tiempo. Sin embargo, ¿ocurre lo mismo con los contratos de fletamento por espacio? Las distintas configuraciones que puede adoptar la naturaleza

---

<sup>874</sup> Vid. GARCÍA ÁLVAREZ, B., “El contrato de fletamento: deberes del fletador, plancha y demoras y extinción anticipada del contrato”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios...*, op. cit., pág. 337, quien además afirma que la inhabilitación deberá ser permanente y no transitoria para que se produzca la extinción del contrato.

<sup>875</sup> En el Derecho italiano, vid. el artículo 147 del *Codice della navigazione*, en virtud del cual si el buque queda impedido por causa de fuerza mayor o sufre un retraso por la misma, el contrato quedará resuelto: “*se la partenza della nave è Impedita per causa di forza maggiore, il contratto è risolto. Se per la stessa causa la partenza della nave è soverchiamente ritardata, il contratto può essere risolto*”. Y lo mismo ocurre en el Derecho francés, vid. artículo 12 del *Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*, en virtud del cual: “*Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays pour lequel il est destiné ou tout autre événement de force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage*”.

Por último, en el Derecho inglés, en este supuesto podría ser aplicable la teoría de la frustración de los contratos, pero dependerá de las circunstancias de cada caso en concreto para determinar si la inhabilitación puede realmente extinguir el contrato. A tal efecto, vid. WILFORD, COGHLIN y KIMBALL, *Time Charters...*, op. cit., págs. 479-481.

jurídica del *slot charter* permite que el contrato pueda tener elementos tanto de un arrendamiento como de un fletamento y es necesario por lo tanto analizar las consecuencias de una inhabilitación del buque en el contexto del transporte de mercancías en línea regular, que es el lugar donde se desarrolla el contrato de *slot charter*.

En efecto, ya que el naviero fletante, frente al fletador por espacios, puede no comprometerse a designar o nominar un buque en concreto al tratarse de un servicio o transporte de mercancías en línea regular, la obligación del fletante podríamos considerarla como genérica<sup>876</sup> en relación con este extremo. Por ello, entendemos que no se liberaría del cumplimiento de su obligación el fletante por la inhabilitación de uno de sus buques que realizan los servicios de la línea regular<sup>877</sup>, pero no por ello podemos afirmar que este tipo de obligaciones sean siempre genéricas, pues habrá que analizar los términos de cada contrato.

A tal efecto, cuando la inhabilitación de un buque se produce por una circunstancia sobrevenida, que conlleva la imposibilidad de cumplimiento de la prestación, no sería de aplicación el artículo 1182 del Código Civil en virtud del cual se extingue la obligación cuando el objeto de la prestación deviniese imposible sin culpa del deudor. Esto es así ya que, como podemos comprobar, es posible que pudiese subsistir la obligación. Por ello, habrá que analizar cada caso por separado y comprobar si la imposibilidad afectase a todo el contrato o solo a una parte y si se ha incluido o no alguna cláusula de sustitución de buque en el contrato de fletamento<sup>878</sup> o alguna cláusula de

---

<sup>876</sup> Las obligaciones genéricas son aquellas obligaciones de dar en las cuales la cosa objeto de la prestación se encuentra determinada únicamente mediante su pertenencia a un género, es decir, un conjunto más o menos amplio de objetos en los que se pueden predicar unas condiciones comunes. *Vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Sistema...*, *op. cit.*, vol.II, pág. 143.

<sup>877</sup> Según la sentencia de la *Court of Appeal* al caso “*The Super Servant Two*”, *J Lauritzen A.S. v. Wijsmuller B.V.* (1990) 1 Lloyd’s Rep. 1., no puede aceptarse la frustración del objeto del contrato de fletamento hasta que todos los buques del fletante quedasen inhabilitados para navegar, incluso en el caso de que al utilizar alguno de ellos para el contrato de fletamento tuviese que incumplir otras obligaciones asumidas por el fletante en otros contratos. En la misma línea para los contratos de tonelaje, *vid.* la sentencia al caso *Larrinaga & Co. v. Société Franco-Américaine des Phosphates de Medulla* (1922) 11 Ll.L.Rep. 214.

<sup>878</sup> En este supuesto, en el Derecho inglés, el derecho de sustituir el buque válidamente ejercitado permite que no pueda aplicarse la teoría de la *frustration*, pero en caso de no ejercitarse, la frustración se aplica automáticamente. *Vid.* AA.VV., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, parágrafo 22.17.



guerra o fuerza mayor (*war clauses*), en cuyo caso podría permitir la resolución del contrato de fletamento.

Por otro lado, en caso de que sí estuviese designado el buque en el contrato, ¿es posible que exista la imposibilidad sobrevenida por la inhabilitación para navegar o tiene obligación el fletante de realizar una sustitución del buque? ¿Facultaría lo anterior al fletador a exigir al fletante dicha sustitución para no extinguir la relación obligatoria? La póliza de fletamento SLOTHIRE 93 no contiene provisión sobre este extremo. Ésta se limita a establecer en su cláusula 16 una serie de causas de imposibilidad sobrevenida que eximen de responsabilidad a las partes contratantes, por lo que igualmente habrá que analizar cada caso en concreto para determinar si fuese posible dicha sustitución<sup>879</sup>. En caso de ser de aplicación nuestro ordenamiento jurídico, el artículo 211 de la LNM establece que “*si el contrato se refiere a un buque determinado, éste no podrá ser sustituido por otro, salvo pacto expreso que lo autorice*”. El fletante se está obligando a poner a disposición un buque o buques en concreto, y ello estará reflejado en la póliza de fletamento, por lo que el empleo de otro buque permitirá resolver el contrato a instancias del fletador.

En el caso de que acontezca una imposibilidad sobrevenida que inhabilite el buque para navegar sin culpa de las partes no sería de aplicación dicho artículo 211 de la LNM,

---

<sup>879</sup> En el Derecho inglés, relacionado con la doctrina de la frustración la sentencia al caso *Niarchos Ltd. v. Shell Tankers Ltd.* (1961) 2 Lloyd's Rep. 496 afirmó que si se produce la pérdida del buque y se diese por terminado el contrato de fletamento, se extingue al mismo tiempo la opción del fletador de sustituir el buque. Este criterio no ha sido adoptado por la jurisprudencia norteamericana en la sentencia al caso *The Mary Ellen Conway* 1973 AMC 772 ni en la sentencia al caso *The Giovanna Lolli-Guetti* 1974 AMC 2161, asunto en el que se produjo la pérdida del buque y fletador no aceptó la sustitución de buque realizada por el fletante, pero la sentencia afirma que al no producirse la frustración del mismo el contrato era vinculante y el fletante tenía derecho a ejercitar la opción de sustituir el buque. Por todo ello, es interesante analizar desde la perspectiva del Derecho extranjero como la doctrina de la frustración, en primer lugar, tiene una aplicación de carácter extraordinaria y, en segundo, puede diferir de un ordenamiento jurídico a otro. En cualquier caso, parece razonable afirmar que mientras el fletante pueda ejercitar su derecho a proveer un buque distinto para continuar cumpliendo con su prestación el contrato no podrá darse por terminado.

Por otro lado, si el contrato se refiriese a un buque determinado, éste no podrá sustituirse por otro, salvo que las partes lo acuerden expresamente. En caso de que se produzca dicha sustitución sin acuerdo previo, ésta constituiría un incumplimiento de la obligación de poner el buque a disposición del fletador en los términos acordados por las partes, lo que sería una causa de extinción del contrato (*vid., infra*, el apartado 6.4 del capítulo quinto). Así lo mantiene en nuestra doctrina ARROYO, I., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 887.

ya que se esta sustituyendo el buque por inhabilitación del mismo, no por decisiones técnicas o comerciales. En este caso, sí tendría aplicación directa el artículo 272.1(a), en virtud del cual se extingue el contrato si se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado el buque contratado, de acuerdo con el artículo 211 de la LNM, para navegar sin culpa de las partes, distinguiendo dos supuestos: primero, es necesario que no se haya producido el inicio del viaje, según el tenor literal del precepto<sup>880</sup>; y, segundo, si estamos ante un fletamento por tiempo, la inhabilitación no tiene el anterior requisito, pudiendo acontecer en cualquier momento (artículo 272.1(a) *in fine*). La extinción *de lege* es de carácter automático, de manera que producida la inhabilitación definitiva sin culpa la relación obligatoria quedará extinguida entre las partes. Por otro lado, en el caso de que la inhabilitación del buque sea imputable al fletante, el fletador podrá resolver el contrato y exigir una indemnización por daños y perjuicios con base en lo dispuesto al artículo 212 de la LNM al no haber garantizado la navegabilidad del buque<sup>881</sup> y en el artículo 1124 del Código Civil<sup>882</sup>. Sin embargo, no parece posible que pueda exigir el cumplimiento del contrato, ya que la inhabilitación definitiva impide el desarrollo de la prestación del fletante, ni tampoco exigir la sustitución del buque.

### 5.2.7. La doctrina de la “*anticipatory breach*” o incumplimiento anticipado.

Dentro de los distintos supuestos de terminación anticipada del contrato, hay uno en concreto que no se encuentra recogido en nuestro ordenamiento jurídico pero que es trascendente en aquellos casos en que sea aplicable al contrato el Derecho inglés, la

---

<sup>880</sup> Nótese que, una vez iniciado el viaje, la obligación del porteador de custodiar las mercancías se mantiene incluso aunque el buque quedase definitivamente inhabilitado, corriendo los gastos del transporte de las mercancías a cuenta del porteador, *vid.* el artículo 224.1 de la LNM. Nada dice el citado artículo de como tendrá que efectuar el transporte el porteador, aunque se entiende que tendrá que obtener un buque con similares o idénticas características (si era un buque de carga líquida, no sería razonable proporcionar un buque portacontenedores por la incompatibilidad para realizar el transporte) para finalizar el transporte hasta el destino contractual.

<sup>881</sup> Así lo afirma GARCÍA ÁLVAREZ, B., “El contrato de fletamento: deberes del fletador, plancha y demoras y extinción anticipada del contrato”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M.(dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 337.

<sup>882</sup> En estos casos, la doctrina también ratifica lo expuesto, *vid.* ARROYO, I., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 759, quien afirma que si la arribada es ilegítima, el porteador debe responder de los daños y perjuicios al cargador. En el mismo sentido, PÉREZ BENÍTEZ, J., J., “Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E., *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, 2016, pág. 267.

llamada doctrina de la “*anticipatory breach*” o del incumplimiento anticipado. Esta figura de origen inglés permite terminar el contrato sin que se produzca el incumplimiento del contrato, siempre y cuando se pueda demostrar que dicho incumplimiento va a producirse necesariamente<sup>883</sup>.

Uno de los supuestos más frecuentes en los que se aplica la doctrina de la “*anticipatory breach*” es en el caso contemplado en las cláusulas de cancelación del contrato (*cancellation clauses*)<sup>884</sup>, conforme a las cuales el fletador puede ejercitar dicha extinción en un plazo determinado por así estar previsto en el contrato<sup>885</sup>. Una vez cumplido el plazo de cancelación, si el fletador comunica su intención de extinguir el contrato, el fletante puede considerar tal declaración como un incumplimiento anticipado del contrato<sup>886</sup>. La figura más próxima a la expuesta en nuestro ordenamiento es la del desistimiento unilateral por una de las partes contratantes, que provoca la resolución por incumplimiento del contrato. A diferencia del Derecho inglés, nuestro ordenamiento jurídico sí faculta al acreedor a pedir la indemnización por daños y perjuicios, posibilidad recogida en el artículo 1124 del Código Civil, aunque puede no haber lugar a tales daños

---

<sup>883</sup> En nuestra doctrina, *vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos..., op. cit., II, Las relaciones obligatorias*, págs. 756 y ss., quien realiza el estudio de la manifiesta voluntad del deudor de no cumplir, “*no como un acto de rebeldía (...) sino como la declaración de no querer cumplir*”. Además, el citado autor afirma que la manifiesta voluntad de no cumplir es equiparable al incumplimiento definitivo, lo que faculta al acreedor a ejercitar la acción resolutoria.

En el Derecho inglés, *vid.* la sentencia al caso *Heyman v. Darwins* (1942) AC 356, en la cual se mantiene que el contrato podrá terminarse cuando bien por palabra o conducta de una de las partes evidencie una intención de no continuar la relación contractual y la otra parte acepte dicha repudiación y rescinda el contrato (traducción del autor), “*where the party by words or conduct evinces an intention no longer to be bound and the other party accepts the repudiation and rescinds the contract*”, citado en CARVER, T., *Carriage..., op. cit.*, pág. 201.

<sup>884</sup> *Vid.* la nota 620 y la nota 794 sobre las *cancellation clauses*.

<sup>885</sup> Pero no es el único supuesto donde se puede aplicar, al respecto, *vid.* GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen..., op. cit.*, pág. 504, quien realiza un estudio del sistema jurídico noruego entre otros ordenamientos jurídicos en relación con los contratos de volumen y pone como ejemplo a pie de nota una decisión arbitral sobre un contrato de construcción de buque en el que los árbitros de la *Supreme Court* establecieron que el incumplimiento anticipado puede ejercitarse después de una evaluación realista en la cual pueda aseverarse con certeza que la obligación contractual de una de las partes no se llevará a cabo. Decisión arbitral citada en FALKANGER, T., *Quantity contracts: transportation by sea without reference to a named vessel*, Sc.ST.L., vol. 21, 1977, págs. 63-92.

<sup>886</sup> En el Derecho inglés, incluso cuando se ejercite la cancelación fuera de plazo y el fletante la acepte, éste no podrá reclamar daños y perjuicios (*damages*). En este sentido, *vid.* la sentencia al caso *Den Norske Afrika Linie v. Port Said Salt Association*, citada en COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters..., op. cit.*, parágr. 19.7, supuesto en el que el fletador ejercitó la cancelación fuera de plazo y el fletante no fue indemnizado por los daños y perjuicios sufridos.

y perjuicios, por ejemplo cuando la causa que imposibilita el cumplimiento es de fuerza mayor.

## **6. LA INEFICACIA EN EL CONTRATO DE *SLOT CHARTER* (IV): LA RESOLUCIÓN POR INCUMPLIMIENTO**

### **6.1. Introducción a la resolución del contrato por incumplimiento**

Antes de entrar en el análisis del incumplimiento del contrato y del régimen de responsabilidad, es necesario indicar que parte del estudio que se va a realizar a continuación ha sido tratado parcialmente en el capítulo anterior, ya que la profundización en las obligaciones del fletante y el fletador contribuyen a determinar los supuestos de incumplimiento de las partes. Por ello, siguiendo un orden lógico, esta sección se centra, en primer lugar, en identificar los distintos supuestos de incumplimiento del contrato de fletamento por espacio por parte del fletante y por parte del fletador, así como las causas de incumplimiento contempladas en la LNM y las disposiciones contractuales recogidas en las pólizas de fletamento por espacio.

En segundo lugar, una vez analizado el incumplimiento, examinaremos con detalles las consecuencias del mismo, es decir, el régimen de responsabilidad del fletante y del fletador por espacio. Por su parte, en esta introducción expondremos las bases sobre las que se asienta el régimen de responsabilidad de las partes, para posteriormente realizar una aproximación más individualizada de los distintos supuestos de incumplimiento que pueden tener lugar desde la celebración del contrato de *slot charter*.

Existen distintas causas de ineficacia contractual, pero básicamente podemos dividirlas en dos grupos: primero, la ineficacia inicial o carencia de efectos jurídicos desde que se celebra el contrato, donde encontramos la nulidad absoluta; y, segundo, la ineficacia sobrevenida, dentro de la cual se encuentra la anulabilidad (también denominada nulidad relativa), la rescisión, la resolución y la revocación. En definitiva, son formas de dejar sin efecto un contrato. Centrándonos en la resolución, a ésta la caracteriza la causa que la determina, esto es, el cumplimiento de una condición

resolutoria. Si en el contrato se introduce ésta y se cumple la condición, el contrato deja de producir efectos y se resuelve. Pero igualmente, la resolución puede tener su origen en el incumplimiento de alguna de las obligaciones recíprocas, según lo establecido en el artículo 1124 del Código Civil.

### **6.2. La resolución por incumplimiento por denuncia unilateral de una de las partes contratantes: el desistimiento unilateral**

Dentro de los supuestos de extinción de la relación obligatoria nacida del contrato de *slot charter*, es posible que una de las partes ponga fin a la relación mediante un acto voluntario que en principio no esté fundado en alguna causa específica. Esta facultad de las partes puede ser especialmente relevante para aquellos casos en que no se produce incumplimiento de las obligaciones del contrato ni su extinción sobrevenida, pero que igualmente puede generar una lesión de los derechos de una de las partes. Ejemplo de lo anterior lo encontramos cuando el operador de la línea regular pierde uno o varios de los buques que se encuentran realizando viajes o servicios en la línea antes de iniciar el viaje y no es posible reemplazarlos a corto plazo.

Desde que se perfecciona el contrato, el fletador y el fletante quedan obligados a su cumplimiento, pero el desistimiento unilateral o denuncia del contrato es una herramienta que tienen las partes contratantes para poner fin a su vínculo contractual. Por

un lado, esta facultad no se encuentra presente ni en la LNM<sup>887</sup> ni en el Código Civil con carácter general, pero sí tiene su reconocimiento en otras figuras<sup>888</sup>.

Si el contrato de *slot charter* fuese de larga duración y el buque sobre el que recae el contrato no se encuentra en condiciones de realizar los servicios sin culpa de las partes, interrumpiendo así la correcta operatividad de la línea, esta circunstancia podría lesionar los intereses del fletador por espacio. A pesar de que el fletante siga operando la línea con distinta regularidad en los servicios, el fletador por espacio, que normalmente paga por adelantado el flete o durante un plazo de tiempo determinado después de comenzado el viaje<sup>889</sup>, podrá desistir de sus obligaciones ya que esta disminución de los servicios puede afectar a las relaciones bilaterales que tiene con los distintos cargadores y propietarios de mercancías que realizan sus reservas de *slots* y contratos de transportes con éste (al actuar

---

<sup>887</sup> Sin embargo, la facultad de desistimiento unilateral tanto para el fletante como para el fletador estaba presente en los artículos 688.1 y 689.2 del Código de Comercio ya derogados, con obligación de resarcir los daños y perjuicios que la extinción del contrato ocasionase a su contratante. En el Derecho inglés, podemos equiparar el desistimiento del contrato al incumplimiento por la falta de entrega de las mercancías o por el ejercicio de la *cancellation clause*, conocido como *repudiation*. Vid. COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters...*, *op. cit.*, parágrfs. 13.112, 13.116 y 19.7, quienes afirman que en el caso de ejercitar la *cancellation clause*, tanto en el supuesto de estar contemplado en el contrato como en el caso de que no se recoja, el fletamento puede terminar o bien consensualmente o por la aceptación del fletante del ejercicio de la facultad de desistimiento (*repudiation*) del fletador. Si el fletante consensualmente pusiese fin a la relación obligatoria, perdería el derecho a reclamar daños y perjuicios, *vid.* COOKE, J., YOUNG, T., TAYLOR, A., *Voyage...*, *op. cit.*, páragr. 19.42. En nuestra doctrina, *vid.* RUIZ SOROA, en RUIZ SOROA, J.M., ZABALETA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual...*, *op. cit.*, págs. 190 a 194, quien estudia la *cancellation clause* dentro de la obligación de puesta a disposición del buque; igualmente, *vid.* GABALDÓN, J.L., *Curso...*, *op. cit.*, pág. 504.

