

**FREDDY BELISARIO CAPELLA**

**EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUES**

**A**

**CASCO DESNUDO**

**(ESPECIAL REFERENCIA A LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA)**

**TRABAJO DE ASCENSO PARA OPTAR A LA CATEGORÍA**

**PROFESOR ASOCIADO**

**CARACAS – VENEZUELA**

**2013**

## 1.- Derecho Marítimo.

Tratándose de un tema de Derecho Marítimo se estima prudente comenzar estas páginas haciendo unas breves consideraciones sobre esta rama de las ciencias jurídicas.

El maritimista francés *Georges Ripert* define el Derecho Marítimo de la siguiente manera:

*“Es el derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo el objeto”.*

Si se desgrana la definición dada observaremos que el Derecho Marítimo agrupa todos aquellos vínculos entre sujetos, y entre ellos y una cosa corporal que es el buque, que se desenvuelven en el mar y en otros espacios acuáticos y cuya finalidad es el intercambio de bienes y servicios utilizando dicha construcción flotante.

Se puede señalar que el Derecho Marítimo tiene evidentemente rasgos peculiares, los cuales no corresponden únicamente al comercio marítimo, sino que tienen que ver con todo lo atinente a la navegación, cuestión que no es de mero léxico, sino de amplitud de la noción. Este conglomerado de disposiciones jurídicas que gobiernan o regentan la navegación no es un derecho suplementario, accesorio, sino, que al contrario, es un derecho primordial, con configuraciones propias, y por consiguiente, con ribetes de particularidad.

También se ha definido el Derecho Marítimo, como el conjunto de reglas y principios que regulan la navegación marítima y las relaciones jurídicas que dimanen de la misma. Comprende, por lo tanto, todos los asuntos jurídicos que tienen su causa en el hecho técnico de la navegación marítima, sean de carácter público o privado, nacional o internacional, tales como: La condición jurídica de los espacios acuáticos, el régimen legal de los buques, la movilización por los espacios acuáticos, los transportes, los contratos de utilización de los buques, los servicios auxiliares de la navegación, los riesgos

de la navegación, la situación del personal afectado a la navegación marítima, el salvamento de y por buques, los seguros marítimos, el régimen de las infraestructuras portuarias, etc.

Son tantas las definiciones que se han dado del Derecho Marítimo, que hacer una enumeración de todas ellas desnaturalizaría el espíritu del presente trabajo.

Para ponerle colofón a este epígrafe, es preciso señalar que debe hacerse la diferenciación entre Derecho Marítimo Público y Derecho Marítimo Privado. El Derecho Marítimo Público incumbe al Derecho Internacional Público y al Derecho Constitucional y Administrativo. Por su parte el Derecho Marítimo Privado está ligado estrechamente a la actividad comercial, por supuesto respetando la autonomía, particularidad e internacionalidad de la disciplina marítima.

El tema que se va a tratar en estas páginas, tiene que ver exclusivamente con el Derecho Marítimo Privado que se ha definido comúnmente como el conjunto de relaciones jurídicas entre personas privadas como consecuencia de la explotación de los buques o de la navegación en general.

## **2.- El Buque.**

Refiriéndose al buque, el maritimista italiano *Antonio Brunetti* señalaba lo siguiente:

*“La nave sólo puede ser objeto de derechos. Es un concepto intuitivo, que deriva de la noción ya expuesta e ilustrada de “cosa” del derecho privado, aceptado también por las legislaciones, que conciben el patrimonio naval, como entidad autónoma distinta del restante patrimonio terrestre del armador. La nebulosa teoría que quería hallar en la nave una persona jurídica, ha sido combatida por la crítica más autorizada, con el solo apoyo de la lógica, la cual, nos demuestra que no existen derechos y obligaciones de la*

*nave, que no sean al mismo tiempo derechos y obligaciones de las personas a las cuales pertenece o que la administran”.*<sup>1</sup>

Como quiera que el buque se tiene jurídicamente como un bien objeto de Derecho y de tráfico jurídico y no se estima como un sujeto de derecho por cuanto no es capaz de ser titular de deberes y derechos, y además a que constituye la herramienta fundamental alrededor del cual se desenvuelven todos los contratos que versan sobre la utilización del buque, nada más lógico que hacer algunas breves referencias a este instrumento fundamental de la navegación por agua.