<sup>888</sup> *Vid.* los artículos 1091, 1256, 1258, 1460, 1594 y 1732 del Código Civil; el artículo 25 de la Ley 27/1992, de 27 de mayo, sobre el Contrato de Agencia, en virtud del cual “*el contrato de agencia de duración indefinida se extinguirá por la denuncia unilateral de cualquiera de las partes mediante preaviso por escrito*”. En la doctrina, *vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, pág. 906, quien afirma la admisibilidad del desistimiento unilateral o libre denuncia cuando reúna las siguientes características; que se trate de una relación duradera o de tracto sucesivo, que estemos ante relaciones que no tengan un plazo temporal sino indefinido y que sean relaciones obligatorias en las que exista un *intuitu personae*.

<sup>889</sup> *Vid.* la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE 93, en virtud de la cual se establece un plazo de tiempo para pagar el flete, siempre después del comienzo del viaje. Sin embargo, en la práctica, como expusimos en el apartado 3.1 del capítulo cuarto, el flete no es pagadero después del comienzo del viaje, sino antes del inicio del mismo. La LNM regula el flete tanto para el fletamento por tiempo como por viaje indistintamente, pero la obligación de pago no viene recogida como tal en su articulado. A tal efecto, será la autonomía de la voluntad quien determine el contenido de la obligación de pago, y en caso de que las partes no lo contemplen o el contrato guarde silencio al respecto, se entiende que las partes se remiten al uso del puerto. *Vid.*, en nuestra doctrina, GÓMEZ PRIETO, M.T., “Comentario al artículo 233 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 779.

como NVOCC). Esto haría que la aventura marítima careciese de sentido comercial al no poder atender debidamente la demanda de los cargadores y transitarios. Sin embargo, ¿estamos ante un supuesto de ineficacia sobrevenida? Y en caso afirmativo, ¿es subsanable?

Por un lado, la ineficacia hace referencia a aquellos supuestos en que el contrato tiene los requisitos esenciales para su validez (objeto, consentimiento y causa), pero un hecho o circunstancia extrínseca al mismo impide su eficacia o normal desarrollo. Por lo tanto, podemos encontrarnos con una ineficacia absoluta cuando el contrato no produce efectos para ninguna de las partes, o relativa cuando el contrato despliega sus efectos pero no por igual para todas las partes<sup>890</sup>. A tal efecto, es posible que el contrato de *slot charter* pueda resultar ineficaz para el fletador, pero esto no genera automáticamente la obligación de resarcir al fletante, a quien también le resultaría ineficaz el contrato al mismo tiempo, ya que para que se produzca la indemnización por daños y perjuicios es necesario que esté fundamentado en la culpabilidad.

El acaecimiento de un hecho sobrevenido sin intervención de las partes contractuales que produce la ineficacia del contrato no puede tener efectos indemnizatorios si falta el elemento de culpabilidad, pero sí debe facultar al perjudicado a extinguir su relación obligatoria. Esto tiene su fundamento en la prevención del enriquecimiento injusto por parte de fletante u operador de línea por la prestación de un servicio irregular o deficiente que no satisfaga el derecho del fletador por espacio. Por ejemplo, debido a que la disminución drástica de servicios de la ruta tenga como consecuencia una disminución de las reservas de *slots* al no poder cumplir puntualmente con las entregas de mercancías establecidas en los contratos de transporte.

Nuestro ordenamiento jurídico no recoge expresamente el desistimiento con carácter general, pero este acto libre y voluntario sí puede tener su fundamento en casos específicos *ex lege*, donde se otorga la facultad de extinguir la relación, como ocurre en

---

<sup>890</sup> Podemos encontrar distintos modelos teóricos de ineficacia contractual: automática y provocada, absoluta y relativa, originaria y sobrevenida, total y parcial, estructural y funcional y sanable o insanable. *Vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos..., II- Las relaciones obligatorias, op. cit.*, págs. 229 y ss.

el arrendamiento de obra o en el mandato<sup>891</sup>. Esta facultad, cuyo ejercicio tiene un carácter extintivo de la relación obligatoria, puede ser atribuida también en virtud de los términos del contrato si en éstos se recogiese la concesión de dicha facultad a las partes, y también en aquellos casos en que la relación obligatoria carezca de plazo contractual de duración, por su carácter indefinido, y la facultad esté fundada en la confianza recíproca de las partes<sup>892</sup>. A tal efecto, el desistimiento unilateral deberá cumplir una serie de requisitos reconocidos por la jurisprudencia, como la buena fe y el preaviso, para que pueda llevarse a cabo.

### **6.3. Resolución por incumplimiento de las obligaciones del fletador**

#### **6.3.1. Fuentes aplicables al incumplimiento en el fletamento por espacio**

En los anteriores capítulos hemos podido analizar las principales obligaciones que asume el fletador cuando celebra un contrato de fletamento por espacio con el operador de la línea. Su prestación básica consiste en el pago de una cantidad económica a cambio de obtener los derechos de explotación de los espacios del buque o *slots* objeto del contrato. Cuando el fletador por espacio no cumple con las obligaciones que nacen del contrato es cuando se desencadena su posible responsabilidad. Podemos encontrar incumplimiento de obligaciones legales y contractuales para el contrato de fletamento por espacios.

Según el artículo 1124 del Código Civil, el incumplimiento de las obligaciones nacidas de un contrato por una de las partes contratantes conlleva que la otra parte puede o bien exigir su cumplimiento, si éste fuere posible, o bien pedir la resolución del mismo junto, en ambos casos, con una indemnización por daños y perjuicios y los intereses si los hubiera. Por lo tanto, el régimen general establecido en nuestro Derecho implica una resolución contractual. No obstante, al margen de las disposiciones legales, es necesario ver tanto las disposiciones de la LNM como el contenido del contrato de fletamento y sus

---

<sup>891</sup> *Vid.* el artículo 1594 del Código Civil, en virtud del cual el dueño puede desistir por su sola voluntad de la construcción de la obra; y el artículo 1732 del Código Civil sobre la renuncia del mandatario.

<sup>892</sup> Así lo afirma DÍEZ PICAZO, L., *Sistema...*, *op. cit.*, pág. 269.



cláusulas para poder delimitar los efectos que produce el incumplimiento en la relación jurídica entre las partes.

### **6.3.2. La póliza SLOTHIRE: disposiciones contractuales sobre el incumplimiento.**

#### **6.3.2.1. La cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE**

La cláusula 5 contiene disposiciones sobre el incumplimiento en relación con la obligación del fletador por espacios de pagar el flete. Dicha cláusula la podemos identificar como un término o condición general<sup>893</sup> que se encuentra predispuesta en el reverso de la póliza, por lo que hay que someter dichas cláusulas a un primer análisis para comprobar que no sean abusivas<sup>894</sup>. Por todo ello, la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE dispone que:

*“El flete por el fletamento por espacio mostrado en la casilla 15 y una cantidad adicional (por día) indicada en la casilla 16 para cada contenedor que necesite suministro de corriente eléctrica desde el buque, en su caso, se pagará en el lugar indicado en la casilla 17 durante los días establecidos en la casilla 18 desde el comienzo del viaje. Dicho precio del flete por el*

---

<sup>893</sup> Según lo dispuesto en el artículo 1 la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación, “*son condiciones generales de la contratación las cláusulas predispuestas cuya incorporación al contrato sea impuesta por una de las partes, con independencia de su autoría material de las mismas, de su apariencia externa, de su extensión y de cualesquiera otras circunstancias, habiendo sido redactadas con la finalidad de ser incorporadas a una pluralidad de contratos*”. La cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE, por lo tanto, estaría dentro del ámbito de aplicación del citado precepto.

<sup>894</sup> Hay que comenzar recordando que el sistema de control de las condiciones generales de la contratación se sustenta en dos tipos de controles; primero, el denominado control de incorporación; y, segundo, el control del contenido. Pues bien, el control del contenido, que constituye el aspecto esencial del Derecho de las condiciones generales de la contratación, está referido precisamente al control de las cláusulas abusivas. A tal efecto, la LCGC contiene una disposición de carácter general, aplicable a todo tipo de relaciones contractuales. Estos controles se justifican porque los condicionados generales de los contratos constituyen un conjunto de cláusulas no negociadas por las partes, esto es, impuestas y predispuestas por el predisponente, sin que la contraparte tenga por lo general la más mínima posibilidad de modificarlas. O dicho en otros términos, que sobre este tipo de cláusulas no recae un verdadero consentimiento, sino una mera adhesión o «consentimiento formalizado» como dice un sector de la doctrina.

La definición de cláusulas no negociadas individualmente, no se encuentra en el TRLGDCU sino que hay que deducirla del artículo 3.2 de la Directiva 93/13/CEE, y del artículo 1 de la LCGC. En el primero de estos preceptos se habla de cláusulas no negociadas individualmente y se establece lo siguiente: “*se considera que una cláusula no se ha negociado individualmente cuando haya sido redactada previamente y el consumidor no haya podido influir sobre su contenido, en particular en el caso de los contratos de adhesión*”.

*fletamento por espacio y la cantidad adicional, si la hubiera, se entenderán devengados una vez comience el viaje, independientemente del número de slots dispuestos, y será no retornable en todo caso. El pago tardío otorgará al naviero fletante un interés por año según lo acordado en la casilla 19. Si la casilla 19 no hubiese sido rellena, se aplicará el tipo de interés oficial de descuento aplicable a las letras de cambio en el lugar donde se produzca el pago indicado en la casilla 17, incrementado en un 3 por ciento (traducción del autor)*<sup>895</sup>.

De la anterior cláusula podemos hacer el siguiente análisis:

- (1) El pago del flete se realizará después del comienzo del viaje, salvo pacto en contrario.
- (2) Una vez comenzado el viaje, se produce el nacimiento de un derecho de crédito a favor del fletante por el importe del flete.
- (3) A pesar de que pudiera concederse un plazo determinado después del comienzo del viaje para realizar el pago, el nacimiento de la obligación se sitúa en el mismo instante en que el viaje tiene comienzo. La determinación de las cantidades adicionales adeudadas por suministro eléctrico dependerá de los días que dure el viaje.
- (4) El retraso del pago genera al fletante un interés aplicable al flete, pero no *prima facie* un derecho a resolver el contrato.

Para determinar el momento en que se produce el incumplimiento del contrato es preciso examinar el contenido de la cláusula para ver cuál es la naturaleza de la obligación. La cláusula 5 establece, en primer lugar, que el flete se pagará *within the number of days shown in Box 18*, esto es, dentro del plazo indicado en la casilla 18, lo que lo convierte en una obligación sujeta a plazo, el cual una vez transcurrido, hace exigible su cumplimiento<sup>896</sup>. Por lo tanto, en la casilla 18 se determina un día cierto en el

---

<sup>895</sup> “Slot Charter Hire at the rate shown in Box 15 and an additional amount (per day) indicated in Box 16 for each Container receiving a supply of power from the Vessel, if any, shall be payable at the place indicated in Box 17 within the number of days shown in Box 18 after commencement of the voyage. Such Slot Charter Hire and additional amount, if any, shall be deemed earned upon the commencement of the voyage, irrespective of the number of Slots used, and shall be non-returnable in any event. Late payment shall entitle the Owners to an interest rate per annum as agreed in Box 19. If Box 19 has not been filled in, the official discount rate on bills of exchange as valid at the place of payment indicated in Box 17, increased by 3 per cent, shall apply”.

<sup>896</sup> *Vid.* el artículo 1125 del Código Civil. Estamos ante una obligación que, a pesar de tener un plazo concreto para realizarla, no quiere decir que tenga necesariamente un componente condicional. En la

calendario a partir del cual el acreedor o fletante podrá exigir el cumplimiento del pago del flete si voluntariamente el fletador no ha procedido a abonarlo en el plazo permitido en el contrato. Sin embargo, ¿es el término o advenimiento del día permitido el que genera ese derecho?

No podemos confundir las obligaciones a plazo, que son las que permiten realizar la prestación dentro de un plazo determinado, y las obligaciones a término, que son aquellas que han de realizarse a la llegada de un momento concreto. En el caso de la póliza SLOTHIRE, el fletador por espacios dispone de un plazo para realizar su prestación del pago del flete. Esto otorga un poder discrecional al deudor para ejecutar su prestación según su voluntad durante el período acordado en el contrato. Por ello, el no cumplimiento dentro del plazo debe distinguirse del incumplimiento definitivo, que es el que genera la responsabilidad contractual<sup>897</sup> y el derecho del acreedor (fletante) a resolver el contrato. Al redactarse la cláusula utilizando el término inglés *within* (entre), nos da la información necesaria para clasificarla como una obligación a plazo y no a término, siendo el transcurso del mismo lo que faculta al acreedor –el naviero fletante– a exigir al fletador por espacios bien el cumplimiento de la obligación, esto es, el pago del flete<sup>898</sup>, o bien la resolución del contrato en virtud del artículo 1124 del Código Civil con la correspondiente indemnización por daños y perjuicios<sup>899</sup>.

Cuando la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE permite al fletador realizar un "*late payment*" se refiere al pago que se produce una vez terminado el plazo. La cláusula no diferencia entre retraso e incumplimiento, de manera que cuando venza el plazo, podemos suponer que automáticamente se halla el deudor en incumplimiento. No obstante, al tratarse de un contrato de carácter flexible, podemos afirmar que en caso de que el deudor

---

doctrina, *vid.*, por todos, CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil...*, *op. cit.*, págs. 223-228; y DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, págs. 369 y ss.

<sup>897</sup> *Vid.* artículo 1100 del Código Civil, en virtud del cual "incurren en mora los obligados a entregar o a hacer alguna cosa desde que el acreedor les exija judicial o extrajudicialmente el cumplimiento de su obligación".

<sup>898</sup> Sobre el plazo y su cumplimiento, *vid.* DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos...*, II - *Las relaciones obligatorias*, *op. cit.*, págs. 372-373.

<sup>899</sup> Sobre el término y el plazo con carácter mercantil, *vid.*, *infra*, la nota 899, sobre el artículo 61, y la nota 725 sobre el artículo 62 y el artículo 63 del Código de Comercio.

no haya cumplido con su obligación fundamental dentro del plazo permitido, al ofrecerse un pago con retraso, no puede estimarse *a priori* que estemos ante un incumplimiento en su versión más grave. A tal efecto, si el fletador realiza su prestación en un momento posterior de buena fe, preavisando a su acreedor, y sumándole los intereses moratorios que menciona la cláusula 5, el fletante puede dar por cumplida íntegramente la prestación del fletador sin tener que proceder a resolver el contrato.

En relación con el cumplimiento de la obligación, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ha reiterado en distintas ocasiones que la prevalencia del plano satisfactorio del cumplimiento determina que el mero retraso carezca de trascendencia resolutoria cuando su incidencia no viene a frustrar la finalidad o la base del contrato celebrado<sup>900</sup>. Así, el cumplimiento, a pesar de que se produzca con retraso o tardío, sigue siendo de utilidad para satisfacer los intereses del fletante por espacios. Un fletante que actuase razonablemente no se precipitaría en tratar el retraso del pago como un incumplimiento grave<sup>901</sup> que pueda frustrar las expectativas de ambas partes poniendo fin a la relación contractual, aunque el incumplimiento exista en cualquier caso.

### 6.3.2.2. El carácter esencial del plazo

El establecimiento del plazo para realizar el pago del flete es un acuerdo al que suelen llegar las partes del contrato para que se produzca el cumplimiento por ellas de las obligaciones establecidas. Sin embargo, también se puede predefinir un plazo sin que las partes lo acuerden, por ser lo más conveniente para la ejecución del contrato como ocurre en distintas pólizas de fletamento cuyos términos no se redactan individualizadamente por las partes. Por lo tanto, ¿es el plazo para realizar el pago del flete un término esencial del contrato? Debe señalarse que la calificación de esencial o no esencial corresponde a

---

<sup>900</sup> Vid. la sentencia n.º 221/2013 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de abril de 2013 (RJ: 2254/2013), *Id Cendoj*: 28079110012013100247; y la sentencia n.º 40/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2014 (RJ: 233/2014), *Id Cendoj*: 28079110012014100036.

<sup>901</sup> El incumplimiento debe de ser grave para que permita el ejercicio de la acción resolutoria, *vid.* entre otras, la sentencia n.º 445/2008 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21 de mayo de 2008 (RJ: 2602/2008), *Id Cendoj*: 28079110012008100325 sobre la resolución de las obligaciones. En la doctrina, *vid.*, por todos, DÍEZ PICAZO, L., *Fundamentos..., II - Las relaciones obligatorias, op. cit.*, pág. 849.

los tribunales realizarla, y para ello será fundamental la intención de las partes<sup>902</sup>, concretamente el interés del fletante en considerarlo como esencial.

Si las partes no expresan lo contrario, el plazo para realizar el pago contenido en la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE está redactado como un término esencial del contrato, todo ello en línea con lo establecido en el artículo 61 del Código de Comercio<sup>903</sup>. Por lo tanto, su incumplimiento *a priori* no faculta al acreedor para resolver el contrato. Sin embargo, no estamos discutiendo que sí lo sea la obligación de pagar el flete, la cuestión se centra en el período de tiempo en el que ha de cumplirse la prestación.

Si no hay cláusula resolutoria expresa en el contrato que faculte al acreedor resolverlo, el mero retraso debe reunir ciertas condiciones para que éste sea esencial y faculte al acreedor a exigir la resolución del mismo<sup>904</sup>. Además, el Tribunal Supremo afirma que el hecho de que en el propio contrato se establezcan penalizaciones por retraso (en el cumplimiento) desacredita la esencialidad del término<sup>905</sup>, sin que se pueda deducir que se excluye el retraso como causa de resolución. No obstante, puede ser un indicio de que el plazo constituido para realizar la prestación no se redactó ni configuró como

---

<sup>902</sup> *Vid.* el artículo 1282 del Código Civil.

<sup>903</sup> “No se reconocerán términos de gracia, cortesía u otros, que bajo cualquier denominación, difieran el cumplimiento de las obligaciones mercantiles, sino los que las partes hubieren prefijado en el contrato, o se apoyaren en una disposición terminante de Derecho”. Esta provisión no permite que se puedan plazos adicionales que retrasen el cumplimiento de las obligaciones mercantiles, salvo que las partes lo hayan establecido en el contrato. *Vid.* PEINADO GRACIA, J.I., “Las obligaciones y los contratos mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones...*, *op. cit.*, págs. 412-416.

<sup>904</sup> En este sentido, *vid.* la sentencia n.º 104/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 8 de marzo de 2011 (RJ: 1674/2011), *Id Cendoj*: 28079110012011100162, en la que el Tribunal Supremo define los contratos con término esencial: “Dejando aparte aquellos en los que el referido término es “absoluto” u “objetivo”, cuyo incumplimiento provoca obviamente la imposibilidad sobrevenida de la prestación (sin duda causa de resolución), esos contratos se caracterizan porque el acreedor ha comunicado al deudor al tiempo de celebrarlos, o se desprende de las circunstancias entonces concurrentes, que el interés sustancial del acreedor en el contrato está supeditado a que el deudor realice la prestación en una determinada fecha o dentro de un plazo determinado expresado en el propio contrato. (...) Inmediatamente se deduce que, cuando así haya sucedido, el retraso -la falta de cumplimiento del deudor en aquella fecha o dentro del expresado plazo- privará sustancialmente al acreedor de lo que tenía derecho a esperar en virtud del contrato, habiendo el deudor previsto, o podido prever, en el momento de su celebración que su retraso produciría dicho resultado”.

<sup>905</sup> *Ibid.*

término esencial<sup>906</sup>. Si con el retraso en el pago el fletador manifestase una voluntad rebelde al cumplimiento de la obligación contractual, éste podría ser uno de los casos que justifique la resolución por retraso, que en ese supuesto se reviste con un carácter de esencialidad. Así lo afirma recientemente el Tribunal Supremo<sup>907</sup>:

*“La causa de resolución de la voluntad deliberadamente rebelde al cumplimiento, tradicional en la jurisprudencia de esta sala, aparece también, en otros términos pero con análogo significado, en el apartado (c) del artículo 8:103 PDEC<sup>908</sup>, a cuyo tenor literal es “esencial” el incumplimiento que sea “intencionado y dé motivos a la parte perjudicada para entender que ya no podrá contar en el futuro con el cumplimiento de la otra parte”.*

Sin embargo cabe cuestionarse si es posible que pueda resolverse el contrato de fletamento por espacio en aquellos casos en que, cumplido el plazo, el retraso del pago del flete no sea esencial justificándolo en el mero incumplimiento de la prestación. En la anterior sentencia el Tribunal Supremo se citan diversos textos legales: artículo 8:106 (3)

---

<sup>906</sup> Vid. la sentencia n.º 891/2006 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de septiembre de 2006 (RJ: 5676/2006), *Id Cendoj*: 28079110012006100911.

<sup>907</sup> Vid. la sentencia n.º 2292/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 2016 (RJ: 2292/2016), *Id Cendoj*: 28079110012016100328.

<sup>908</sup> Las siglas PDEC hace referencia a los Principios de Derecho Europeo de los Contratos, que tienen como finalidad ser aplicados como reglas generales del Derecho de los contratos en la Unión Europea, disponibles en <http://campus.usal.es/~derinfo/Material/LegOblContr/PECL%20I+II.pdf> (última consulta 40/06/2017). En la doctrina, vid. ALVARADO HERRERA, L., *Comentario a los principios de UNIDROIT para los contratos del comercio internacional*, Aranzadi, Cizur Menor, 2003, págs. 21-96.

Según este artículo, “*el incumplimiento de una obligación es esencial para el contrato: (a) Cuando la observancia estricta de la obligación pertenece a la causa del contrato. (b) Cuando el incumplimiento prive sustancialmente a la parte perjudicada de lo que legítimamente podía esperar del contrato, salvo que la otra parte no hubiera previsto o no hubiera podido prever en buena lógica ese resultado. (c) O cuando el incumplimiento sea intencionado y dé motivos a la parte perjudicada para entender que ya no podrá contar en el futuro con el cumplimiento de la otra parte*”.

PDEC ya mencionado anteriormente, el artículo 3:503 DCFR<sup>909</sup>, el artículo 115 CESL<sup>910</sup> y el artículo 49 CISG<sup>911</sup> en relación con el artículo 47.1 del mismo texto de cuyo examen

---

<sup>909</sup> Las siglas DCFR hacen referencia en inglés a *Draft Common Frame of Reference* (borrador del marco común de referencia para el Derecho privado) que se encuentra dentro de los Principios, Definiciones y Reglas modelo del Derecho Privado Europeo, disponible para su consulta en [http://ec.europa.eu/justice/policies/civil/docs/dcfr\\_outline\\_edition\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/policies/civil/docs/dcfr_outline_edition_en.pdf) (última consulta 30/16/2017). Vid. el artículo 3:503 DCFR en virtud del cual “*el acreedor podrá resolver en caso de retraso en el cumplimiento de una obligación contractual si el acreedor otorga un período adicional de tiempo razonable para cumplir con la prestación y el deudor no cumple dentro del plazo concedido*” (traducción del autor), “*a creditor may terminate in case of delay in performance of a contractual obligation which is not in itself fundamental if the creditor gives a notice fixing an additional period of time of reasonable length for performance and the debtor does not perform within that period*”.

<sup>910</sup> Las CELS es un instrumento opcional que los contratantes pueden elegir como derecho que regule el contrato, diseñado para contratos transfronterizos en general, disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52011PC0635> (última consulta 30/06/2017). En la doctrina, vid. VALPUESTA GASTAMINZA, E., La propuesta de normativa común de compraventa europea (CESL), un paso más hacia la unificación del Derecho de contratos de la Unión Europea, lastrado por la protección al consumidor, *Cuadernos de derecho transnacional*, vol. 5, n.º 1, 2013, págs. 199-216, disponible en línea en <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/download/1718/793> (última consulta 30/06/2017).

El artículo 115 de la propuesta de normativa común de normativa europea, en inglés *Common European Sales Law* (CESL) establece que: *el comprador podrá resolver el contrato en caso de retrasos en la entrega que en sí mismo no se considera fundamental si el comprador otorga un período razonable y adicional de tiempo para el cumplimiento de la prestación y el vendedor no cumple dentro de dicho período. Éste se entiende razonable cuando el vendedor no se oponga al mismo* (traducción del autor), “*A buyer may terminate the contract in a case of delay in delivery which is not in itself fundamental if the buyer gives notice fixing an additional period of time of reasonable length for performance and the seller does not perform within that period. The additional period referred to in paragraph 1 is taken to be of reasonable length if the seller does not object to it without undue delay*”.

<sup>911</sup> Vid. el artículo 47 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías (en inglés, CISG), en virtud del cual “*1) El comprador podrá dar un plazo suplementario de duración razonable para el cumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le incumban. 2) El comprador, a menos que haya recibido la comunicación del vendedor de que no cumplirá lo que le incumbe en el plazo fijado conforme al párrafo precedente, no podrá, durante ese plazo, ejercitar acción alguna por incumplimiento del contrato*”. Sin embargo, no se distingue si el incumplimiento debe ser esencial o no, vid. el artículo 25 CISG, “*El incumplimiento del contrato por una de las partes será esencial cuando cause a la otra parte un perjuicio tal que la prive sustancialmente de lo que tenía derecho a esperar en virtud del contrato, salvo que la parte que haya incumplido no hubiera previsto tal resultado y que una persona razonable de la misma condición no lo hubiera previsto en igual situación*”.

En cualquier caso, el incumplimiento del plazo extraordinario concedido para cumplir con la obligación sí podemos clasificarlo como un incumplimiento esencial, vid. HONNOLD, J., “Comentario del artículo 47 CISG”, en *Derecho uniforme sobre compraventas internacionales (Convención de las Naciones Unidas de 1980)*, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1987, págs. 333-337, “cuando el comprador establece un plazo suplementario final de *duración razonable* (...), hace que tal plazo sea *esencial*”.

Por otro lado, con la resolución se frustra el objeto del retraso, vid. LÓPEZ Y LÓPEZ, A., “Comentario del artículo 47 CISG”, en DIEZ PICAZO, L., *La compraventa internacional de mercaderías, Comentario de la Convención de Viena*, Civitas, Madrid, 1998, pág. 424, quien afirma que “*si en un caso interesa la desvinculación del comprador de los compromisos con el vendedor, ello sólo se puede conseguir con la resolución, y el mero retraso no es supuesto de ésta; y si en el otro no interesa a priori la resolución, parece prudente, antes de embarcarse en un litigio dudoso (porque habría que demostrar que un retraso significa incumplimiento esencial [...]), suprimir toda incertidumbre acerca de la procedencia y la utilidad de la resolución; y a ello va encaminada la fijación de plazo del artículo 47 [...]. Y ciertamente la fijación*

podemos deducir que en el marco del Derecho privado europeo se debe conceder un plazo adicional al deudor para cumplir con su prestación, sea o no esencial, plazo que nuestro Código Civil no reconoce, pero que el Tribunal Supremo considera necesario<sup>912</sup>, y así lo recogen además otros ordenamientos jurídicos<sup>913</sup>. Por otro lado, nuestra doctrina reconoce

---

*del plazo desvanece esas incertidumbres: por un lado, fija de modo cierto el momento de cumplimiento de la obligación de entrega, y despeja de modo definitivo la cuestión, que de otra manera pudiera resultar dudosa, de si un retraso implica “incumplimiento esencial” del contrato, sin que ello signifique necesariamente que el comprador no pueda dar, repitiendo el mecanismo a su conveniencia, y hasta que el vendedor no manifieste que no cumplirá en momento alguno, nuevo o nuevos plazos adicionales”.*

<sup>912</sup> Vid. la sentencia n.º 348/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 2016 (RJ: 2292/2016), *Id Cendoj*: 28079110012016100328, en la que se mantiene que “*aún a falta de cláusula expresa, un retraso en el cumplimiento, aunque en sí mismo no sea esencial, justificará la resolución del contrato cuando, por su duración o sus consecuencias, ya no quepa exigir al acreedor conforme a la buena fe que continúe vinculado por el contrato*”. A pesar de que el Código Civil no contemple el plazo adicional, éste sí se contempla en la Propuesta para la Modernización del Derecho de Obligaciones y Contratos, publicada en 2009, en su artículo 1200, en virtud del cual “*en caso de retraso o de falta de conformidad en el cumplimiento, el acreedor también podrá resolver si el deudor, en el plazo razonable que aquél le hubiera fijado para ello, no cumpliera o subsanare la falta de conformidad. También podrá el acreedor resolver el contrato cuando exista un riesgo patente de incumplimiento esencial del deudor y éste no cumpla ni preste garantía adecuada de cumplimiento en el plazo razonable que el acreedor le haya fijado al efecto. La fijación de plazo no será necesaria en ninguno de los casos a que se refieren los párrafos anteriores si el deudor ha declarado que no cumplirá sus obligaciones*”.

En nuestra doctrina, hay autores que se muestran a favor de su adaptación, *vid.* SAN MIGUEL PRADERA, L.P., *Resolución del contrato por incumplimiento y modalidades de su ejercicio*, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, Centro de Estudios, Madrid, 2004, págs. 477-480, y *La resolución por incumplimiento en la Propuesta para la Modernización del Derecho de obligaciones y contratos*, *Anuario de Derecho Civil*, n.º 4, 2011, págs 1685-1724; RODRÍGUEZ ROSADO, B., *Resolución y sinalagma contractual*, Marcial Pons, Madrid, 2013, págs 230 y ss.; FENOY PICÓN, N., “La Nachfrist, el término esencial y la negativa del deudor a cumplir, y la resolución por incumplimiento en el Texto Refundido de Consumidores, en la Propuesta de Modernización del Código Civil, en el Anteproyecto de Ley de Código Mercantil, y en el Proyecto de Ley del Libro Sexto del Código civil de Cataluña”, en *ADC*, tomo LXVIII, 2015, fasc. III, págs. 801- 1082.

<sup>913</sup> *Vid.*, en el ordenamiento jurídico italiano, el artículo 1454 del Codice Civile 1942, en virtud del cual la otra parte puede notificar por escrito para cumplir con un plazo razonable, con una declaración de que, después de dicho plazo, el contrato se entenderá resuelto. El plazo no puede ser inferior a quince días, a menos que las partes acuerden lo contrario o, a menos que, debido a la naturaleza del contrato o de acuerdo con los usos, un término inferior sea apropiado. Una vez que el plazo ha expirado sin que se haya cumplido el contrato, éste se resuelve por derecho (traducción de autor), “*alla parte inadempiente l'altra può intimare per iscritto di adempiere in un congruo termine, con dichiarazione che, decorso inutilmente detto termine, il contratto s'intenderà senz'altro risoluto. Il termine non può essere inferiore a quindici giorni, salvo diversa pattuizione delle parti o salvo che, per la natura del contratto o secondo gli usi, risulti congruo un termine minore. Decorso il termine senza che il contratto sia stato adempiuto, questo è risoluto di diritto*”.

Y en el ordenamiento jurídico alemán, *vid.* el artículo 323 BGB, según el cual (1) si en un contrato bilateral el deudor no cumple la prestación vencida o no la cumple según el contrato, el acreedor puede resolver el contrato si ha fijado infructuosamente un plazo razonable al deudor para la prestación o para la corrección del cumplimiento. (2) La fijación de un plazo es innecesaria si el deudor deniega seria y definitivamente la prestación, si el contrato o dentro del plazo determinado y el acreedor ha vinculado en el contrato el mantenimiento de su interés en la prestación a la tempestividad de la prestación o si existen circunstancias especiales que justifican la inmediata resolución ponderando los intereses de ambas partes (traducción del autor), “*(1) Erbringt bei einem gegenseitigen Vertrag der Schuldner eine fällige Leistung nicht oder nicht vertragsgemäß, so kann der Gläubiger, wenn er dem Schuldner erfolglos eine angemessene*



que cuando estamos ante un incumplimiento de la obligación de pago puede valorarse como un incumplimiento esencial del contrato<sup>914</sup>, al margen de que se haya dado un plazo y que éste se considere como esencial.

En definitiva, podemos afirmar que tanto la doctrina como la jurisprudencia del Tribunal Supremo se posicionan a favor de dar flexibilidad a los pactos que acuerden las partes en relación con el incumplimiento de sus obligaciones. De esta manera, el incumplimiento de la obligación de pago constituye un incumplimiento esencial del contrato como hemos visto. Sin embargo es más coherente, como dice el Tribunal Supremo, que se otorgue un nuevo periodo adicional de tiempo para que el deudor cumpla con su obligación, independientemente de la esencialidad del primer plazo. Una vez que se establece un segundo plazo para realizar el pago y el deudor no lo realiza en tiempo y forma, podrá el fletante acudir a la resolución del contrato por incumplimiento, lo que hacemos extensivo a las obligaciones del contrato de *slot charter*.

---

*Frist zur Leistung oder Nacherfüllung bestimmt hat, vom Vertrag zurücktreten.(2) Die Fristsetzung ist entbehrlich, wenn der Schuldner die Leistung ernsthaft und endgültig verweigert, der Schuldner die Leistung bis zu einem im Vertrag bestimmten Termin oder innerhalb einer im Vertrag bestimmten Frist nicht bewirkt, obwohl die termin oder fristgerechte Leistung nach einer Mitteilung des Gläubigers an den Schuldner vor Vertragsschluss oder auf Grund anderer den Vertragsabschluss begleitenden Umstände für den Gläubiger wesentlich ist, oder im Falle einer nicht vertragsgemäß erbrachten Leistung besondere Umstände vorliegen, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen den sofortigen Rücktritt rechtfertigen”.*

<sup>914</sup> Vid. CARRASCO PERERA, A., *Derecho de contratos*, Aranzadi/Thomson Reuters, Madrid, 2010, págs. 1133-1135, quien afirma que “Nuestro Derecho legislado y judicial no ha erigido como requisito para que el incumplimiento del deudor se considere esencial que el acreedor haya dado al deudor un plazo suplementario para cumplir con la advertencia de que pasado este nuevo plazo la obligación se entenderá resuelta por un incumplimiento sustancial, cuando hubiera vencido el plazo originario sin atenderse la deuda. Tampoco ha exigido nunca que el deudor haya sido constituido en mora antes de que el acreedor resuelva el contrato (...). Dadas las incertidumbres sobre lo que ha de considerarse en cada caso un incumplimiento sustancial, la conducta ordinaria del acreedor es conceder al deudor un plazo nuevo y definitivo de pago. (...). La cautela tiene sentido especial si el incumplimiento consiste en la no entrega o en el impago del precio o en la inacción del deudor, pues es precisamente el retraso en el cumplimiento la hipótesis es [sic, en] que resulta más dudoso que el mero incumplimiento resulte sustancial. En general, debe valorarse como esencial (resolutorio) el incumplimiento de la obligación de entrega o de la obligación de pago, que sigue a la concesión de un nuevo plazo de duración razonable que el acreedor concedió con la advertencia de que el retraso nuevo será definitivo. Al acreedor no le es exigible seguir esperando, y un nuevo incumplimiento revelará que el deudor no quiere o no puede definitivamente cumplir. (...). Con todo las soluciones nunca son definitivas, pues sigue existiendo una diferencia fundamental según que el deudor pague después del transcurso del nuevo plazo o no pague antes de que el acreedor resuelva el contrato”. En esta línea, vid. el artículo 417.2. del Anteproyecto de ley del Código Mercantil.

### 6.3.3. Características del incumplimiento según el Código Civil.

Una vez hemos determinado el alcance del incumplimiento<sup>915</sup>, el acreedor que en nuestro caso es el fletante tiene la facultad de exigir una vez incumplido el contrato bien el cumplimiento del mismo, que consistiría en el pago del flete establecido en el contrato, o bien la resolución del contrato. Así lo dispone el artículo 1124 del Código Civil, en virtud del cual *“la facultad de resolver las obligaciones se entiende implícita en las recíprocas, para el caso de que uno de los obligados no cumpliere lo que le incumbe. El perjudicado podrá escoger entre exigir el cumplimiento o la resolución de la obligación, con el resarcimiento de daños y abono de intereses en ambos casos”*<sup>916</sup>. También podrá pedir la resolución, aun después de haber optado por el cumplimiento, cuando éste resultare imposible”<sup>917</sup>.

En relación con la cláusula 5 de la póliza SLOTHIRE, desde la perspectiva del derecho o interés del acreedor, hay que preguntarse en qué medida éste ha sido debidamente satisfecho. Es necesario precisar las posibles conductas del deudor: o bien éste no ha realizado acto alguno dirigido a cumplir su prestación, o bien el deudor realiza actos encaminados a cumplirla pero no son suficientes para satisfacer el derecho del acreedor.

En el primero de los escenarios, si tenemos una deuda vencida y exigible y no se ha ejecutado prestación alguna, subjetivamente la intención del deudor puede ser la de no

---

<sup>915</sup> Sobre las diferencias entre el retraso y el incumplimiento, *vid.*, entre otros, ÁLVAREZ VIGARAY, R., *La resolución de los contratos bilaterales por incumplimiento*, Comares, Granada, 1986, págs. 146 y ss.; y CLEMENTE MEORO, M., *La facultad de resolver los contratos por incumplimiento*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1992, págs. 320-343.

<sup>916</sup> *Vid.* el artículo 417.2. del Anteproyecto de Ley del Código Mercantil, en virtud del cual *“En los contratos mercantiles la parte que no haya cumplido su prestación en el plazo establecido, o lo haya hecho defectuosamente, siempre que ello no implique un incumplimiento esencial del contrato, podrá subsanar a su costo el incumplimiento si lo hace en un plazo razonable. En cualquier supuesto de incumplimiento, la parte perjudicada puede conceder a la otra parte un plazo adicional razonable para que efectúe su cumplimiento. Si transcurrido el plazo adicional el deudor no cumple, aunque su incumplimiento no sea esencial, podrá la parte perjudicada dar por terminado el contrato”*.

<sup>917</sup> Llama la atención que el citado precepto se encuentre dentro de la sección de las obligaciones condicionales, pues en su redacción no se establece condición alguna sino una facultad resolutoria: el incumplimiento no es un evento condicionante, sino una acción u omisión del deudor con consecuencias jurídicas.

cumplir con el pago del flete, pero objetivamente el incumplimiento debe considerarse como un retraso, que puede constituir una mora según el artículo 1100 del Código Civil, la cual en ningún momento exime de la obligación de cumplir la prestación del deudor. Por otro lado, para determinar si existe o no incumplimiento total, es necesario que se cumplan los siguientes requisitos: a) reciprocidad de las obligaciones; b) inexecución de una o varias de las obligaciones contractuales; c) previo cumplimiento del actor; y d) existencia en el deudor demandado de una voluntad deliberadamente rebelde al cumplimiento o aparición de un hecho que de modo definitivo e irreformable lo impida<sup>918</sup>.

### 6.3.4. El incumplimiento del fletador en la Ley de Navegación Marítima

La obligación principal del fletador por espacios es la contraprestación económica a cambio del uso de los *slots* convenidos en el contrato. La LNM no recoge el incumplimiento por parte del fletador en relación con el pago, pero sí identifica específicamente que éste es el obligado a realizar el pago del flete. Así lo dispone el artículo 235, en virtud del cual “*el fletador está obligado a pagar el flete en las condiciones pactadas*”. Sin embargo, sí recoge el incumplimiento de la obligación del fletador de proveer las mercancías en el artículo 229.2, según el cual

*“en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, el porteador podrá tener por resuelto el contrato si la mercancía no le fuera entregada en plazo que permita su embarque durante la estancia usual del buque en puerto, siempre que hubiera avisado previamente al cargador. Podrá además, en tal caso, reclamar la indemnización por los perjuicios derivados del incumplimiento del plazo”.*

La redacción del artículo no nos permite aplicarlo a nuestro contrato de fletamento por espacios, debido a que la obligación de proveer las mercancías corresponde al cargador dentro de los contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque, como bien se indica al comienzo del mismo. No obstante, el fletador por espacios sí tiene

---

<sup>918</sup> *Vid.*, por todos, DÍEZ PICAZO, L., Comentario del artículo 1255, en AA.VV., *Comentarios...*, *op. cit.*, (versión electrónica sin numeración de página).

dicha obligación en el contrato de fletamento, una obligación de carácter contractual y no legal recogida en la cláusula 12 (b) de la póliza SLOTHIRE.