De conformidad con la Enciclopedia General del Mar el vocablo “*buque*” proviene de la expresión germana “*buk*”, vientre y se considera como un vaso flotante, impermeable y resistente, dotado de medios de navegar con seguridad. Todo buque debe reunir unas cualidades principales y que son: flotabilidad, estabilidad, solidez y gobierno o evolución.<sup>2</sup>

Resulta indiscutible que el buque, como construcción flotante destinada a la navegación, ocupa lugar relevante en el Derecho Marítimo, en consideración a que es una herramienta que agrupa la totalidad de los intereses de los distintos sujetos que están relacionados con la expedición marítima, por lo que en torno a su imagen se puede estructurar la ordenación de la ciencia jurídica, que tiene por objeto el Derecho de la Navegación Marítima en su escenario comercial.

El buque, como herramienta del transporte marítimo, es un elemento imprescindible de la navegación por los espacios acuáticos. Entre las definiciones que se han dado del buque hay algunas que lo consideran como un artefacto que flota y que se desplaza por sí mismo de un lugar a otro por

---

<sup>1</sup> BRUNETTI, Antonio. Derecho Marítimo Privado Italiano. Tomo I. Bosch, Casa Editorial. Barcelona – España. 1959. Página 345.

<sup>2</sup> ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR. Primer Volumen. Ediciones Garriga, S.A. Madrid – Barcelona – España. 1957. Página 786.

el agua (por ejemplo, para el transporte de carga) o para suministrar unos servicios acuáticos (por ejemplo, remolcar buques en las dársenas de los puertos). En nuestro ordenamiento jurídico marítimo, el buque está concebido como toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera que sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad.

Es preciso tener claro que el buque por sus rasgos físicos, es un bien mueble por su naturaleza, y vaya que lo es por cuanto presta una utilidad, desplazándose por todas las latitudes acuáticas del planeta.

El buque además es un bien registrable. Participa en ese sentido de un régimen análogo al de los bienes inmuebles que deben inscribirse en el Registro de la propiedad. De acuerdo a nuestro ordenamiento jurídico marítimo, el buque debe inscribirse en el Registro Naval Venezolano (RENAVE). El móvil de esta analogía hay que percibirlo en la trascendencia económica social del buque y en que esta coyuntura parece exigir la publicidad registral de la propiedad y derechos reales establecidos sobre esa construcción flotante como la fórmula más idónea para que su desplazamiento por todos los espacios acuáticos pueda verificarse en las convenientes condiciones de seguridad jurídica.

Sin lugar a dudas, el buque constituye una unidad de producción, precisamente porque alrededor de esta construcción flotante se mezclan y mueven un conjunto de individuos y una serie de elementos materiales adecuadamente organizados para lograr bienes y servicios. Por eso siempre se ha expresado que el buque como unidad de producción proporciona un servicio que se traduce en el transporte acuático de mercancías o de personas. En el supuesto del transporte de mercancías forma parte de ese engranaje que se conoce como proceso económico en el cual la mercancía obtiene un valor agregado. Y en la hipótesis del transporte de personas se ocupa de generar un servicio porque da satisfacción a una necesidad de

interés general, que consiste en el traslado de seres humanos de un sitio de origen a otro de destino.<sup>3</sup>

El buque incuestionablemente es de gran utilidad, para generar ganancias y lograr a través de su explotación, distintos provechos de carácter económico. Es además una industria internacional porque entra dentro de de las diversas operaciones ejecutadas alrededor del mundo y destinadas a la obtención, transformación y transporte de uno o varios productos naturales o sometidos a otro proceso industrial preparatorio.