Por otro lado, una de las consecuencias del impago del flete es el derecho de retención que surge a favor del porteador, según lo dispuesto en el artículo 237 de la LNM, en virtud del cual “*el porteador tendrá derecho a retener en su poder las mercancías mientras no perciba el flete, las demoras y los demás gastos ocasionados por su transporte*”. Al igual que ocurre con el artículo 229.2 de la LNM mencionado anteriormente, no es posible aplicar este artículo al contrato de *slot charter* ya que mientras no se produzca el embarque de las mercancías no existe el deber de custodia de las mismas, por lo que si no se embarcan mercancías, no puede haber lugar a derecho de retención ni tiene sentido la aplicación del artículo 237 de la LNM. Por ello, mantenemos que el contrato de *slot charter* no puede ser considerado como un contrato de transporte.

A tal efecto, si se celebra un contrato para disponer de 300 *slots* y en el primer viaje solo se embarcan mercancías en 100 *slots*, de aplicarse lo dispuesto en el artículo 237 de la LNM el impago del flete sobre 200 espacios generaría un derecho de retención a favor del naviero fletante, supuesto que no puede acontecer, entre otros motivos, porque no se han cargado mercancías en los espacios. Por ello, el pago del flete que abona el fletador por espacios se realiza para disponer de los mismos, se usen o no. Si el fletador por espacios celebra con un cargador contratos de transporte –convirtiéndose en porteador–, en la cotización del flete por el traslado de la mercancía le incluirá al cargador el coste suyo como fletador por espacio por el derecho de explotación de los espacios que previamente ha adquirido. Así, se diferencian dos contraprestaciones económicas distintas que surgen de dos relaciones obligatorias diferentes.

#### **6.4. La resolución por incumplimiento de las obligaciones del fletante, la no puesta a disposición del buque y sus espacios**

La característica principal que define a un contrato de fletamento es la puesta a disposición del buque a cambio de una contraprestación económica denominada flete. A tal efecto, el incumplimiento del fletante de no poner a disposición del fletador el buque

en las condiciones pactadas en el contrato es una causa de extinción del mismo<sup>919</sup>. Sin embargo, la puesta a disposición hay que diferenciarla según el contrato de explotación del buque de que se trate, pues esta obligación no tiene el mismo sentido en aquellos contratos cuyo objeto es el transporte de mercancías que en aquellos donde el objeto es el fletamento de larga duración.

Una vez incumplida la obligación de puesta a disposición del buque que se encuentra recogida en el artículo 211 de la LNM, el fletador o cargador tendrá derecho, en primer lugar, a exigir la resolución del contrato junto con una indemnización por daños y perjuicios; o, en segundo lugar, a pedir el cumplimiento del contrato con la consecuente indemnización por los perjuicios causados por el retraso si los hubiese, todo ello con base en el artículo 1124 del Código Civil. No hay que olvidar que extinguir no debe equipararse siempre con resolver: primero, la resolución implica incumplimiento mientras que la extinción no; y, segundo, hay otras maneras de extinguir el contrato, como por el mutuo disenso, por lo que es posible encontrar distintas causas.

En relación con el contrato de *slot charter*, se produce el incumplimiento si el fletante no pone a disposición del fletador el número de espacios que se determinen en el contrato. La póliza SLOTHIRE 93 contiene un espacio reservado en la casilla 11 para determinar el número de espacios o *slots* que se ponen a disposición del fletador durante el tiempo o viajes que se pacten. Sin embargo, el contrato guarda silencio sobre qué espacios específicos le corresponden al fletador. Por ello, ¿estaría incumpliendo el fletante su obligación de puesta a disposición si le adjudicase al fletador en un primer momento unos espacios y posteriormente alojase los contenedores en virtud del contrato de transporte en otros espacios distintos dentro del mismo buque?

---

<sup>919</sup> Así lo afirma ARROYO, I., “Comentario del artículo 272 de la LNM”, en ARROYO, I., *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 889. Adicionalmente, *vid.* LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios...*, *op. cit.*, pág. 165; GARCÍA ÁLVAREZ, B., “El contrato de fletamento: deberes del fletador, planchas y demoras y extinción anticipada del contrato”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios...*, *op. cit.*, págs. 337 y ss.; y EMPARANZA SOBEJANO, A., “Retos y tendencias actuales en la contratación del transporte terrestre y marítimo de mercancías”, en MIRANDA SERRANO, L.M., y PAGADOR LÓPEZ, J., *Retos y tendencias...*, *op. cit.*, págs. 609 y ss.

Para contestar a la pregunta, primero hay que realizar una descripción del escenario en el que se desarrolla esta operación. En el contrato de *slot charter*, normalmente no se determina con exactitud los espacios que le corresponden al fletador, pero sí sabemos que el fletante tiene que realizarlo en un momento posterior por razones de seguridad. Cada espacio o *slot* tiene una numeración en el plano de carga del buque, y con base en ello el fletante asigna a cada operador (o NVOCC) una serie de *slots* numerados, que también sirven para tener identificada y localizada la carga que en él se aloja. Este procedimiento se realiza a nivel interno, pero no sabemos con certeza si la práctica habitual consiste en tener un registro y numeración de los *slots* asignados o si además al fletador se le informa sobre los *slots* respecto a los cuales tiene un derecho de explotación.

Desde el punto de vista de los intereses del fletador, en el contrato de fletamento deberían de asignarse los números de identificación de cada *slot* que pone a disposición el fletante, sobre todo para depurar responsabilidades en caso de daños y para que haya más seguridad y transparencia en la redacción de los contratos. Sin embargo, las reservas (o *booking notes*)<sup>920</sup> suelen hacerse con mucha celeridad, siendo muchos de esos contratos de carácter verbal y sin documentarse debidamente, y es una práctica habitual que los espacios del buque estén sujetos a disponibilidad cuando se hace completa la reserva. Debido a la automatización de estos procesos, no parece lógico que el fletante pueda incurrir en error a la hora de asignar los espacios o *slots*. En un escenario hipotético, si en el contrato se especificase el número de identificación del *slot* y durante el transporte de mercancías se dañase la mercancía y se comprobase que el contenedor no fue alojado en el lugar correspondiente, es posible que pueda plantearse una acción de responsabilidad contractual por daños, pero dependerá de las circunstancias de cada caso que la acción prospere debidamente.

---

<sup>920</sup> El contrato de *booking note* (*vid., supra*, el apartado 2.3.3 del capítulo primero) se celebra normalmente entre el cargador y el fletante para el transporte de mercancías. A diferencia de otros contratos, éste difiere de los demás en que una vez la mercancía se carga en el buque, los términos y condiciones de la reserva quedarán sin efecto al emitirse el conocimiento de embarque. Uno de los formularios más utilizados en la industria es la póliza CONLINEBOOKING, disponible en <https://www.bimco.org/-/media/bimco/contracts-and-clauses/contracts/sample-copies/sample-copy-conlinebooking-2016.ashx> (última consulta 28/03/2018).

## CONCLUSIONES

- I. Con la aparición del contenedor y la revolución de los transportes, los contratos de explotación del buque se han adaptado a los distintos cambios de la industria marítima, permitiendo la creación de nuevas figuras contractuales que se ajustan mejor a la realidad de la práctica y a los intereses de las partes. Entre estas nuevas figuras se encuentra el contrato de fletamento por espacio, también conocido como *slot charter*, por el cual el naviero fletante se compromete a poner a disposición del fletador por espacios un número determinado de espacios a cambio de una contraprestación económica.
  
- II. El contrato de fletamento por espacio tiene una gran relevancia en la práctica, ya que los grandes operadores marítimos han utilizado desde la década de los sesenta y setenta este contrato para optimizar los espacios (o *slots*) que se utilizan en el transporte de mercancías en línea regular, actuando estos operadores como porteadores contractuales o como porteadores efectivos. De esta manera, la correcta utilización del espacio (o *slot*) se ha convertido en uno de los objetivos más importantes en la gestión comercial del buque que realizan los navieros.
  
- III. La adecuada planificación de la utilización de los espacios produce un importante impacto económico. Por ello, niveles muy altos de ocupación de los espacios del buque generan economías de escala, siempre en relación con el tamaño del buque: a mayor volumen y capacidad de carga, mayor oportunidad para reducir los costes unitarios, lo que tiene como consecuencia una posible disminución del precio del flete por carga transportada. La utilización de grandes buques portacontenedores permite obtener mayores rendimientos económicos derivados de la explotación de

sus espacios, pues en un mismo viaje se pueden disponer de más espacios y alojar más mercancía contenedorizada. Así, el resultado económico que se obtiene de las economías de escala se materializa en el incremento del número de fletes y de operaciones de transporte.

- IV. Los espacios del buque objeto de nuestro estudio se corresponden exclusivamente con aquellos que se encuentran en los buques portacontenedores, los cuales reciben el nombre de células o *slots*, y se caracterizan por estar delimitados por una serie de medidas estandarizadas que se corresponden con un contenedor de 20 pies o TEU. Estos espacios se encuentran repartidos en la bodega de carga y sobre la cubierta del buque. A pesar de que los *slots* no son físicamente visibles, tienen un número de identificación al cual se le apareja un contenedor, por lo que siempre se conoce con exactitud cuantos *slots* han sido utilizados en cada viaje.
  
- V. Existen dos formas principalmente de documentar el contrato: la primera, mediante el uso del formulario elaborado por la BIMCO comúnmente conocido como póliza-tipo SLOTHIRE 93 y, la segunda, vía contrato *ad hoc* elaborado expresamente entre las partes. Basamos parte de nuestro estudio en la póliza SLOTHIRE 93, debido a que es la única póliza existente para fletar espacios de manera flexibilizada, permitiendo a las partes fletar un número determinado de espacios del buque sin necesidad de disponer del buque por completo ni recurrir a alguna de las modalidades tradicionales de fletamento.
  
- VI. El contrato de *slot charter* se caracteriza por presentar elementos de diferentes contratos tipificados, entre los que se encuentran el contrato de arrendamiento de buque y el contrato de fletamento en sus modalidades tradicionales por tiempo y por viaje. Por ello, al delimitar su naturaleza jurídica, nos encontramos en un escenario donde coexisten distintas terminologías confusas que pueden emplearse para definir el objeto del mismo; arrendar, fletar y transportar. No ha podido verificarse que estemos ante un contrato puro ni de arrendamiento ni de fletamento por tiempo o por viaje, por lo que lo identificamos con un contrato atípico de naturaleza mixta en virtud del cual el naviero fletante, titular de los derechos de explotación del buque, cede un número determinado de espacios (o *slots*) al



fletador por espacio a cambio de una contraprestación económica. Sí podemos afirmar que el contrato de *slot charter* se aproxima más, tanto por las prestaciones de las partes como por su objeto, al contrato de fletamento. El contrato de *slot charter* suele negociarse para cubrir periodos de larga duración, y por el mismo se obtiene el derecho de explotación de los espacios para posteriormente embarcar o no en ellos mercancías contenedorizadas en operaciones de transporte en línea regular.

- VII.** Se han clarificado los conceptos de fletamento en sentido estricto y de transporte con el fin de determinar cual es el objeto real del contrato de *slot charter*. Nuestra Ley 14/2104, de 24 de junio, de Navegación Marítima, equipara el fletamento con el transporte de mercancías, lo que implicaría afirmar que el contrato de *slot charter* es un contrato de transporte. Tal aseveración no es admisible, pues no presenta las obligaciones de guarda y custodia propias de cualquier transporte ni se otorga derecho de retención alguno sobre las mercancías en virtud del contrato. Sin embargo, mantenemos que una de las finalidades económicas del contrato es el traslado de mercancías que se realiza en cada *slot*. El embarque de las mercancías, la guarda y custodia de las mismas, su consignación al lugar de destino y el derecho de retención sobre ellas son características propias de un contrato de transporte, que en el contrato de *slot charter* no acontecen, siendo las obligaciones esenciales del mismo la puesta a disposición de los *slots*, la navegación del buque y el pago del flete como contraprestación económica a cambio de dicha disposición.
- VIII.** A pesar de ser contratos distintos, existen vínculos entre el fletamento por espacio y el transporte, ya que el fletador por espacios suele realizar, a su vez, contratos de transporte sobre los *slots* de los que previamente ha obtenido su disposición, convirtiéndose en porteador contractual al celebrar el contrato de transporte con un cargador. En la práctica, al porteador contractual también se le conoce como *non-vessel owning common carrier* o NVOCC, que es un porteador no propietario de buques que celebra contratos de transporte con cargadores en el ámbito de los transportes en línea regular. El transporte se documenta en la práctica con conocimientos de embarque, cartas de porte marítimo o notas de reserva (*booking*

notes), porque el cargador no pretende disponer del buque –ni de sus espacios–, sino la traslación de sus mercancías. Quien pretende disponer del buque –y de sus espacios– es el fletador por espacios, ofreciendo los *slots* a los distintos cargadores para que éstos puedan celebrar contratos de transporte y trasladar sus mercancías en los espacios del buque. Por ello, las partes del contrato de *slot charter* son el naviero fletante y el fletador por espacios, no el naviero fletante y el cargador. Así, la ruptura entre la empresa de navegación y la empresa de transporte es evidente en el contrato de *slot charter*: al no obligarse el naviero fletante a embarcar mercancías en el buque portacontenedores, solo puede existir navegación (realizada por el naviero fletante), no transporte (realizada por el porteador).

- IX.** La coexistencia de una relación obligatoria de fletamento y una relación obligatoria de transporte no puede conducir a integrar ambas relaciones en un único concepto, pues no cabe confusión al existir sujetos diferentes –naviero fletante y fletador por espacios frente a porteador y cargador– y prestaciones distintas. Asimismo, se pueden aislar las prestaciones del contrato de fletamento y del contrato de transporte, lo que evidencia la ruptura, al menos en el contrato de *slot charter*, de la equiparación del fletamento y el transporte que se establece en la LNM. Si bien todo transporte implica siempre la utilización de un espacio, no en toda utilización de un espacio ha de suponerse que se realiza un transporte, pues de lo contrario estaríamos modificando la naturaleza jurídica del contrato de *slot charter*.
- X.** Dentro de los contratos de explotación del buque también existen otros de naturaleza muy similar al de *slot charter*, que se utilizan en la práctica para explotar los espacios de los buques portacontenedores. Sin embargo, difieren en su objeto y naturaleza jurídica, lo que permite al contrato de fletamento por espacio distinguirse de estas figuras afines por tener como objeto los espacios del buque, característica que no se reproduce ni en el acuerdo para compartir buques, ni en la póliza BOXTIME 2004 ni en el contrato de intercambio de espacios.
- XI.** Las partes del contrato de *slot charter* son el naviero fletante y el fletador por espacios. A la luz del artículo 203 de la LNM legalmente deberíamos haber denominado al transmitente de los derechos de explotación de los espacios del

buque “porteador”. No obstante, tal denominación es poco acertada. Para solventar las dudas sobre la correcta terminología, se aclara que el contrato de fletamento por espacio no vincula a porteador y cargador, pues el objeto del contrato no es el transporte. A tal efecto, no es correcta la denominación porteador, pues desvirtúa la naturaleza jurídica del contrato y de las prestaciones sobre las que consienten en obligarse las partes: la puesta a disposición de los espacios del buque a cambio de una contraprestación económica. No se trata de dos sujetos diferentes, sino de dos contratos que se identifican con sujetos diferentes, por lo que la omisión del término “fletante” en el artículo 203 de la LNM no conlleva que en aquellos contratos de fletamento sin transporte haya que equiparar la figura del porteador con la del fletante. Por ello, es apropiado mantener la terminología utilizada en los contratos de fletamento puros, es decir, el fletante y el fletador.

- XII.** De la relación entre el naviero fletante y el fletador por espacios nace un derecho de crédito a favor del naviero fletante y un deber sobre el fletador por espacios de abonar la contraprestación económica, la cual es realizada a cambio de la obtención de los derechos de utilización de los espacios contratados del buque. Esta prestación del fletador por espacios, denominada flete, no debe confundirse con la prestación económica fruto del transporte de mercancías, también denominada flete. Así, en la relación de transporte, el cargador pagará al porteador –contractual– el flete por el traslado de sus mercancías, que puede o no incluir el coste de la contraprestación económica del contrato de *slot charter*. El porteador será el titular de los derechos de explotación del espacio porque dispone de los mismos. Por ello, el porteador puede ser bien el naviero fletante, por contratar el cargador con él directamente el transporte si dispone de espacios, o bien el fletador por espacios, que habrá adquirido previamente del naviero fletante los derechos de explotación de un número determinado de espacios y ello le habilita a ofrecerlos a distintos cargadores. Por ello, son dos obligaciones –de pago– distintas; la cotización del transporte de mercancías se obtiene en función de distintos factores, como la distancia del viaje o el peso de la carga y la cotización del flete por el espacio se abona por *slot* o unidad, fruto de la autonomía de la voluntad.

- XIII.** El objeto del contrato de *slot charter* no es la mercancía, ya que de lo contrario deberíamos mantener la existencia del transporte como objeto del contrato. Por el contrario, su objeto se centra específicamente en los espacios de un buque con unas medidas equivalentes a las de un contenedor de 20 pies o TEU. Nada impide que se pueda fletar el espacio de un buque para transportar cargas que no tengan cabida en un contenedor. En ese caso, no se estaría cediendo los derechos de explotación de un espacio determinado, sino que se estaría transportando una carga para un viaje concreto a cambio de una contraprestación económica. Por lo tanto, ese supuesto no se puede identificar con un contrato de *slot charter*, ya que éste es característico de operaciones de transporte de mercancías contenedorizadas.
- XIV.** Las obligaciones esenciales de las partes son, para el naviero fletante por espacios, la puesta a disposición de los espacios del buque en condiciones de navegabilidad y, para el fletador por espacios, el pago del flete. La obligación de puesta a disposición permite al fletador por espacio adquirir los derechos de explotación de los espacios convenidos. Por ello, el incumplimiento de esta obligación generará el derecho a resolver del contrato a favor del fletador por espacios, según lo dispuesto en el artículo 213 de la LNM. Esta puesta a disposición no es sinónimo de entrega, pues en ningún momento se transmite la posesión de los espacios, los cuales son inseparables del buque. El fletador por espacios, por lo tanto, no gestiona el espacio del buque, pues le corresponde al naviero fletante determinar la ubicación de cada mercancía contenedorizada para cada viaje en función de su peso y de las escalas que va a realizar, por lo que tiene un poder discrecional para ubicarlas tanto en la bodega de carga como en la cubierta. La puesta a disposición, por lo tanto, se produce por la celebración del contrato de *slot charter* y el cumplimiento de las obligaciones en el contenida, transfiriéndose los derechos de explotación de los espacios que facultan la disposición de los mismos.
- XV.** La puesta a disposición requiere que el buque sea navegable. En relación con el *slot charter*, la obligación de poner a disposición los espacios del buque en condiciones de navegabilidad implica que no solo el buque, sino también los espacios han de ser navegables. De no ser así, el fin del contrato podría quedar

## CONCLUSIONES

frustrado, ya que el fletador por espacios no cumpliría con los compromisos derivados del transporte en línea regular que tenga con terceros. Al obligarse a navegar, el naviero fletante se compromete a realizar todos y cada uno de los viajes –el itinerario y sus escalas– que ofrece al fletador por espacios. La falta de navegabilidad, para el contrato de *slot charter*, tiene mayor trascendencia cuando se pone en relación con la bodega y la cubierta, que son los espacios donde se alojan posteriormente la mercancía contenedorizada. Así, la inadecuación de los raíles puede tener como consecuencia la imposibilidad de poder apilar los contenedores en vertical, lo que revelaría un supuesto de innavegabilidad del buque y de sus espacios.

**XVI.** Debido a que una de las finalidades económicas del contrato de *slot charter* –igual que en el fletamento, en general– es el transporte de mercancías, se cuestiona si al cumplir con su prestación de navegar con mercancías a bordo estaría adquiriendo la condición de porteador efectivo, lo que vincularía el contrato indudablemente al transporte, y por lo tanto si tendría responsabilidad a tal efecto. En el contrato de *slot charter* no ha lugar a tal responsabilidad *stricto sensu*, ya que el objeto del contrato es la puesta a disposición de los espacios del buque a cambio de una contraprestación económica. Ello conlleva que no se utilicen todos y cada uno de los *slots* que son objeto del contrato de *slot charter*, ya que es posible que no se embarquen mercancías suficientes para cubrir la totalidad de los espacios contratados. Así, la disposición de un número determinado de *slots* no genera automáticamente contratos de transporte sobre los *slots* ni la responsabilidad al fletante, pues mientras no se embarquen mercancías no tendrá que soportarla. De esta manera, solo adquiere tal responsabilidad en virtud del contrato de transporte de mercancías, por el cual adquiere una vinculación con el transporte como porteador efectivo. No podemos mantener que tal responsabilidad tenga lugar fruto de la relación obligatoria del contrato de *slot charter*.

**XVII.** Sobre la gestión comercial del buque, no puede afirmarse que al cederse los derechos de explotación de los espacios del buque se transfiera la gestión comercial, la cual permanece en el fletante. Esto impide al fletador por espacios dar órdenes comerciales al naviero fletante. Es irrelevante que se pacte un número

mayor o menor de disposición de *slots*, ya que las órdenes siempre colisionarían con los derechos de otros posibles fletadores por espacio y del propio naviero fletante. Por ello, permanece la gestión comercial del buque en manos de este último, a quien corresponde delimitar el itinerario y agenda de cada una de las escalas que forman parte de la línea regular.

**XVIII.** La gestión comercial del buque solo puede transferirse sobre la totalidad del buque, lo que obliga a realizar un contrato de fletamento en el que se ponga a disposición del fletador todo el buque y no parte de sus espacios. Por otro lado, afirmamos que es posible la conjunción de fletadores por espacio mediante el establecimiento de una comunidad, por la cual, de manera conjunta, adquieran los derechos de explotación del buque. Especial cautela ha de observarse en este supuesto, ya que la posibilidad de modificar los itinerarios y las escalas mediante el ejercicio de la facultad de dar órdenes al naviero fletante podría desvirtuar la naturaleza jurídica del contrato de *slot charter*, pues se puede interpretar que los fletadores por espacio en comunidad adquieren la gestión comercial mediante un contrato de explotación del buque como el fletamento por tiempo, actuando *de facto* la comunidad de fletadores por espacio como un fletador por tiempo.

**XIX.** Frente a la obligación de puesta a disposición, el fletador por espacio se compromete a abonar el flete, el cual se determinará por la oferta y la aceptación de las partes del contrato de *slot charter*. El fletador por espacio no se compromete en virtud de esta relación obligatoria a realizar alguna prestación adicional. Por otro lado, la póliza SLOTHIRE 93, al conjugar elementos de distintas figuras tipificadas, contempla otras obligaciones –accesorias– como la obligación de proveer la carga, presentarla para su embarque, cargarla, descargarla y no cargar mercancías peligrosas, entre otras. Estas obligaciones, más características de las pólizas de fletamento por viaje, dotan también al contrato de fletamento por espacio de algunos elementos propios del transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. Sin embargo, la póliza SLOTHIRE 93 por sí sola no contiene los términos y condiciones de un contrato de transporte característico, como ocurre con el conocimiento-tipo CONLINEBILL, formulario utilizado en el ámbito del transporte marítimo de mercancías contenedorizadas en línea regular.

- XX.** La extinción del contrato de *slot charter* puede producirse por el acontecimiento de distintos supuestos en los que se disuelve el vínculo contractual nacido de la autonomía de la voluntad. No solo se contemplan las causas naturales de extinción (el cumplimiento de las obligaciones del contrato) sino también los supuestos de terminación de la relación obligatoria producto de patologías que alteran el proceso natural de extinción, lo que tiene como consecuencia una ineficacia inicial o sobrevenida del contrato, es decir, la extinción anticipada del contrato. Dentro de estas patologías examinamos el desistimiento mutuo, la resolución del contrato sin culpa de las partes y la resolución del contrato por incumplimiento de las obligaciones.
- XXI.** La Ley de Navegación Marítima recoge en los artículos 272 a 276 determinados supuestos que pueden extinguir el contrato de fletamento en general, supuestos que son aplicables al contrato de *slot charter*. La imposibilidad natural de cumplimiento se plasma en la citada Ley como supuestos de imposibilidad sobrevenida en su artículo 272, que producen la resolución del contrato como resultado de situaciones de fuerza mayor. La póliza SLOTHIRE también contempla un número determinado de circunstancias en las que se recogen las circunstancias que dan lugar a la imposibilidad sobrevenida del contrato de *slot charter*. Dada la antigüedad de la citada póliza, de actualizarse por la BIMCO probablemente se sustituiría la cláusula de exoneración de responsabilidad por la cláusula CONWARTIME 2013 (o la que la sustituya), presente en las pólizas de fletamento más modernas.
- XXII.** Se estudia adicionalmente la teoría de la frustración del contrato, característica del Derecho inglés, debido a que frecuentemente las partes se someten, mediante la incorporación de cláusulas de jurisdicción y arbitraje, a los tribunales anglosajones y norteamericanos. De esta manera, se deslindan perfectamente los supuestos de fuerza mayor de los supuestos de frustración del contrato, conceptos que tienen consecuencias divergentes. Nuestro ordenamiento jurídico no reconoce la teoría de la frustración inglesa, pero sí dispone de una teoría jurisprudencial denominada

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

cláusula *rebus sic stantibus*, por la que se puede modificar judicialmente una obligación contractual en casos de alteración sobrevenida.



## BIBLIOGRAFÍA

### A

- AA.VV., *Ciclo de conferencias sobre temas marítimos*, Consejo de Usuarios de Transporte Marítimo de Valencia, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Valencia, 1983
- AA.VV., *Comentario del Código Civil*, Ministerio de Justicia, Madrid, 2015.
- AA.VV., *Container Shipping - A Financial Health Check*, 2.<sup>a</sup> edic., Drewry, London, 2017.
- AA.VV., *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997.
- AA. VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- AA.VV., *Derecho uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid, 1998.
- AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor Antonio Polo*, EDERSA, Madrid, 1981.
- AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil. En memoria del profesor Aníbal Sánchez Andrés*, Aranzadi, Cizur Menor, 2001.
- AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor José María Muñoz Planas*, Aranzadi, Cizur Menor, 2011.
- AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, t. III, Madrid, 1996.
- AA.VV., *EU Maritime Transport Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016.
- AA.VV., *La nueva legislación portuaria y marítima. II.º curso de Derecho marítimo y portuario*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2007.
- AA.VV., *Libro Homenaje al profesor José Manuel Gómez Segade*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- AA.VV., *Summa Revista de Derecho Mercantil. Derecho Marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2013.
- ABRIL RUBIO, A., “La contratación con el consignatario de buques en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima”, en MIRANDA SERRANO, L.M., y PAGADOR LÓPEZ, J. (dirs.), *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2017.

- AIKENS, R., LORD, R., y BOOLS, M., *Bills of Lading*, Informa Law, New York, 2016.
- ALBA FERNÁNDEZ, M., “Los sujetos de la navegación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios sobre la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
  - “Las normas sobre el capitán del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- ALBERT PIÑOLÉ, E., “Concepto y registro de buques, embarcaciones y artefactos navales”, en ARROYO, I. (dir.), *Jornadas sobre la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2006.
- ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales de la contratación*, Civitas, Madrid, 1991.
- ALVARADO HERRERA, L., *Comentario a los principios de UNIDROIT para los contratos del comercio internacional*, Aranzadi, Cizur Menor, 2003.
- ÁLVAREZ CAPEROCHIPI, J.A., *El enriquecimiento sin causa*, 3.ª edic., Comares, Granada, 1993.
  - *El mandato y la comisión mercantil*, Comares, Granada, 1997.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., *Las cláusulas paramount: autonomía de la voluntad y selección del derecho aplicable en el transporte marítimo internacional*, Eurolex, Madrid, 1997.
- ÁLVAREZ VIGARAY, R., *La resolución de los contratos bilaterales por incumplimiento*, Comares, Granada, 1986.
  - “Comentario del artículo 1123 del Código Civil”, en AA.VV., *Comentario del Código Civil*, Ministerio de Justicia, Madrid, 2015.
- ANGULO RODRÍGUEZ, L., y CAMACHO DE LOS RÍOS, J., “Contratos de colaboración”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J, y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2016.
- ANTONINI, A., *Trattato breve di diritto marittimo, vol. II, I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, Giuffré Editore, Milano, 2008.
- ARIZON, F., y SEMARK, D., *Maritime Letters of Indemnity*, Informa Law, London, 2014.
- ARPIO SANTACRUZ, J., “El contrato de compraventa internacional de mercaderías”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (dir.), *Contratos mercantiles*, t. II, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- ARROYO, I., *Relación entre póliza de fletamento y conocimiento de embarque*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1977.
  - *Estudios de Derecho Marítimo*, vol. I, Bosch, Barcelona, 1985.
  - “Relación entre póliza de fletamento y conocimiento de embarque: la cláusula de incorporación”, en ARROYO, I., *Estudios de Derecho Marítimo*, vol. I, Bosch, Barcelona, 1985.
  - “Títulos valores impropios o documentos de legitimación”, en *Revista de Derecho mercantil*, n.º 210, 1993.
  - “El contrato de fletamento por tiempo en la teoría de los contratos de utilización del buque”, en *ADM*, vol. XVIII, 2001.

## BIBLIOGRAFÍA

- *Jornadas sobre la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2006.
- “Las Reglas de Rotterdam en el Derecho Español”, en ESPINOSA CALABUIG, R. (dir.), *Las Reglas de Rotterdam sobre Transporte Marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- *Curso de Derecho Marítimo*, 3.ª edic., Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- “Comentario al artículo 246 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- “Comentario al artículo 249 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- “Comentario al artículo 262 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- “Comentario al artículo 423 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- “De la extinción anticipada del contrato”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma de la legislación marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 1999.
- ARROYO, I., y BOET SERRA, E., “Conferencias Marítimas y Código de Conducta”, en *ADM*, vol. XIV, 1997.
- ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “Comentario al artículo 145 de la LNM” en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
  - “Comentario al artículo 150 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
  - “Comentario al artículo 188 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
  - “Comentario al artículo 203 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
  - “Comentario al artículo 204 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
  - “Comentario al artículo 206 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
  - “Comentario al artículo 210 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
  - “Comentario al artículo 212 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
  - “Comentario al artículo 213 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.

- “Comentario al artículo 218 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- “Comentario al artículo 219 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- “Comentario al artículo 222 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- “Comentario al artículo 268 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- “Del contrato de consignación de buque”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- ARROYO APARICIO, A., *El contrato de aparcamiento de vehículos*, Marcial Pons, Madrid, 2008.
  - “Contrato de aparcamiento de vehículos” en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (dir.), *Contratos mercantiles*, t. I, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- ARROYO VENDRELL, T., *El contrato de transporte internacional de mercancías puerta a puerta en las Reglas de Rotterdam. Cooperación y conflicto entre convenciones*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- ATAZ LÓPEZ, J., “La libertad contractual y sus límites. La buena fe”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (dir.), *Tratado de contratos*, t. II, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- ATTARD, D.J. (dir.), *The Imli Manual on International Maritime Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016.
- AURIOLES MARTÍN, A., *Conferencias Marítimas (Acuerdos entre navieros, racionalización del tráfico y libre competencia)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1998.
- AVILÉS GARCÍA, J., “Contratos con finalidad traslativa”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., *Tratado de contratos*, t. II, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.

**B**

- BADÍA, A., “Jurisdicción y competencia”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- BADOSA COLL, F., “Comentario del artículo 1105 del Código Civil”, en AA.VV., *Comentario del Código Civil*, Ministerio de Justicia, Madrid, 2015.
- BAENA BAENA, P.J., *La Política comunitaria de los transportes marítimos*, Marcial Pons, Madrid, 1995.
  - “Las conferencias marítimas. Notas bibliográficas para su estudio”, en *ADM*, vol. XII, 1995.
  - “Las conferencias marítimas”, en *ADM*, vol. XII, 1998.

## BIBLIOGRAFÍA

- “El nuevo régimen jurídico del consignatario de buques y de su responsabilidad”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- BASOZÁBAL ARRÚE, X., *Enriquecimiento injustificado por intromisión en derecho ajeno*, Civitas, Madrid, 1998.
- BAUGHEN, S., *Shipping Law*, Routledge, New York, 2015.
- BEATSON, J., BURROWS, A., y CARTWRIGHT, J., *Anson’s Law of Contract*, Oxford University Press, Oxford, 2016.
- BEGG, D., FISCHER, S., y DORNBUSCH, R., *Economía*, 8.ª edic., McGraw-Hill, Madrid, 2006.
- BELTRÁN, E., “El buque y los privilegios marítimos”, en BELTRÁN, E., LOBETO, R., y CAMPUZANO, A.B., *La modernización del Derecho Marítimo Español. La propuesta de anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2005.
- BELTRÁN, E., LOBETO, R., y CAMPUZANO, A.B., *La modernización del Derecho Marítimo Español. La propuesta de anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2005.
- BERCOVITZ ÁLVAREZ, R., “El contrato de agencia”, en AA.VV., *Contratos mercantiles*, Aranzadi, Navarra, 2001.
  - “El contrato de suministro”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (dir.), *Contratos mercantiles*, t. II, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (dir.), *Comentarios al Código Civil*, t.VI, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
  - “Introducción al Derecho de contratos”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (dir.), *Tratado de contratos*, t. I, Tirant lo Blanch, Valencia, 2009.
  - *Tratado de contratos*, t. II, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
  - *Contratos mercantiles*, t. II, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- BERLINGIERI, F., *Il Trasporto Marittimo. Noleggio a tempo. Noleggio a viaggio. Trasporto di linea*, Università di Genova, Facoltà di Economia e Commercio, Bozzi Editore, Genova, 1975.
  - “Notte sulla Paramount Clause”, en *Il Dir. Mar.*, 1987.
- BERLINGIERI, F. / ZUNARELLI, S., *Il draft instrument on transport law of CMI*, en *Dir. Maritt.*, Fascículo I, 2002.
- BETTI, E., *Diritto Romano*, I, Parte General, CEDAM, Padua, 1935.
- BLANCO ÁLVAREZ, A., *Los transportes marítimos de línea regular*, Instituto Portuario de Estudios y Cooperación, Autoridad Portuaria de Valencia, 1997.

- BOET SERRA, E., *La libre competencia en el transporte marítimo (El tráfico de mercancías de línea regular)*, Bosch, Barcelona, 2000.
- BONASSIES, P., y SCAPEL, C., *Droit Maritime*, LGDJ, Paris, 2010.
- BOTANA AGRA, M., “El contrato de agencia en el Derecho español”, en *Derecho de los negocios*, n.º 30, 1993.
- BRANCH, A.E., *Elements of Shipping*, 6.ª edic., Chapman and Hall, London, 1981.
- BRIDGE, M., *The international sale of goods: law and practice*, Oxford University Press, Oxford, 1999.
- BRODIE, P., *Dictionary of Shipping Terms*, Informa Law, London, 2013.
- BROSETA PONT, M., *Manual de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 1983.
- BROSETA PONT, M., y MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2016.
- BUDGEN, P.M., *Goods in transit and freight forwarding*, Thomson Reuters, London, 2013.
- BURGHARD, P., *Compraventa internacional: Convención de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías de 1980*, Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma, Buenos Aires, 1998.
- BURROWS, A., *A casebook on Contract*, 5.ª edic., Bloomsbury, London, 2016.

C

- CABANILLAS MÚGICA, S., “La conclusión del contrato en Internet”, en *Responsabilidad civil y contratos en internet. Su regulación en la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio Electrónico*, Comares, Granada, 2003.
- CABRERA CÁNOVAS, A., *El transporte internacional marítimo en contenedor*, Publicaciones ICEX, Madrid, 2013.
- CACHÓN CADENAS, M., “De las especialidades de jurisdicción y competencia”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, 2016.
- CAMPUZANO LAGUILLO, A.B., “El consignatario de buques”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Aranzadi, Cizur Menor, 2018.
- CARBONE, S., “Le Conferences Maritimes”, en *Dir. Mar.*, 1980.
- CARBONE, S., MUNARI, F., *Regole e organizzazione dei trasporti marittimi internazionali*, Giuffrè Editore, Milano, 1990.

## BIBLIOGRAFÍA

- CARLIER DE LAVALLE, M., y CELDRÁN QUECEDO, E., “Aportaciones de ANAVE a la Ley de Navegación Marítima”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- CARLÓN, L., “Naturaleza y disciplina del contrato de arrendamiento de buque”, en *RDM*, núm. 11, 1969.
- CARRASCO PERERA, A., *Derecho de Contratos*, Thomson Reuters, Navarra, 2010.
- CARVER, T.G., *Carriage by sea*, vol. 1, Stevens and Sons, London, 1982.
  - *On Bills of Lading*, 2.<sup>a</sup> ed. (por Treitel y Reynolds), Sweet and Maxwell, London, 2006.
- CASTÁN TOBEÑAS, J., *Derecho Civil, Común y Foral*, tomo III, 17.<sup>a</sup> edic., Editorial Reus, Barcelona, 2008.
- CASTILLA BAREA, M., *La imposibilidad de cumplir los contratos*, Dykinson, Madrid, 2001.
- CASTRO LUCINI, F., “Los Negocios Jurídicos Atípicos”, en *RDN*, 1974.
- CERDÁ ALBERO, F., “El subfletamento”, en *Estudios en Homenaje al profesor Justino F. Duque*, vol. II, 1998.
  - “Los contratos de fletamento: fletamento por viaje, fletamento por tiempo, otras modalidades de fletamento, subfletamento”, en *Manuales de formación continuada*, n.º 21, 2002.
- CHULIÁ VICENT, E., BELTRÁN ALANDETE, T., *Aspectos Jurídicos de los Contratos Atípicos*, tomo I, Bosch, Barcelona, 2005.
- CLAVERO TERNERO, M.F., *Los clubs de P&I*, IEEM, Madrid, 1992.
  - “Conocimientos de embarque limpios y cartas de garantía”, en *ADM*, vol. XVII, 2001.
  - “Buques, embarcaciones y artefactos navales. Registro y documentación de los buques”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios sobre la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- CLEMENTE MEORO, M., *La facultad de resolver los contratos por incumplimiento*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1992.
- CRISTÓBAL MONTES, A., *El pago o cumplimiento de las obligaciones*, Tecnos, Madrid, 1986.
- COCHLIN, T., BAKER, A., y KENNY, J., *Time Charters*, Informa, London, 2014.
- COOKE, J., YOUNG, T., y TAYLOR, A., *Voyage Charters*, Informa, London, 2014.
- CUEVILLAS MATOZZI, I., y FAVALE, R., *La perfección del contrato –Últimas tendencias–*, Reus, Barcelona, 2016.

## D

- DARGALLO NIETO, M., “Transporte marítimo y Derecho de la Competencia: normas de competencia y prácticas de tarifas desleales”, en *ADM*, vol. VIII, 1989.