### **3.- Los espacios acuáticos como infraestructura natural.**

Como quiera que el arrendamiento a casco desnudo lleva consigo la utilización de uno o varios buques que suelen desplazarse continuamente por los espacios acuáticos para cumplir con el propósito estipulado en el contrato respectivo, se hace necesario, a los efectos de este estudio, conocer cuáles son esos espacios acuáticos.

Los espacios acuáticos de la República son aquellos que comprenden todas las áreas, marítimas, fluviales y lacustres donde ésta ejerza soberanía, derechos de soberanía, jurisdicción y control conforme al Derecho Interno e Internacional; y se entiende a sus ríos, lagos, lagunas, bahías, incluyendo las históricas, deltas y demás aguas interiores, su mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental, así como sobre cualquier otra aérea marina y submarina que pudiese surgir con base en el desarrollo del Derecho Internacional.

Los buques suelen desplazarse ordinariamente por las vías navegables, entendiéndose por éstas aquellos cuerpos de agua que permiten el desplazamiento de los buques sin ningún tipo de inconveniente, como el mar, los ríos y los lagos.

---

<sup>3</sup> PINACHO BOLAÑO – RIVADENEIRA, Javier. Tráfico Marítimo. Fondo Editorial de Ingeniería Naval. Madrid – España. 1978. Página 20.

Frecuentemente la vía navegable que internacionalmente utilizan los buques es el mar que se puede definir como la extensión de agua, generalmente salada, que cubre la mayor parte de la superficie terrestre.

El mar viene a constituir la infraestructura natural por la cual se desplazan los buques de todas las latitudes, con la finalidad de efectuar a través de ella un permanente, regular y constante tráfico comercial.<sup>4</sup>

#### **4.- Referencias históricas del contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Vestigios del arrendamiento de buques se encuentran en algunos cuerpos de leyes antiguos como el *Talmud* y el *Código de Hammurabi*.

A título ilustrativo, el Talmud era un conjunto de leyes y disposiciones que regulaban, y que regulan todavía, en su gran parte la vida de los judíos.

Del Talmud, que en total consta de 12 volúmenes, hay dos versiones: la de *Jerusalén* también denominada de *Palestina*, que data del siglo IV y la de *Babilonia* que data del siglo VI y es considerada la mejor de las dos, sin que se pueda decir que sea, ni con mucho, una obra literaria.

Los maritimistas estudiosos de este contrato han señalado, que del examen y comparación del Talmud de Jerusalén y del Talmud de Babilonia se puede arribar a la conclusión que los babilonios adoptaron preceptos del remoto Derecho Marítimo fenicio, como se constata de los textos del *Código Lipit - Istar* obra jurídica escrita en lengua sumeria y codificada en tiempos del rey sumerio de *Isín Lipit Ishtar* (c. 2112 – 2046 a. C) y que fue promulgada cuando Isín era la potencia hegemónica de la Baja Mesopotamia, y también se constata de la *Leyes Acadias de Eshunna*, compilación de normas encontradas en la ciudad – Estado mesopotámica *Eshunna*. Precisamente en esos dos cuerpos legales se puede encontrar la evidencia más primitiva de la

---

<sup>4</sup> BELISARIO CAPELLA, Freddy. Derecho del Transporte Marítimo. Miguel Ángel García e Hijos, S. R. L. Caracas – Venezuela. 2012. Página 71.

existencia de contratos de arrendamiento de buques de río *con o sin los servicios del batelero*.<sup>5</sup>

Para un mejor entendimiento la expresión “*batelero*” es la persona que maneja un *batel* que es la lancha o la mayor de las embarcaciones de una nao.