- DE LA CUESTA RUTE, J.M. y VALPUESTA GASTAMINZA, “Marco general de la contratación mercantil”, en DE LA CUESTA RUTE, J. (dir.), y VALPUESTA GASTAMINZA, E., *Contratos Mercantiles*, t. I, Bosch, Barcelona, 2009.
- DEL CORTE LÓPEZ, J., “La responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
  - “Especialidades procesales en la Ley de Navegación Marítima”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios sobre la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- DÍEZ PICAZO, L., “La doctrina del enriquecimiento injustificado”, en DE LA CÁMARA, M., y DÍEZ PICAZO, L., *Dos estudios sobre el enriquecimiento sin causa*, Civitas, Madrid, 1988.
  - *Sistema de Derecho Civil*, vol. II, Tecnos, Madrid, 2005.
  - *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Introducción teoría del contrato*, vol. I, Aranzadi, Cizur Menor, 2007.
  - *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Las relaciones obligatorias*, vol. II, Aranzadi, Cizur Menor, 2012.
  - “Comentario al artículo 1258 del Código Civil”, en AA.VV., *Comentario del Código Civil*, Ministerio de Justicia, Madrid, 2015.
- DUQUE, J., “La distinción del contrato de fletamento y del contrato de transporte de mercancías en el Derecho español”, *RDM*, n.º 17, 1970.
  - “El subfletamento en el Código de Comercio español”, en *Estudios Malvagni*, Buenos Aires, 1970.

E

- EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Comares, Granada, 2003.
  - *Las Reglas de Rotterdam: la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, Madrid, 2010.
  - “Documentos de transporte: indicaciones sobre el porteador y sobre las mercancías: valor probatorio”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. (dir.), *Las Reglas de Rotterdam: la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, Madrid, 2010.
  - “La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTTM): ¿una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes?”, en *RDM*, n.º 8, 2011.
  - “La responsabilidad del porteador marítimo”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios sobre la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
  - “La responsabilidad del transitario en el transporte marítimo tras la promulgación de la Ley de Navegación Marítima”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Aranzadi, Cizur Menor, 2018.



## BIBLIOGRAFÍA

- EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios sobre la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- ESPINOSA CALABUIG, R., *El Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mercancías: Cuestiones de Ley Aplicable*, Comares, Granada, 1999.
  - *Las Reglas de Rotterdam sobre Transporte Marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- ESPLUGUES MOTA, C., *Derecho del comercio internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.

## F

- FENOY PICÓN, N., “La Nachfrist, el término esencial y la negativa del deudor a cumplir, y la resolución por incumplimiento en el Texto Refundido de Consumidores, en la Propuesta de Modernización del Código Civil, en el Anteproyecto de Ley de Código Mercantil, y en el Proyecto de Ley del Libro Sexto del Código civil de Cataluña”, en *ADC*, tomo LXVIII, 2015.
- FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ, R., “Fletamentos Time charter”, en *RGD*, 1992.
- FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., y TORRES PÉREZ, F.J., “P&I Clubs: organización interna y posición jurídica de los socios”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES (dir.), *Estudios de Derecho Marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2012.
- FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, M., CREMADES GARCÍA, J., e IILESCAS ORTIZ, R. (coords.), *El régimen jurídico de internet*, La Ley, Madrid, 2001.
- FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., “Oponibilidad frente a terceros de las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., *El Contrato de Fletamento y sus modalidades en la doctrina del TS*, Boletín de la AEDM, 1985 (4).
- FETEIA, *El transitario-expedidor internacional. Condiciones generales de expedición*, Barcelona, 1983.
- FLAQUER RIUTORT, J., *La protección jurídica del agente comercial*, Madrid, 1999.
- FREIRE SEOANE, M.J., y GONZÁLEZ LAXE, F., *Economía del transporte marítimo*, NETBIBLIO, La Coruña, 2003.

## G

- GABALDÓN, J.L., “Las Pólizas de Fletamento para el tráfico de contenedores BOXTIME y SLOTHIRE: un comentario”, en *ADM*, vol. X, 1998.
  - “Aproximación al régimen jurídico del corredor marítimo”, en *ADM*, vol. VI, 1988.
  - “Nociones generales sobre las pólizas de fletamento”, en *ADM*, vol. X, 1993.

- “El estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval”, en ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma de la legislación marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 1999, págs. 93-118.
- “Intermediarios del transporte y porteadores contractuales”, en *Revista de Derecho Mercantil*, 2000, núm. 238, págs. 1730 y ss.
- *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, 2012.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L., y RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006.
- GADEA SOLER, E., *El contrato de agencia: la ley 12/1990 en la jurisprudencia*, La Ley, Madrid, 2010.
- GALLO, P., *L’arricchimento senza causa*, Cedam, Padova, 1990.
- GARCÍA ÁLVAREZ, B., *La carga y descarga en el transporte de mercancías*, Marcial Pons, Madrid, 2011.
- GARCÍA CARACUEL, M., *La doctrina inglesa de la frustración del contrato*, en *La alteración sobrevenida de las circunstancias contractuales*, Dikyinson, Madrid, 2014.
- GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “La mercantilidad del contrato de comisión y las obligaciones de diligencia del comisionista”, en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, vol. 3, Civitas, Cizur Menor, 1996.
  - “El naviero, su régimen y su responsabilidad”, en ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma de la legislación marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 1999.
  - *El buque como objeto de garantía (consideraciones sobre la hipoteca naval)*, Edersa, Madrid, 2000.
  - *Arrendamientos de buques y Derecho Marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2005.
  - “Naviero y armador, en el marco de la reforma del Derecho de la navegación marítima”, en AA.VV., *La nueva legislación portuaria y marítima. II.º curso de Derecho marítimo y portuario*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2007.
  - *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa (del Código de Comercio, a la Reforma del Derecho de la Navegación marítima)*, Aranzadi, Cizur Menor, 2009.
  - “Fletamento y transporte en el marco de proceso de reforma del derecho marítimo español”, en AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor José María Muñoz Planas*, Aranzadi, Cizur Menor, 2011.
  - *Derecho mercantil de obligaciones. Contratos comerciales*, Andavira, Santiago de Compostela, 2011.
  - “El buque como eje de la navegación marítima, del Código de Comercio al PLGNM/2008”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES (dir.), *Estudios de Derecho Marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2012.
  - *Estudios de Derecho Marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2012.
  - “Contratos náuticos y estructura fractal de las normas jurídicas [Fletamento vs. Transporte Marítimo de Mercancías: del contrato a la institución]”, en PETIT LAVAL, M.V., MARTÍNEZ SANZ, F., y RECALDE CASTELLS, A. (dirs.), *La nueva ordenación del mercado de transportes*, Marcial Pons, Madrid, 2013.

## BIBLIOGRAFÍA

- “La innavegabilidad del buque, como supuesto paradigmático de la responsabilidad del armador y del naviero”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- “La responsabilidad del armador fletante y del armador porteador, por falta de navegabilidad”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Aranzadi, Cizur Menor, 2018.
- GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., y DÍAZ DE LA ROSA, A., “Los sujetos de la navegación marítima en la Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Aranzadi, Cizur Menor, 2018.
- GARRIDO DE PALMA, V.M. (dir.), *Instituciones de Derecho Privado*, t. III, vol. I, Aranzadi, Cizur Menor, 2016.
- GARRIGUES, J., *Tratado de Derecho Mercantil*, Revista Derecho Mercantil, 1963.
  - *Dictámenes de Derecho Mercantil*, t. I, Madrid, 1976.
  - *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, Madrid, 1983.
- GASKELL, N., “Bills of Lading in an electronic age”, en *JMCLQ*, vol. II, 2010.
  - *Bills of lading: law and contracts*, Routledge, London, 2017.
- GIRGADO PERANDONES, P., “Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios sobre la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- GISBERT POMATA, M., *El contrato de mediación y el acuerdo de mediación civil y mercantil*, Aranzadi, Cizur Menor, 2015.
- GLASS, D., *Freight forwarding and multimodal transport contracts*, Informa, London, 2012.
- GOLDBY, M., *Electronic documents in maritime trade. Law and practice*, Oxford University Press, Oxford, 2013.
- GOMÁ SALCEDO, J., *Instituciones de Derecho Civil, Común y Foral*, tomo II, Obligaciones y Contratos, Bosch, Barcelona, 2010.
- GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen COA*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008.
  - “Comentario al artículo 229 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, 2016.
  - “Comentario al artículo 230 de la Ley de Navegación Marítima”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, 2016.

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

- “Comentario al artículo 233 de la LNM”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- GONDRA ROMERO, J.M., “Las conferencias marítimas ante el Derecho de la competencia”, en *RDM*, nº113, 1969.
- GONZÁLEZ-LEBRERO Y MARTÍNEZ, R.A., *El agente consignatario de buques en España*, Bosch, Barcelona, 1989
  - *Curso de Derecho de la Navegación*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1998.
  - “El contrato de arrendamiento de buque en la Ley de Navegación Marítima”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- GONZÁLEZ LAXE, F., FREIRE SEOANE, M.J., y PAÍS MONTES, C., “La conectividad portuaria a nivel mundial: análisis de sus implicaciones”, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., QUINTÁNS EIRAS, M.R., y DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Aranzadi, Cizur Menor, 2018.
- GORDLEY, J., “Impossibility and Changed and Unforeseen Circumstances”, *52 American Journal of Comparative Law*, 2004.
- GORINA YSERN, M., *Consideraciones sobre «Bareboat Charter» y «Time Charter by demise» como contratos marítimos de arrendamiento del buque mercante*, Bosch, Barcelona, 1986.
- GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2001.
  - “Compraventas, planchas y demoras”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- GONZÁLEZ GOZALO, A., La formación del contrato, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (dir.), *Tratado de contratos*, t. II, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- GONZÁLEZ HEVIA, R., *Manual de seguro marítimo*, 2ª edic., Mapfre, Madrid, 1980.
- GUTÉS PASCUAL, M.R., *La avería gruesa o común*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008.

## H

- HANCOCK, C., “Containerisation, slot charters and the law”, en THOMAS, R., *Legal Issues in Time Charterparties*, Informa Law, London, 2008.
- HAZELWOOD, S., *P&I Clubs: Law and Practice*, Informa Law, 1989.
- HERBOSA MARTÍNEZ, I., VEIGA COPO, A.B., y CENCERRADO MILLÁN, E., “El contrato de suministro”, en YZQUIERDO TOLSADA, M. (dir.), *Contratos*, t.II, Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

## BIBLIOGRAFÍA

- HERNÁNDEZ YZAL, S., *El flete en el transporte marítimo: contratación y tarificación*, Bosch, Barcelona, 1980.
- HERRADA ROMERO, R.I., *El contrato de garaje*, Edersa, Madrid, 2001.
- HILL PRADOS, M.C., *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Bosch, Barcelona, 1992.
  - “El agente consignatario de buques y la problemática planteada ante la ausencia de una regulación específica aplicable”, en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, t. III, Madrid, 1996.
- HONNOLD, J., “Comentario del artículo 47 CISG”, en *Derecho uniforme sobre compraventas internacionales (Convención de las Naciones Unidas de 1980)*, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1987.

### I

- IGLESIAS, J., *Derecho Romano*, Sello editorial, Barcelona, 2010.
- ILLESCAS ORTIZ, R., “Las Reglas de Hamburgo (Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978)”, en AA.VV., *Derecho uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid, 1998.
  - “Los fundamentos del Derecho electrónico y el principio de equivalencia funcional”, en *Libro Homenaje a Luis Cova Arria*, Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, Caracas, 1999.
  - “La equivalencia funcional como principio básico del derecho de la contratación electrónica”, en *Revista Aranzadi de derecho y nuevas tecnologías*, n.º 1, 2003.
- ILLESCAS ORTIZ, R., y ALBA FERNÁNDEZ, M. (dirs.), *Las Reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Aranzadi, Cizur Menor, 2012.

### J

- JIANG, X., PENG CHEW, E., y HAY LEE, L., “Innovative Container Terminals to Improve Global Container Transport Chains”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook of Ocean Container Transport Logistics. Making global supply chains effective*, Springer, Switzerland, 2015.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., *Derecho mercantil*, vol. II, 8.ª edic., Ariel, Barcelona, 2003.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (coords.), *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., “Títulos-valores y documentos del transporte”, en AA.VV., *Derecho uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid, 1998.

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Estudios de Derecho del comercio internacional. Homenaje a Juan Manuel Gómez Porrúa*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, 19.ª edic., Tecnos, Madrid, 2017.
- JORDANO BAREA, J., “Los Contratos Atípicos”, en *RGLJ*, 1953.
- JUAN DALAC, J., *Las empresas estibadoras y la organización portuaria*, Barcelona, 1971.

### K

- KEHAGIARAS, A.D., “Duty call: do NVOCC’s have a duty to exercise to make a ship seaworthy?” en *University of San Francisco Maritime Law Journal*, vol. 27, 2014.
- KRÖLL, S., MISTELIS, L., PERALES VISCASILLAS, P., *UN Convention on contracts for the international sale of goods (CISG)*, Nomos, Munich, 2011.

### L

- LA CASA GARCÍA, R., “Fuentes del Derecho Mercantil”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, 19.ª edic., Tecnos, Madrid, 2017.
- LACRUZ BERDEJO, J.L., “Notas sobre el enriquecimiento sin causa”, en *RCDI*, 1969.
  - *Derecho de obligaciones*, Dykinson, Madrid, 1999.
  - *Elementos del Derecho Civil*, t. II, vol.1, Dykinson, Madrid, 1999.
- LARA GONZÁLEZ R., *Las causas de extinción del contrato de agencia*, Madrid, Civitas, 1998.
- LARRUCEA, J.R., MARÍ, R., y MARTÍN, J., *Transporte en contenedor*, Marge Books, Barcelona, 2012.
- LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook of Ocean Container Transport Logistics. Making global supply chains effective*, Springer, Switzerland, 2015.
- LEFEVBRE D’OVIDIO, A., PESCATORE, G., y TULLIO, L., *Manuale di Diritto della Navigazione*, Giuffrè, Milano, 2016.
- LEVINSON, M., *The Box, how the shipping container made the world smaller and the world economics bigger*, Princeton University Press, 2006.
- LIPSEY, R.G., *Introducción a la economía positiva*, 12.ª edic., Vicens Vives, Barcelona, 1996.
- LOOKOFISKY, J.M., *Convention on contracts for the international sale of goods (CISG)*, Wolters Kluwer Law, Turpin Distribution Services, Alphen aan den Rijn, 2016.
- LÓPEZ RUEDA, C., *El régimen jurídico del transporte multimodal*, La Ley, Madrid, 2000.

## BIBLIOGRAFÍA

- LÓPEZ SANTANA, N., “Las operaciones de puerta a puerta en el convenio de Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo”, en *RDT*, n.º 1, 2008.
  - “El tratamiento de la multimodalidad en las Reglas de Rotterdam”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., *Las Reglas de Rotterdam: la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, Madrid, 2010.
  - “El artículo 279 de la Ley de Navegación Marítima. Especial consideración a la intervención impuesta de una empresa de terminal de transporte en los puestos de origen y destino”, en *RDT*, n.º 19, 2017.
  - “El periodo de responsabilidad del porteador en la Ley de Navegación Marítima”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- LÓPEZ Y LÓPEZ, A., “Comentario del artículo 47 CISG”, en DÍEZ PICAZO, L., *La compraventa internacional de mercaderías, Comentario de la Convención de Viena*, Civitas, Madrid, 1998.
- LORENZO MERINO, F., *La promesa de contrato en el código civil: un estudio sobre el artículo 1.451*, Tórculo, Santiago de Compostela, 1991.
- LOZANO LÓPEZ, J.A., “Los vehículos de la navegación. Estatuto jurídico del buque y demás vehículos de la navegación”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- LUQUE JIMÉNEZ, C., “Reflexiones acerca del Contrato de Aparcamiento”, en *Revista Derecho Patrimonial*, n.º 14, 2005.

## LL

- LLORENTE LÓPEZ DE SEGURA, C., “El contrato de fletamento”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.

## M

- MACANÁS, G., *El contrato de mediación o de corretaje: (carencias y posibilidades)*, Fundación Wolters Kluwer, Madrid, 2015.
- MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities*, Informa, London, 2013.
- MANKIW, N.G., *Principios de economía*, 6.ª edic., Paraninfo, Madrid, 2012.
- MAPELLI, E., *Régimen jurídico del transporte*, Ministerio de Justicia, Centro de publicaciones, Madrid, 1987.
- MARTÍ ADELL, F., *El contrato de garaje y la responsabilidad derivada del mismo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2009.

- MARTÍN CASTRO, M.P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, EDICIP, Puerto Real, 2001.
  - “La documentación electrónica del contrato de transporte. Alternativas legales y prácticas al empleo de soportes materiales para la documentación de las operaciones de transporte”, en FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, M., CREMADES GARCÍA, J., e IILESCAS ORTIZ, R. (coords.), *El régimen jurídico de internet*, La Ley, Madrid, 2001.
  - “La responsabilidad del porteador en el nuevo proyecto de COGSA americana (COGSA ‘99)”, en *ADM*, n.º 19, 2002.
  - “La regulación del transporte multimodal internacional de mercancías: alternativas legales y prácticas”, en *RDT*, n.º 1, 2008.
  - “Novedades en torno a la documentación del contrato de transporte en las Reglas de Rotterdam”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Estudios de Derecho del comercio internacional. Homenaje a Juan Manuel Gómez Porrúa*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
  - “Empresarios del transporte y auxiliares”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013.
  - “Transporte multimodal”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013.
  - “Transporte multimodal: del Convenio de Ginebra de 1980 a las Reglas de Rotterdam”, en *ADM*, n.º 32, 2015.
- MARTIN-CLARK, D., “Charterparties”, en ATTARD, D.J. (dir.), *The Imli Manual on International Maritime Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016.
- MARTÍN OSANTE, J.M., “Responsabilidad civil del naviero por actos de sus dependientes (comentario a la Sentencia núm. 573/2003 de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo, de 13 de junio de 2004)”, en *ADM*, vol. XXI, 2004.
  - “El transporte multimodal en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías”, en MARTÍNEZ SANZ, F., y PETIT LAVALL, M.V., *Régimen del transporte en un entorno económico incierto*, Marcial Pons, Madrid, 2011.
  - “Los accidentes de la navegación”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- MARTÍNEZ GALLEGO, E.M., *La perfección del contrato a través de la oferta y la aceptación*, Marcial Pons, Barcelona, 2000.
- MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, A., “Contratos mercantiles de depósito y préstamo. Garantías mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2016.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M.I., *Los contratos de explotación del buque. Especial estudio del fletamento por tiempo*, Bosch, Barcelona, 1991.
  - “Accidentes marítimos: abordaje, naufragio, salvamento y avería gruesa”, en ARROYO, I., y BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (dirs.), *La reforma de la legislación marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 1999.



## BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍNEZ SANZ, F., y PETIT LAVALL, M.V., *Régimen del transporte en un entorno económico incierto*, Marcial Pons, Madrid, 2011.
- MARX, D., *International Shipping Cartels: A study of Industrial Self-Regulation by Shipping Conferences*, Princeton University Press, New Jersey, 1953 .
- MATEO MARTÍNEZ, J., *Diccionario de términos de la banca*, Ariel, Madrid, 2009.
- MATILLA ALEGRE, R., *Contratos de Utilización del Buque. Lecciones*, Bosch, Barcelona, 1988.
  - *El naviero y sus auxiliares. El buque*, Bosch, Barcelona, 1995.
- MCKENDRICK, E., “Force majeure and Frustration: their relationship in a comparative assesment”, en BURROWS, A., *Essays on the Law of Restitution*, Oxford University Press, Oxford, 1991.
  - “Force Majeure Clauses: the gap between doctrine and practice”, en BURROWS, A., PEEL, E., *Contract Terms*, Oxford University Press, Oxford, 2007.
  - *Contract Law*, McMillan, London, 2015.
  - *Contract Law. Text, cases and materials*, 7.ª edic., Oxford University Press, Oxford, 2016.
- MEMBRADO MARTÍNEZ, J., *Las líneas regulares de navegación y el Código de Conducta de la UNCTAD*, en AA.VV., *Ciclo de conferencias sobre temas marítimos*, Consejo de Usuarios de Transporte Marítimo de Valencia, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Valencia, 1983.
- MÉNDEZ, R.M., y VILALTA, E., *El enriquecimiento injusto*, Bosch, Barcelona, 2000.
- MENÉNDEZ, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Aranzadi, Cizur Menor, 2008.
- MENÉNDEZ, A., y ROJO, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (dir), *La regulación de la industria aeronáutica*, Aranzadi, Cizur Menor, 2016.
- MERCADAL VIDAL, F., *El contrato de agencia mercantil*, Real Colegio de España, Bolonia, 1998.
- MERKIN, R., *Insurance Law, an Introduction*, CRC Press, London, 2014.
- MINERVINI, G., *El mandato. La comisión. El contrato de comisión de transporte*, Bosch, Barcelona, 1959.
- MIQUEL RODRÍGUEZ, J., *La sociedad conjunta (Joint Venture Corporation)*, Civitas, Madrid, 1998.
- MIQUEL RODRÍGUEZ, J., y GARCÍA RODRÍGUEZ, A., “El contrato de joint venture”, en YZQUIERDO TOLSADA, M. (dir.), *Contratos*, t.VI, Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- MIRANDA SERRANO, L.M., y PAGADOR LÓPEZ, J. (dirs.), *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2017.
- MORRAL SOLDEVILLA, R., *El salvamento marítimo: especial referencia al Convenio de 1989*, Bosch, Barcelona, 1997.
  - “Comentario al artículo 357 de la LNM” en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.

- MOSSET ITURRASPE, J., *La frustración del contrato*, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1991.
- MOXICA ROMÁN, J., *La Ley del contrato de agencia. Análisis de doctrina y jurisprudencia. Formularios*, Aranzadi, Pamplona, 2000.
- MUÑOZ MACHADO, S., *Diccionario del Español Jurídico*, Espasa, Madrid, 2016.
- MUÑIZ ESPADA, E., *Revisión crítica de la figura de la novación*, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, Fundación Registral, Madrid, 2013.

N

- NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad del buque en el Derecho marítimo internacional*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2013.
- NIKAKI, T., “The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules”, en *JIML*, 2008.

O

- OLIVA BLÁZQUEZ, F., *Compraventa internacional de mercaderías: (ámbito de aplicación del Convenio de Viena de 1980)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2002.
- OLIVENCIA, M., “La Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías: antecedentes históricos y estado actual”, en *RDM*, 1991.
- OLIVENCIA, M., FERNÁNDEZ-NÓVOA, y JIMÉNEZ DE PARGA, R.(dirs.), *Tratado de Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona, 2003.
- ORDUÑA MORENO, F.J., y MARTÍNEZ VELENCOSO, L.M., *La moderna configuración de la cláusula rebus sic stantibus*, Civitas, Navarra, 2017.
- ÖZDEL, M., “The EU and the Carriage of Goods by Sea under Private Law and EU Regulation”, en AA.VV., *EU Maritime Transport Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016.
  - *Bills of lading incorporating charterparties*, Hart Publishing, London, 2017.

P

- PACHECO CAÑETE, M., “Compraventa y contratos próximos a la compraventa. La contratación en el mercado de valores”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2017.
- PADILLA GONZÁLEZ, R., *Las garantías iniciales del fletante en el contrato de time-charter*, Fundación Universitaria de Jerez, Jerez, 1994.

## BIBLIOGRAFÍA

- “El Derecho de la navegación: introducción. Estatuto jurídico del buque y de la aeronave”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., *Derecho mercantil*, vol. II, 8.ª edic., Ariel, Barcelona, 2003.
- PADILLA GONZÁLEZ, R., y CLAVERO TERNERO, M.F., “Empresarios del transporte y auxiliares”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A., *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- PADILLA GONZÁLEZ, R., CLAVERO TERNERO, M.F., y PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., “Transportes”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., DÍAZ MORENO, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2016.
- PADILLA GONZÁLEZ, R., y GÓMEZ PRIETO, M.T., “Medios de transporte. En particular, buques y aeronaves”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- PADILLA GONZÁLEZ, R., y PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., “El contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (coords.), *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013.
  - “El contrato de fletamento. Otras modalidades contractuales próximas al fletamento”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (coords.), *Derecho Mercantil*, vol. 8, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- PAGADOR LÓPEZ, J., *Condiciones generales y cláusulas contractuales predispuestas*, Marcial Pons, Madrid, 1999.
  - “Condiciones generales y cláusulas abusivas”, en REBOLLO PUIG, M., e IZQUIERDO CARRASCO, M. (dirs.), *La defensa de los consumidores y usuarios*, Iustel, Madrid, 2011.
  - “De nuevo sobre las cláusulas predispuestas relativas a la parte económica del contrato”, en *Derecho de los negocios*, n.º 268, 2013.
- PAULEAU, C., *Régimen jurídico de las Joint Ventures*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003.
- PASQUAU LIAÑO, M., *La gestión de negocios ajenos: estudio crítico de sus caracteres y de su función práctica en el ordenamiento jurídico español*, Montecorvo, Madrid, 1986.
- PEARSON, R., FOSSEY, J., *World Deep-Sea Container Shipping: A geographical, Economic and Statistical Analysis*, Marine Transport Center, University of Liverpool, Gower Publishing, 1986.
- PEINADO GRACIA, J.I., “Las obligaciones y los contratos mercantiles” en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A. (dirs.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2017.
- PELETEIRO GALLEGU, F., “El salvamento en la Ley de Navegación Marítima”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., *Los títulos representativos de la mercancía*, Marcial Pons, Madrid, 1994.
  - “La carta de porte y la representación de las mercancías transportadas”, en *Cuadernos de Derecho judicial*, n.º 9, 1997.
  - *La responsabilidad del consignatario del buque en el Derecho Español*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008.

- *La compraventa C.I.F.*, Thomson Reuters, Navarra, 2011.
- “Incoterms 2010: algunas novedades de la nueva versión”, en AA.VV., *Estudios de Derecho del Comercio Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- PÉREZ BENÍTEZ, J.J., “Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- PÉREZ DE LA CRUZ, A., “Los contratos de obra. De Depósito. De transporte”, en MENÉNDEZ, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Aranzadi, Cizur Menor, 2008.
- PÉREZ-SERRABONA GONZÁLEZ, J.L., “El empresario mercantil”, JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., y DÍAZ MORENO, A., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2016.
- PETERS, H.J., *The maritime transport crisis*, The World Bank, Washington D.C., 1993.
- PETIT LAVALL, M.V., “El paquete aeroportuario y la proyectada asignación de *slots* en la Unión Europea”, en AA.VV., *Libro Homenaje al profesor José Manuel Gómez Segade*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
  - “La asignación de *slots* en la Unión Europea”, *Diritto dei Trasporti*, vol. I, 2013.
  - “El contrato de arrendamiento de buque”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- PETIT LAVAL, M.V., MARTÍNEZ SANZ, F., y RECALDE CASTELLS, A. (dirs.), *La nueva ordenación del mercado de transportes*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- PILOÑETA ALONSO, L.M., *Las agencias de transporte de mercancías*, J.M. Bosch, Barcelona, 1997.
- PUIG BRUTAU, J., *Fundamentos de Derecho Civil*, tomo I, vol. 2, Bosch, Barcelona, 1985.
  - *Compendio de Derecho Civil*, Bosch, Barcelona, 1997.
- PULIDO BEGINES, J.L., “El problema de la identificación de los titulares de la explotación del buque: las sociedades navieras”, en AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil. En memoria del profesor Aníbal Sánchez Andrés*, Aranzadi, Cizur Menor, 2001.
  - “Identidad y obligaciones del cargador”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., *Las Reglas de Rotterdam. La regulación de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, Madrid, 2010.
  - *Curso de derecho de la navegación marítima*, Tecnos, 2015.
  - “Accidentes de la navegación: abordaje, avería gruesa, salvamento y bienes hundidos o naufragados”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- POZDNAKOVA, A., *Liner shipping and EU Competition Law*, Wolters Kluwer, Alphen tan den Rijn, 2008.

**R**

- RAMALLO MIÑÁN, E., *Manual básico de derecho turístico*, Tecnos, Madrid, 2014.

## BIBLIOGRAFÍA

- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de americanismos*, Santillana, Madrid, 2005.
  - *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed., Santillana, Madrid, 2014.
  - *Diccionario panhispánico de dudas*, Santillana, Madrid, 2015.
  - *Diccionario panhispánico de español jurídico*, Santillana, Madrid, 2017.
- REBOLLO PUIG, M., e IZQUIERDO CARRASCO, M. (dirs.), *La defensa de los consumidores y usuarios*, Iustel, Madrid, 2011.
- RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Civitas, Madrid, 1992.
  - “La posición jurídica del destinatario en el contrato de transporte de mercancías”, en *RDT*, n.º 6, 2010.
  - “Las Reglas de Rotterdam en el marco de la reforma del derecho uniforme del transporte de mercancías”, en AA.VV., *Estudios de Derecho del Comercio Internacional: homenaje a Juan Manuel Gómez Porrúa*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- RIGHETTI, G., *Trattato di Diritto Marittimo*, t. II, Giuffrè, Milano, 1990.
- RODRIGO DE LARRUCEA, J., MARÍ SAGARRA, R., y MARTÍN MALLOFRÉ, J., *Transporte en contenedor*, Marge Books, Barcelona, 2012.
- RODRIGO DE LARRUCEA, J., “Los derechos de la gente de mar en la Ley de Navegación Marítima”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- RODRÍGUEZ CARRIÓN, J.L., “El contrato de arrendamiento de buques”, en *ADM*, vol.III, 1984.
  - “Derecho de la navegación, vol. 5. Los seguros marítimos y aéreos”, en OLIVENCIA, M., FERNÁNDEZ-NÓVOA, y JIMÉNEZ DE PARGA, R.(dirs.), *Tratado de Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona, 2003.
- RODRÍGUEZ GAYÁN, E., *Los contratos internacionales de “fletamento” y transporte marítimo*, Eurolex, Madrid, 1999.
  - *Salvamento marítimo internacional*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003.
- RODRÍGUEZ ROSADO, B., *Resolución y sinalagma contractual*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- ROMÁN GARCÍA, A., *El precontrato: estudio dogmático y jurisprudencial*, Montecorvo, Madrid, 1982.
- RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “De los buques, embarcaciones y artefactos navales”, en ARROYO, I., y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.), *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de junio, de navegación marítima*, Civitas, Cizur Menor, 2016.
- RUIZ ESCOBAR, V.M., *Yield management: una visión general*, Trabajo fin de master en gestión estratégica y negocios internacionales, Universidad de Sevilla, 2011.
- RUIZ SOROA, J.M., “Problemas de legitimación en la acción de resarcimiento por averías y faltas en el transporte marítimo”, en *ADM*, n.º 1, 1981.
  - *Manual de Derecho Marítimo: el buque, el naviero, el personal auxiliar*, Instituto Vasco de Administración Pública, Vitoria, 1990.

- RUIZ SOROA J.M., ZABALETA SARASÚA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M., *Manual de Derecho del Transporte Marítimo*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1997.

S

- SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C., *La innavegabilidad del buque en el transporte marítimo*, Civitas, Madrid, 1992.
  - *El desvío de ruta en el transporte marítimo*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1995.
  - “Las obligaciones del porteador hasta la entrega de las mercancías en destino”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. (dir.), *Las Reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte de mercancías por mar*, Marcial Pons, Madrid, 2010.
  - “El contenido del contrato de fletamento”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
- SAMUELSON, P.A., y NORDHAUS, W.D., *Economía*, 18.ª edic., McGraw-Hill, Madrid, 2006.
- SAN JUAN CRUCELAEGUI, J., *Contrato de compraventa internacional de mercaderías: Convención de Viena de 1980 y otros textos complementarios*, Thomson Civitas, Madrid, 2005.
- SAN MIGUEL PRADERA, L.P., *Resolución del contrato por incumplimiento y modalidades de su ejercicio*, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, Centro de Estudios, Madrid, 2004.
  - “La resolución por incumplimiento en la Propuesta para la Modernización del Derecho de obligaciones y contratos”, en *Anuario de Derecho Civil*, n.º 4, 2011.
- SÁNCHEZ-HORNEROS ADÁN, A.M., “La responsabilidad del consignatario del buque por los daños sufridos por la carga durante su transporte o el movimiento pendular”, en AA.VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.
- SÁNCHEZ CALERO, F., “Contrato de fletamento por viaje redondo y velocidad del buque”, en *RDM*, n.º 74, 1959.
  - “Los conocimientos emitidos en virtud de una póliza de fletamento en virtud de la Ley de 22 de diciembre de 1949”, en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje a Joaquín Garrigues*, vol. I, Tecnos, Madrid, 1971.
  - “Consideraciones sobre la clasificación de los contratos de explotación del buque”, en AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor Antonio Polo*, Edersa, Madrid, 1981.
  - “Los contratos de explotación del buque”, en *VI Jornadas de Derecho Marítimo de la Universidad de la Rábida*, Instituto de Estudios Onuvenses, Huelva, 1982.
  - *El contrato de transporte marítimo de mercancías, Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Aranzadi, Cizur Menor, 2010.
  - *Instituciones de Derecho Mercantil*, vol. I, Aranzadi, Cizur Menor, 2015.

## BIBLIOGRAFÍA

- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, M.P., *Alteraciones económicas y obligaciones contractuales: la cláusula rebus sic stantibus*, Colección Jurisprudencia Práctica, Madrid, 1990.
- SÁNCHEZ LORENZO, S., *El Derecho inglés y los contratos internacionales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- SANJUAN, E., “Especialidades procesales en la nueva Ley de Navegación Marítima”, en CAMPUZANO, A.B., y SANJUAN, E. (dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- SEKULA, A., *Fish story*, Richter Verlag, Düsseldorf, 1996.
- SCRUTTON, T. E., BOYD, S. C., BURROWS, A. S., y FOXTON, D., *Scrutton on charterparties and bills of lading*, Sweet & Maxwell, London, 2015.
- SIERRA NOGUERO, E., *El contrato de fletamento por viaje*, Real Colegio de España, Bolonia, 2002.
- SLETMO, K., WILLIAMS, E.W., *Liner Conferences in the Containers Age. US Policy at Sea*, Mac Millan Publishing Co. Inc., New York, 1981.
- SORO RUSELL, O., *Los contratos como fuente de normas: Contratos marco, contratos normativos y contratos de colaboración*, Editorial Reus, Barcelona, 2014.

## T

- TALMA CHARLES, J., *El contrato de opción*, Bosch, Barcelona, 1996.
- TETLEY, W. *Glossary of Maritime Law Terms*, 2.<sup>a</sup> edic., Langlois Gaudreau O'Connor, London, 2004.
  - *Marine cargo claims*, Thomson-Carswell, Montreal, 2008 .
- THOMAS, R., *Legal Issues in Time Charterparties*, Informa Law, London, 2008.
  - *Carriage of goods under the Rotterdam Rules*, Informa, London 2012.
- TOBAR RODRÍGUEZ, J.A., *La compraventa internacional de mercaderías y la propiedad intelectual e industrial*, La Ley, Madrid, 2014.
- TOBÍO RIVAS, A.M., *Los transitarios en el transporte nacional e internacional. Régimen jurídico privado*, Comares, Granada, 2007.
- TODD, P., *Cases and materials on bills of lading*, Collins, London, 1987.
- TREITEL, G.E., *The Law of Contract*, 12.<sup>a</sup> edic., Sweet and Maxwell, London, 2010.
- TULLIO, L., *Il contratti di Charter Party: Funzione e Natura*, Cedam, Padova, 1981.
  - *Il contract of affreightment*, Cedam, Padova, 1991.
  - *Contratto di Noleggio*, Giuffré Editore, Milano, 2006.

- TURNBULL, E., y ALBORS, J., “Una aproximación a los aspectos fundamentales de la regulación de los contratos de fletamento en la nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho inglés”, en AA. VV. (AEDM), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid, 2015.

U

- UNCTAD, *Maritime Transport Review*, Geneva, 2016.
- URÍA GONZÁLEZ, R., “Aspectos parciales del Time Charter”, en AA.VV., *Summa Revista de Derecho Mercantil. Derecho Marítimo*, Aranzadi, Cizur Menor, 2013.
- URÍA, R., y MENÉNDEZ, A.(dirs.), *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, Thomson Reuters, Navarra, 2007.
- URÍA, R., MENÉNDEZ, A., y VÉRGUEZ, M., “El contrato mercantil”, en URÍA, R., MENÉNDEZ, A. (dirs.), *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, Thomson Reuters, Navarra, 2007.
- URÍA, R., MENÉNDEZ, A., y VÉRGUEZ, M., “Especialidades de la contratación mercantil”, en URÍA, R., MENÉNDEZ, A.(dirs.), *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, Thomson Reuters, Navarra, 2007.
- URQUIJO PONCE, V., *Significación y razón de ser de las conferencias marítimas*, Tesis del MBA por el Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Gijón, 1991.

V

- VALPUESTA GASTAMINZA, “Las operaciones swap”, en AA.VV., *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997.
  - La propuesta de normativa común de compraventa europea (CESL), un paso más hacia la unificación del Derecho de contratos de la Unión Europea, lastrado por la protección al consumidor, Cuadernos de derecho transnacional, vol. 5, n.º 1, 2013.
  - “El control de incorporación y transparencia de condiciones generales del contrato en los contratos bancarios según la jurisprudencia del Tribunal Supremo”, en MIRANDA SERRANO, L.M., y PAGADOR LÓPEZ, J. (dirs.), *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2017.
- VAN HOUTTE, B., ORTIZ BLANCO, L., *Las normas de Competencia Comunitarias en el transporte*, Cuadernos de Estudios Europeos, Fundación Universidad Empresa Civitas, Madrid, 1996.
- VAQUERO PINTO, M.J., “Comentario al artículo 1205 del Código Civil”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (dir.), *Comentarios al Código Civil*, t.VI, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- VÁZQUEZ LÉPINETTE, T., *La compraventa internacional de mercaderías: una visión jurisprudencial*, Aranzadi, Elcano (Navarra), 2000.



## BIBLIOGRAFÍA

- VEENSTRA, A., Ocean Transport and the Facilitation of Trade, en CHUNG-YEE, L., QUIANG, M. (Eds.), *Handbook of Ocean Container Transport Logistics: Making Global Supply Chains Effective*, Springer, Switzerland, 2015.
- VICENT CHULIA, F., *Compendio Critico de Derecho Mercantil*, t.II, Bosch, Barcelona, 1990.

### W

- WILFORD, M., “Paramount clauses in charterparties”, en *Dir. Mar.*, 1990.
- WILSON, J.F., *Carriage of goods by sea*, Pearson, Harlow, 2010.
- WOODS, J.R., “The Container Revolution”, en *Journal of World Trade Law*, vol. VI, 1972.

### X

- XI, Q., “Disruption management for liner operations”, en LEE, C., y MENG, Q. (eds.), *Handbook of Ocean Container Transport Logistics. Making global supply chains effective*, Springer, Switzerland, 2015.