De igual manera en el *Código de Hammurabi* (año 1700 a. de J.C.) que era una conjunto de disposiciones jurídicas dictadas por el rey *Hammurabi* de Babilonia que debían observarse en todas las cortes imperiales de su jurisdicción se encuentran indicios del arrendamiento de buques. Dicho código que incluye cerca 280 leyes, fue esculpido en un monumento de piedra negra que actualmente se conserva en el Museo de Louvre en París, Francia.<sup>6</sup>

Los estudiosos de la materia han expresado que en el parágrafo 236 del referido Código aparece la figura que en la actualidad se denomina arrendamiento de buques a “*casco desnudo*”, que eran cedidos por sus dueños a terceros que los arrendaban con la finalidad de explotarlos en nombre y por cuenta propia. De igual manera en el parágrafo 237 del referido dispositivo legal, se regulaba el arrendamiento de buque “*armado y equipado*”, situación que ha suscitado – desde hace muchos años – esa edificación concerniente al contrato de “*Fletamento*”, que visualiza en éste

---

<sup>5</sup> GARCÍA PITA Y LASTRES, José Luis. Arrendamientos de Buques y Derecho Marítimo (Con especial referencia al “Derecho de Formularios”). Tirant lo Blanch. Valencia – España. 2006. Página 106.

<sup>6</sup> HAMMURABI. Sexto rey de Babilonia durante el Primer Imperio Babilónico, desde el año 1792 al año 1750 a. C, según la cronología del Antiguo Oriente Próximo. Se convirtió en el primer rey del Imperio Babilónico después de la abdicación de su padre, *Sin-Muballit*, al extender el control de Babilonia sobre Mesopotamia tras vencer varias guerras contra los reinos vecinos. Aunque su imperio controlaba toda Mesopotamia en el momento de su muerte, sus sucesores fueron incapaces de mantenerlo. HAMMURABI es conocido por el conjunto de leyes llamadas Código de Hammurabi, uno de los de los primeros códigos de leyes escritas de la Historia. Estas leyes fueron escritas en una estela de piedra de 2,4 metros de altura, encontrada en Persia en 1901 pero de procedencia desconocida.

nada más que un mero contrato de arrendamiento, compuesto de “cosa” y de “obra”.<sup>7</sup>

Luego, en el escenario griego, apareció el término “*nauclero*” el cual aludía al piloto o patrono de un buque y también al capitán y propietario de un buque mercante.

Se dice que en la Grecia antigua la denominación de “*nauclero*” se le daba al propietario de un buque que lo utilizaba para transportar sus propias mercancías o le alquilaba sus espacios a los *émporos* para que éstos almacenaran sus mercaderías a los fines de trasladarla de un puerto a otro.<sup>8</sup>

En la Enciclopedia General del Mar la expresión “*nauclero*” está referida al oficial de mar o contramaestre que en las embarcaciones de vela mandaba la maniobra, así como el piloto dirigía la derrota. Era el segundo a bordo y esta denominación se conservó hasta el siglo XVII. También se aplicó al dueño de la nave y al patrón o piloto de una embarcación pequeña.<sup>9</sup>

En lo concerniente al Derecho Romano – en el período clásico – apareció la figura de la *locatio conductio* que se definía como el contrato por el cual una persona se obliga a procurar a otra persona, sea el goce de una cosa, sea la ejecución de una obra determinada, sea sus servicios, mediante el pago de una remuneración en dinero, llamado *merces*, que se obliga a darle la otra parte.

La *locatio conductio* tenía tres modalidades, a saber:

- *Locatio conductio rei* o arrendamiento de cosa.
- *Locatio conductio operarum* o arrendamiento de servicios.

---

<sup>7</sup> GARCÍA PITA Y LASTRES, José Luis. Obra citada. Página 106.

<sup>8</sup> Los *émporos* se dedicaban al comercio internacional comprando en un lugar una mercancía que no habían fabricado para transportarla en un buque que no les pertenecía hasta otro puerto donde le vendían.

<sup>9</sup> ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR. Tomo IV. Ediciones Garriga, S.A. Madrid – Barcelona – España. Página 768.

- *Locatio conductio operis faciendi* o arrendamiento de obra.<sup>10</sup>

La situación de que mediante la *locatio conductio* una persona pudiera entregar una cosa a otra persona, quien aceptaba a su vez la obligación de retornarla al cabo de cierto tiempo o en otro lugar, era una herramienta perfecta para la estructuración de las instituciones arrendaticias o de transporte que se conformaron ulteriormente.

Las partes en ese período romano iban plasmando y admitiendo diferentes tipos de *locatio conductio* y así aparecieron las siguientes formas:

- La *locatio navis*, como variedad singular de la *locatio conductio rei* análoga al actual contrato de arrendamiento de buque.
- La “*Locatio navis et operarum magistri et nautarum*”, como forma especial de la “*locatio conductio operarum*”, pese a que se asemeja a una figura mezclada, que acopla elementos del arrendamiento de cosa, con elementos del arrendamiento de servicios.
- La *locatio rerum vehendarum mercium*, como modalidad representativa de la *locatio conductio operis*, similar al actual contrato de transporte marítimo de mercancías.

La manera más sencilla de explotar un buque era la “*Locatio navis*”, ya que de acuerdo a este contrato, el arrendador “*locator*” entregaba el buque al arrendatario para que lo emplease ordinariamente como modo de transporte, a cambio de un precio denominado “*merces*”.

Cabe destacar que en el arrendamiento de buque, el arrendador y el arrendatario eran conocidos como “*locator*” y “*conductor*” respectivamente.

La característica fundamental de la “*Locatio rerum vehendarum mercium*” era que la posición de “*locator*” y “*conductor*” se alteraban, ya que “*locator*”

---

<sup>10</sup> FOIGNET, René. Manual Elemental de Derecho Romano. José M. Cajica, Jr., S.A. Puebla – México. 1956. Página 151

era el cargador interesado en las mercancías, que colocaba dichos géneros a disposición del porteador, para su transporte, de manera que cuando el transportista se arrogaba la obligación de trasladarlas se convertía en “conductor” y se obligaba a devolverlas en el puerto de destino.

Se encuentran referencias de el arrendamiento de buques en el Consulado del Mar que es una colección en lengua catalán de costumbres y ordenanzas de Derecho Marítimo; se publicó en Barcelona en el siglo XV; la obra (en catalán, *Lo Libre de Consolat*) contiene reglas de procedimientos para las cortes de los magistrados comerciales (cónsules del mar), antiguas costumbres marítimas y ordenanzas para los buques de guerra, gozó de gran autoridad en toda la costa del Mediterráneo.

En el Consulado del Mar se encuentran algunas crónicas a la “*nau logada a scar*” (nave arrendada por un tanto alzado) de manera que “*señor de nau o de leny si loga a scar a algún home aco que haurá mostrat al logador, alló li haura a donar per continuent*” (señor o dueño de nave o leño si arrienda por tanto alzado a algún hombre, aquello que mostró habrá de dar).<sup>11</sup>

En el curso de la Edad Media, “para el transporte marítimo se arrendaba (*louait*) comúnmente todo el buque y el armador era, generalmente, no solamente el propietario exclusivo sino también el comandante efectivo de la expedición marítima respectiva y con posterioridad prevaleció la hipótesis de la estimación del fletamento total como un arrendamiento (*locatio rei, locatio navis*). Esta noción que acepta la Ordenanza francesa de Luis XIV de 1681 también conocida como Ordenanza de Colbert se trasladó al Código francés y de éste dispositivo legal la adoptaron muchos ordenamientos jurídicos comerciales. La condición jurídica del fletador era así la de un

---

<sup>11</sup> GORINA YSERN, Montserrat. Consideraciones sobre “Bareboat Charter” y “Time Charter by Demise”. Librería Bosch. Barcelona – España. 1986. Página 64.

arrendatario, de la misma manera de quien dispone de un inmueble arrendado.<sup>12</sup>

El concepto de “*arrendamiento*” pervive en las Ordenanzas de Bilbao de 1737, que fueron Código de Comercio para muchos países de América, aun cuando ya se vincula esta expresión a la noción de la “*conducción de unos puertos a otros*”, como propósito fundamental del contrato.<sup>13</sup>

Con el correr del tiempo se operó la desunión del criterio unitario de arrendamiento, y se aislaron en el fondo los contratos de arrendamiento, en contratos de arrendamiento de cosas, y los contratos de arrendamiento de obra o servicios.