### Y

- YEOMAN, I., INGOLD, A., *Yield management: strategies for the service industries*, International Thomson Business Press, 2001.
- YZQUIERDO TOLSADA, M. (dir.), *Contratos*, t.VI, Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

### Z

- ZILBERBERG, L., *Dictionary of Trade and Technical Terms of International Shipping: A Shipping Trade Dictionary*, iUniverse, 2011.
- ZURIMENDI ISLA, A., “El contrato de fletamento: documentación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Comentarios sobre la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2015.
  - “Responsabilidad del porteador frente al adquirente de un conocimiento de embarque con cláusulas de jurisdicción y arbitraje”, en BAENA BAENA, P.J., y LÓPEZ SANTANA, N. (dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2017.



## JURISPRUDENCIA ESPAÑOLA

Sentencia n.º 320 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 08 de julio de 1981 (ROJ: 5263/1981, *Id Cendoj*: 28079110011981100495)

Sentencia n.º 254/1984 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 1984 (ROJ: 254/1984, *Id Cendoj*: 28079110011984100253)

Sentencia n.º 344 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 20 de abril de 1994 (ROJ: 2643/1994, *Id Cendoj*: 28079110011994103802)

Sentencia n.º 278 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 1 de abril de 1995 (ROJ: 1943/1995, *Id Cendoj*: 28079110011995103804)

Sentencia n.º 849/1996 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de octubre de 1996 (ROJ: 5733/1996, *Id Cendoj*: 28079110011996101564)

Sentencia n.º 3115/1997 de la Sección 14.ª de la Audiencia Provincial de Barcelona de 16 de septiembre de 1997 (ROJ: 3115/1997, *Id Cendoj*: 28079370141997100566)

Sentencia n.º 121/1999 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de febrero de 1999 (ROJ: 1138/1999, *Id Cendoj*: 28079110011999101470)

Sentencia n.º 1071/1999 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 14 de diciembre de 1999 (ROJ: 8019/1999, *Id Cendoj*: 28079110011999101244)

Sentencia n.º 125/2001 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 2001 (ROJ: 1032/2001, *Id Cendoj*: 28079110012001101459)

Sentencia n.º 240/2003 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3 de abril de 2003 (ROJ: 2300/2003, *Id Cendoj*: 28079110012003101729)

Sentencia n.º 573/2003 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de junio de 2003 (ROJ: 4123/ 2004, *Id Cendoj*: 28079110012003102220)

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

Sentencia n.º 1414/2005 de la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Las Palmas de Gran Canaria de 08 de mayo de 2005 (ROJ: 1414/2005, *Id Cendoj*: 35016370042005100326)

Sentencia n.º 891/2006 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de septiembre de 2006 (ROJ: 5676/2006, *Id Cendoj*: 28079110012006100911)

Sentencia n.º 1074/2006 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 2006 (ROJ: 6795/2006, *Id Cendoj*: 28079110012006101128)

Sentencia n.º 159/2007 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 22 de febrero de 2007 (ROJ: 1609/2007, *Id Cendoj*: 28079110012007100318)

Sentencia n.º 631/2007 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 31 de mayo de 2007 (ROJ: 3411/2007, *Id Cendoj*: 28079110012007100579)

Sentencia n.º 162/2008 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de febrero de 2008 (ROJ: 3589/2008, *Id Cendoj*: 28079110012008100518)

Sentencia n.º 445/2008 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21 de mayo de 2008 (ROJ: 2602/2008, *Id Cendoj*: 28079110012008100325)

Sentencia n.º 402/2009 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de junio de 2009 (ROJ: 5698/2009, *Id Cendoj*: 28079110012009100584)

Sentencia n.º 35/2010 del Juzgado de Primera Instancia n.º 7 de Almería, de 30 de abril de 2010 (ROJ: 35/2010, *Id Cendoj*: 04013420072010100001)

Sentencia n.º 529/2010 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 23 de julio de 2010 (ROJ: 4218/2010, *Id Cendoj*: 28079110012010100489)

Sentencia n.º 691/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de octubre de 2010 (ROJ: 8013/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100796)

Sentencia n.º 104/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 8 de marzo de 2011 (ROJ: 1674/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100162)

Sentencia n.º 181/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de marzo de 2011 (ROJ: 1649/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100141)

Sentencia n.º 887/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 25 de noviembre de 2011 (ROJ: 8016/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100799)

Sentencia n.º 914/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 2011 (ROJ: 8156/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100805)

Sentencia n.º 859/2011 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de diciembre de 2011 (ROJ: 8163/2011, *Id Cendoj*: 28079110012011100812)

Sentencia n.º 295/2012 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 2012 (ROJ: 4230/2012, *Id Cendoj*: 28079110012012100371)

Sentencia n.º 428/2012 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de julio de 2012 (ROJ: 6338/2012, *Id Cendoj*: 28079110012012100561)

Sentencia n.º 467/2012 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2012 (ROJ: 6699/2012, *Id Cendoj*: 28079110012012100594)

Sentencia n.º 221/2013 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de abril de 2013 (ROJ: 2254/2013, *Id Cendoj*: 28079110012013100247)

Sentencia n.º 597/2012 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 8 de octubre de 2013 (ROJ: 6202/2012, *Id Cendoj*: 28079110012012100543)

Sentencia n.º 638/2013 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 18 de noviembre de 2013 (ROJ: 6699/2013, *Id Cendoj*: 28079110012013100800)

Sentencia n.º 33/2014 de la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Castellón de 28 de enero de 2014 (ROJ: 86/2014, *Id Cendoj*: 12040370032014100033)

Sentencia n.º 40/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2014 (ROJ: 233/2014, *Id Cendoj*: 28079110012014100036)

Sentencia n.º 332/2014 de la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Bilbao de 20 de mayo de 2014 (ROJ: 1084/2015, *Id Cendoj*: 48020370042014100268)

Sentencia n.º 333/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de junio de 2014 (ROJ: 2823/2014, *Id Cendoj*: 28079110012014100324)

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

Sentencia n.º 613/2014 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 24 de octubre de 2014 (ROJ: 4811/2014, *Id Cendoj*: 28079110012014100616)

Sentencia n.º 227/2015 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 30 de abril de 2015 (ROJ: 1923/2015, *Id Cendoj*: 28079110012015100238)

Sentencia n.º 266/2015 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 19 de mayo de 2015 (ROJ: 2344/2015, *Id Cendoj*: 28079110012015100293)

Sentencia n.º 307/2015 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de junio de 2015 (ROJ: 3187/2015, *Id Cendoj*: 28079110012015100398)

Sentencia n.º 374/2015 de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Granada de 20 de noviembre de 2015 (ROJ: 1684/2015, *Id Cendoj*: 35016370042005100326)

Sentencia n.º 232/2015 de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de San Sebastián de 30 de diciembre de 2015 (ROJ: 1014/2015, *Id Cendoj*: 20069370022015100342)

Sentencia n.º 865/2015 de la Sección Primera de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 (ROJ: 11/2016, *Id Cendoj*: 28079120012016100001)

Sentencia n.º 221/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 7 de abril de 2016 (ROJ: 1501/2016, *Id Cendoj*: 28079110012016100221)

Sentencia n.º 348/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 2016 (ROJ: 2292/2016, *Id Cendoj*: 28079110012016100328)

Sentencia n.º 672/2016 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 16 de noviembre de 2016 (ROJ: 5103/2016, *Id Cendoj*: 28079110012016100645)

Sentencia n.º 430/2017 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 07 de julio de 2017 (ROJ: 2722/2017, *Id Cendoj*: 28079110012017100403)

Sentencia n.º 447/2017 de la Sección Primera de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 13 de julio de 2017 (ROJ: 2848/2017, *Id Cendoj*: 28079110012017100431)

Sentencia n.º 372/2017 de la Sección Quinta de la Sala Primera de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca de 14 de diciembre de 2017 (ROJ: 2172/2017, *Id Cendoj*: 0704037005201710035)

## JURISPRUDENCIA EXTRANJERA

*Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.* [1959] A.C. 133.

*Aello, The* [1961] A.C. 135

*Agios Giorgis, The* [1976] 2 Lloyd's Rep. 192

*Ailsa Craig, The* [2009] 2 Lloyd's Rep. 371

*Amstelslot, The* [1963] 2 Lloyd's Rep. 223

*Antares, The* [1987] 1 Lloyd's Rep. 424

*A/S Hansen-Tangens Rederi III v. Total Transport Corporation (The Sagona)* [1984] 1 Lloyd's Rep. 194 Q.B. (Comm.)

*Atlantic Duchess, The* [1957] 2 Lloyd's Rep. 55

*Atlantic Oil Carriers Ltd. v. British Petroleum Co. Ltd. (The Atlantic Duchess)* [1957] 2 Lloyd's Rep. 55

*Baleares, The* [1993] 1 Lloyd's Rep 215. (C.A.)

*Black Falcon, The* [1991] 1 Lloyd's Rep. 77

*Bulk Ship Union S.A. v. Clipper Bulk Shipping Ltd. (The Pearl C)* [2012] 2 Lloyd's Rep. 533

*Chemical Venture, The* [1993] 1 Lloyd's Rep. 508

*Chiswell Shipping Ltd. v. National Iranian Tanker Co. (The World Symphony)* [1991] 2 Lloyd's Rep. 115 (C.A.)

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

Compania Naviera Maropan S.A. v. Bowaters Lloyd Pulp and Paper Mills Ltd. (*The Stork*) [1955] 1 Lloyd's Rep. 349 (H.L.)

*Count, The* [2008] 1 Lloyd's Rep. 72

Daewoo Heavy Industries Ltd. v. Klipriver Shipping Ltd. (*The Kapitan Petko Voivoda*) [2003] 2 Lloyd's Rep. 1

Davis Contractors Ltd. v Fareham UDC [1956] A.C. 696

*Eastern City, The* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127

E. L. Oldendorff & Co. G.M.B.H. Appellants v. Tradax Export S.A. Respondents (*The Johanna Oldendorff*) [1974] A.C. 479

Exportadora Valle de Colina S.A. v. A.P. Moller-Maersk A/S trading as Maersk Line [2010] EWHC 3224 Q.B. (Comm.)

*Eugenia, The* [1963] 2 Lloyd's Rep. 381

F. C. Bradley & Sons, Ltd. v. Federal Steam Navigation Company, Ltd. (1927) 27 Ll.L. Rep. 395.

Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. v. Molena Alpha Inc. (*The Nanfri*) [1978] 2 Lloyd's Rep. 132

Gard Marine & Energy Ltd. v. China National Chartering Co. Ltd. (*The Ocean Victory*) [2014] 1 Lloyd's Rep. 59

Geogas S.A. v. Trammo Gas Ltd. (*The Baleares*) [1993] 1 Lloyd's Rep. 215 (C.A.)

*Great Creation, The* [2014] EWHC 3978

*Hermine, The* [1979] 1 Lloyd's Rep. 212

*Hill Harmony, The* (2001) 1 Lloyd's Rep. 147

Hirji Mulji v. Cheong Yue Steamship Co. [1926] A.C. 497

Homburg Houtimport B.V. v. Agrosin Private Ltd. and Others (*The Starsin*) [2003] 1 Lloyd's Rep. 571



JURISPRUDENCIA EXTRANJERA

*Hongkong Fir, The* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478

Hongkong Fir Shipping Company Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (*The Hongkong Fir*) [1961] 2 Lloyd's Rep. 478

*Houda, The* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541

Independent Petroleum Group Ltd. v. Seacarriers Count Pte. Ltd. (*The Count*) [2008] 1 Lloyd's Rep. 72

*Island Archon, The* [1994] 2 Lloyd's Rep. 227

*Johanna Oldendorff, The* [1974] A.C. 479

*Kapitan Petko Voivoda, The* [2003] 2 Lloyd's Rep. 1

Kenya Railways v. Antares Co. Pte. Ltd. (*The Antares*) [1987] 1 Lloyd's Rep. 424

Kuwait Petroleum Corporation v. I & D Oil Carriers Ltd. (*The Houda*) [1994] 2 Lloyd's Rep. 541 (C.A.)

Leeds Shipping Co. v. Société Française Bunge (*The Eastern City*) [1958] 2 Lloyd's Rep. 127

London and Overseas Freighters v. Timber Shipping Co. (*The London Explorer*) [1971] 1 Lloyd's Rep. 523

*London Explorer, The* [1971] 1 Lloyd's Rep. 523

Maestro Bulk Ltd. v. Cosco Bulk Carrier Co. Ltd. (*The Great Creation*) [2014] EWHC 3978

Metvale Ltd. and Another v. Monsanto International Sarl and Others (*The MSC Napoli*) [2009] 1 Lloyd's Rep. 246

Midwest Shipping Co. Ltd. v. D. I. Henry (Jute) Ltd. [1971] 1 Lloyd's Rep. 375 Q.B. (Comm.)

*Miramar, The* [1984] 2 Lloyd's Rep. 129 (H.L.)

Miramar Maritime Corporation v. Holborn Oil Trading Ltd. (*The Miramar*) [1984] 2 Lloyd's Rep. 129 (H.L.)

MSC Mediterranean Shipping Company SA v. The Owners of the Ship "Tychi" (*The Tychi*) [1992] 2 Lloyd's Rep. 11

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

*MSC Napoli, The* [2009] 1 Lloyd's Rep 246

*Muncaster Castle, The* [1961] A.C. 807

*Nanfri, The* [1978] 2 Lloyd's Rep. 132

National Navigation Co. v. Endesa Generacion S.A. (*The Wadi Sudr*) [2010] 1 Lloyd's Rep. 193 (C.A.)

Novorossisk Shipping Co. v. Neopetro Co. Ltd. (*The Ulyanovsk*) [1990] 1 Lloyd's Rep. 425 Q.B. (Comm.)

Ocean Tramp Tankers Corp. v. V/O Sovfracht (*The Eugenia*) [1963] 2 Lloyd's Rep. 381 (H.L.)

*Ocean Victory, The* [2014] 1 Lloyd's Rep. 59

*Pearl C, The* [2012] 2 Lloyd's Rep. 533

Pearl Carriers Inc. v. Japan Line Ltd. (*The Chemical Venture*) [1993] 1 Lloyd's Rep. 508

Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. (*The Muncaster Castle*) [1961] A.C. 807 (H.L.)

*Rowan, The* [2012] 1 Lloyd's Rep. 564

Sabah Flour v. Comfez [1988] 2 Lloyd's Rep. 18

*Sagona, The* (1984) 1 Lloyd's Rep. 194 Q.B. (Comm.)

*San Roman, The* [1873] LR5 PC 301

*Satya Kailash, The* [1984] 1 Lloyd's Rep. 588

Seven Seas Transportation Ltd. v Pacifico Union Marina Corp. (*The Satya Kailash*) [1984] 1 Lloyd's Rep. 588 (C.A.)

Shipping Corporation of India Ltd. v. NSB Niederelbe (*The Black Falcon*) [1991] 1 Lloyd's Rep 77

*Skomvaer, The* [1924] AMC 507

Smith, Hogg v. Black Sea and Baltic Insurance [1940] A.C. 99

JURISPRUDENCIA EXTRANJERA

Sociedad Financiera de Bienes Raíces S.A. v. Agrimpex (*The Aello*) [1961] A.C. 135

*Spiros C, The* [2000] 2 Lloyd's Rep. 319

*Starsin, The* [2003] 1 Lloyd's Rep. 571

Steelwood Carriers Inc. v. Evimeria Compañía Naviera (*The Agios Giorgis*) [1976] 2 Lloyd's Rep. 192

*Stork, The* [1955] 1 Lloyd's Rep. 349

Sze Hai Tong Bank v. Rambler Cycle Co. Ltd. [1959] 2 Lloyd's Rep. 114 (H.L.)

*Teutonia, The* [1872] LR4 PC 171

Tradigrain S.A. v. King Diamond Shipping (*The Spiros C*) [2000] 2 Lloyd's Rep. 319 (C.A.)

Transpetrol Maritime Services v. SJB Marine Energy BV (*The Rowan*) [2012] 1 Lloyd's Rep. 564

Triad Shipping Co. v. Stellar Chartering and Brokerage Inc. (*The Island Archon*) [1994] 2 Lloyd's Rep. 227 (C.A.)

*Tychy, The* [1999] 2 Lloyd's Rep. 11

*Ulyanovsk, The* [1990] 1 Lloyd's Rep. 425

Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam (*The Amstelslot*) [1963] 2 Lloyd's Rep. 223

Unitramp v. Garnac Grain Co. Inc. (*The Hermine*) [1979] 1 Lloyd's Rep. 212

Volcafe Ltd. v. Compania Sud America de Vapores S.A. [2015] EWHC 516 (Comm.)

*Wadi Sudr, The* [2010] 1 Lloyd's Rep. 193

Whistler International Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (*The Hill Harmony*) [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 (H.L.)

*World Symphony, The* [1991] 2 Lloyd's Rep. 115



## LEGISLACIÓN

### I. LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

Código de Comercio de 22 de agosto de 1885.

Código Civil de 24 de julio de 1889.

Real Decreto de 14 de febrero de 1947, por el que se aprueba el Reglamento Hipotecario.

Ley de 22 de diciembre de 1949, de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque.

Real Decreto de 14 de diciembre de 1956 por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil.

Ley 16/1987 de 30 de Julio, de Ordenación del Transporte Terrestre.

Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre el Contrato de Agencia.

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Real Decreto 720/1984, de 28 de marzo, sobre la ordenación del transporte marítimo regular.

Real Decreto 371/1987, de 13 de enero, por el que se aprueba el reglamento de estiba y desestiba de buques.

Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.

Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre las Condiciones Generales de la Contratación.

Real Decreto 1867/1998, de 4 de septiembre, por el que se modifican determinados artículos del Reglamento Hipotecario

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles,

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y el comercio electrónico.

Ley 40/2002, de 14 de noviembre, que regula los contratos de aparcamientos de vehículos.

Ley 44/2006, de 29 de diciembre, de mejora de la protección de los consumidores y usuarios, que modifica la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del Contrato de Aparcamiento de Vehículos.

Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de contrato de transporte terrestre de mercancías.

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.

Ley 14/2014, de 24 de junio, de Navegación Marítima.

## II. REGLAMENTOS COMUNITARIOS

Reglamento (CEE) n.º 4056/86 del Consejo de 22 de diciembre de 1986 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos.

Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.

Reglamento (CE) n.º 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación de artículo 85, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios).

Reglamento (CE) n.º 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios).

Reglamento (CEE) n.º 1419/2006 del Consejo, por el cual que deroga el Reglamento (CEE) n.º 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) n.º 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios

internacionales de *tramp*.

### **III. DERECHO INTERNACIONAL**

Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 24 de agosto de 1924, modificado en los Protocolos de 1968 y 1979, también conocidas como las Reglas de la Haya Visby.

Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores, aprobado en Ginebra el 2 de diciembre de 1972.

Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972, también conocido como COLREGS.

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, también conocido como MARPOL.

Convenio de Hamburgo, aprobado por la Convención de Naciones Unidas el 13 de marzo de 1978, sobre transporte marítimo de mercancías, también conocido como Reglas de Hamburgo.

Las Reglas de York y Amberes, aprobadas por la XXX asamblea del Comité Marítimo Internacional en Hamburgo, el 5 de abril de 1974, modificadas por las versiones de 1994, 2004 y 2016.

Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa de mercaderías, también conocida como la Convención de Viena de 11 de Abril de 1980.

Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, firmando en 7 de febrero de 1992 en Maastricht.

Reglas y usos uniformes para créditos documentarios (UPC 600).

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, conocido como las "Reglas de Rotterdam", adoptado en Nueva York por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008.

### **IV. DERECHO EXTRANJERO**

## EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR ESPACIO

Marine Insurance Act (MIA) 1906.

Codice della Navigazione italiano de 1942, reformado según Decreto Legge 12 Setiembre 2014 n.º 133.

Carriage of Goods by Sea Act 1971.

Supreme Court Act 1981.

Shipping Act 1984.

Código Marítimo Noruego, de 24 de junio de 1994, n.º 39 y sus modificaciones mediante la Ley de 7 de junio de 2013, n.º 30.

Ocean Shipping Reform Act de 1998.

Baltic Code 2014.