Ya avanzado el siglo XIX, se produce un desenvolvimiento vertiginoso de la navegación y comenzaron a aparecer diferentes modalidades de utilización del buque y consecuentemente tipos de contratos con rasgos que le eran peculiares, como el arrendamiento a casco desnudo, el fletamento por tiempo, el fletamento por viaje, el fletamento por volumen o cantidad, el contrato de pasaje, presentándose la insoslayable necesidad de enmarcar estos contratos en una clase específica.

Importa advertir que el criterio de que el arrendamiento de buque y el fletamento son dos contratos diferentes está cada día más arraigado en los diversos ordenamientos jurídicos.

El tipo de contrato que vamos a analizar en este trabajo es el denominado arrendamiento a casco desnudo conocido también como “*Bareboat Charter*”, en inglés, “*Affrètement coque nue*” en francés y “*Locazione di Nave*” en italiano.

---

<sup>12</sup> FARIÑA, Francisco. Derecho y Legislación Marítima. BOSCH, Casa Editorial. Barcelona – España. 1955. Página 172

<sup>13</sup> GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Octava Edición. Imprenta Aguirre. Madrid – España. 1983. Página 692.

En los tiempos actuales el contrato de arrendamiento a casco desnudo es una modalidad normal en el negocio marítimo y está regulada por casi todos los ordenamientos jurídicos marítimos del planeta.

## **5.- Formas de explotación del transporte marítimo.**

A los efectos de tener una visión clara del tema sobre el cual versa la presente investigación, resulta conveniente hacer algunas consideraciones sobre las formas de explotación del transporte marítimo.

Se entiende por transporte marítimo la actividad de trasladar personas o bienes por los espacios acuáticos de un área geográfica a otra a bordo de un buque con un propósito eminentemente lucrativo.

En la actualidad el transporte marítimo suele explotarse mediante dos tipos de modalidades: líneas regulares y buques de navegación libre o buques “*tramp*”, expresión en el idioma inglés que significa vagabundo.

Las líneas regulares se caracterizan por la circunstancia de que los buques empleados en ellas tienen un itinerario fijo entre diversas zonas geográficas y divulgadas de manera pública, con salidas y llegadas frecuentes y espaciadas de manera regular. Por otra parte, la capacidad de dichos buques está a la disposición de los probables cargadores, sin restricción alguna en cuanto a cantidades mínimas. Los fletes de los buques de línea se hacen públicos y resultan atractivos para los cargadores y receptores de mercancías.<sup>14</sup>

Es importante señalar que el transporte marítimo de línea se caracteriza por el empleo del conocimiento de embarque que en la Ley de Comercio Marítimo se conceptúa como el documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquel que lo reemplace y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento

---

<sup>14</sup> BAENA, Josep. Transporte Internacional. Legis Book. Valencia – España. 2002. Página 43.

correspondiente y según el cual las mercancías han de entregarse a una persona determinada, a la orden o al portador.<sup>15</sup>

Ahora bien, con la finalidad de restringir, los armadores que sirven los tráficos de línea regular fundaron las denominadas Conferencias de Fletes, entidades que congregan a un determinado número de armadores que prestan servicio en el mismo tráfico y estipulan unas tarifas de fletes y condiciones de embarque uniformes para todos los que pertenecen a la Conferencia.<sup>16</sup>

Las conferencias han sido definidas de la siguiente manera:

*“Grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en un ruta o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares”.*<sup>17</sup>

De acuerdo con el concepto de conferencia marítima no pueden estimarse como tales los convenios en que participen uno o más transportistas que no reúnan los requisitos de armadores para el servicio de línea conferenciado. En otras palabras, es una condición *sine qua non* que la totalidad de los

---

<sup>15</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 197, numeral 7.

<sup>16</sup> HUGAS ALBADALEJO, Ricardo. El Transporte y los Fletamentos Marítimos. 3ª Edición. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. Barcelona – España. Página 21.

<sup>17</sup> BOET SERRA, Elena. La Libre Competencia en el Transporte Marítimo (El tráfico de mercancías de línea regular). J.M. Bosch Editor. Zaragoza – España. 2000. Página 292.

integrantes de la conferencia aprovechen los buques en los que se lleva a cabo el transporte marítimo regular de la línea conferenciada.<sup>18</sup>

Las Conferencias Marítimas pueden ser de dos tipos, a saber:

- Conferencias Abiertas. Este tipo de conferencia es una práctica legalizada en los Estados Unidos de América, que posibilita a cualquier empresa de línea regular obtener la condición de miembro de la conferencia y salir de la misma sin ninguna clase de sanción. En otras palabras, en este tipo de conferencias hay libertad de ingreso.
- Conferencias cerradas. Este tipo de conferencia no hay libertad de ingreso, por consiguiente, queda a juicio de los que forman parte de esta conferencia la aceptación de nuevos miembros.

Merece especial atención los denominados “*Contratos de Fidelidad*”, a través de los cuales se verifica un extorno o devolución sobre el flete hasta del orden del 10 por ciento, pero para que esto opere es imprescindible que los cargadores hayan realizado todos sus embarques con las líneas que forman parte de la conferencia.

En los contratos de fidelidad suelen presentarse dos modalidades, a saber:

- Modalidad de descuento diferido. Esta modalidad es una práctica restrictiva que consiste en estimular a los cargadores para que hagan sus embarques en buques de la conferencia, la cual le promete hacer un descuento sobre el flete de todos sus embarques calculados en períodos de seis (6) meses.
- Modalidad de tarifa especial. Con esta modalidad de tarifa especial los cargadores podrán obtener fletes más bajos si realizan la totalidad de sus embarques en buques de la conferencia; o fletes más altos cuando

---

<sup>18</sup> La primera conferencia marítima surgió en Calcuta en 1875 como consecuencia de la inestabilidad, exceso de tonelaje e intensa competencia que soportaba el tráfico marítimo de línea. En la actualidad existen más de 775 conferencias operando en todo el tráfico mundial de línea.

los cargadores tienen la posibilidad de actuar con entera libertad para hacer los embarques de sus mercancías, es decir, unas veces utilizan los buques de la conferencia y otras veces no.<sup>19</sup>

Al lado de las Conferencias funcionan los llamados “*Outsiders*” que son también servicios regulares configurados comúnmente por empresas navieras individuales o agrupadas, con lineamientos fundamentales de actuación análogos a los servicios conferenciados, con excepción de la política de fletes. En esta materia, los outsiders establecen sus propias tarifas, tomando o no como referencia aquellas estipuladas por la Conferencia que actúa en el escenario geográfico donde ellos se desenvuelven.

Los buques destinados a la navegación libre o buques “*tramp*”, no tienen un itinerario fijo, ni un calendario regular de llegadas y salidas y normalmente después de descargar su mercancía en un puerto, también toman mercancías en el mismo, o en uno cercano con destino a otro puerto, continuando esa vida errante hasta el término de su vida útil. Estos buques ordinariamente transportan, en general, mercancías completas que son propiedad de un solo cargador.

Es importante acotar que en la práctica opera una conexión recíproca de las dos formas de explotación del transporte marítimo. En ese sentido, puede darse el supuesto de que determinadas compañías navieras no encuentren utilización para sus construcciones flotantes y entonces optan por ofrecerlos en un mercado de libre contratación al igual que los buques de navegación libre o *tramp*, es decir, a un mercado sometido a los rigores de la oferta y la demanda, donde por una parte convergen los armadores ofreciendo sus buques y por otra parte los fletadores requiriendo espacio para el transporte de sus respectivas cargas.

---

<sup>19</sup> HUGAS ALBADALEJO, Ricardo. El Transporte y los Fletamentos Marítimos. 3ª Edición. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. España. 1984. Página 22

A pesar de lo expuesto con antelación, también puede presentarse una situación opuesta, es decir se puede dar el caso de buques de navegación libre que se encuentran dedicados a las tareas propias de buques de línea regular.<sup>20</sup>

## **6.- Definición de contrato en general.**

Como quiera que el tópico que vamos a desarrollar es el atinente al contrato de arrendamiento a casco desnudo que constituye unos de los contratos de utilización del buque, se estima prudente hacer algunas consideraciones generales sobre la figura del contrato propiamente dicha.

La definición de contrato constituye incuestionablemente una labor bastante espinosa, sin embargo se puede decir que en sentido *lato* equivale a convención. El contrato tiene lugar cuando varias personas se ponen de acuerdo con respecto a una declaración de voluntad común dirigida a regular sus derechos. Cabe añadir que las convenciones efectuadas en los contratos constituyen para las partes una normativa la cual deben obedecer como si se tratase de la misma ley.

Es de acotar que los contratos obligan no solamente a lo que se dispone en su estructura normativa, sino también a todas las consecuencias que puedan estimarse hubiesen sido virtualmente comprendidas en su contenido.<sup>21</sup>

El artículo 1.133 del Código Civil define el contrato como una convención entre dos o más personas para constituir, reglar, transmitir, modificar y extinguir entre ellas un vínculo jurídico.

De la definición dada se pueden extraer los siguientes elementos:

---

<sup>20</sup> GORINA YSERN, Monserrat. Consideraciones sobre “Bareboat Charter y “Time Charter by Demise”. Librería Bosch. Barcelona – España. 1986. Página 25.

<sup>21</sup> RAMÍREZ GRONDA, Juan D. Diccionario Jurídico. Sexta Edición. Editorial Claridad. Buenos Aires. Argentina. 1965. Página 89.

- a) Acuerdo de voluntades. El contrato es un gráfico general en el cual el ingrediente imperante es el acuerdo de voluntades, que constituye la sustancia misma de la contratación.
- b) Crea, modifica o extingue obligaciones. Ha sido objeto de polémica en la doctrina, la distinción entre el contrato en el sentido de que esta figura sólo crea obligaciones, y la convención en el sentido de que modifica y extingue obligaciones.

En la actualidad, esta posición ha sido descartada, y el contrato puede crear, modificar y extinguir obligaciones.

- c) Estas obligaciones producen prestaciones. Indefectiblemente los contratos generan obligaciones de hacer, de no hacer o de dar, la existencia de estas prestaciones conducen a expresar que en todo contrato aparecen dos sujetos: uno acreedor y otro deudor.<sup>22</sup>

Finalmente diremos que el contrato es un acto jurídico, aunque se debe hacer la salvedad de que no todo acto jurídico pueda ser un contrato.

A los efectos ilustrativos, se entiende por acto jurídico el acto voluntario lícito, que tiene por propósito inmediato establecer entre las personas relaciones jurídicas, crear, modificar, transferir, conservar o aniquilar derechos.<sup>23</sup>

## **7.- Condiciones requeridas para la existencia del contrato.**

Las condiciones requeridas para la existencia del contrato son:

- a) Consentimiento de las partes.
- b) Objeto que pueda ser materia de contrato.

---

<sup>22</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo II. Ediciones Libra, C.A. Caracas – Venezuela. 1994. Página 471.

<sup>23</sup> OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 26ª Edición. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires – Argentina. 1999. Página 54.

c) Causa lícita.<sup>24</sup>

El consentimiento es la manifestación de voluntad por medio de la cual una persona se pone acuerdo con otra con la finalidad de vincularse por medio de un contrato. Puede ser expreso o tácito.

El objeto que pueda ser materia de contrato es generar una o varias obligaciones de dar, hacer o no hacer. Para la generalidad de los autores el objeto no es propiamente un elemento del contrato, sino un elemento de la obligación.

El objeto del contrato es posible, lícito, determinado o determinable.<sup>25</sup>

La causa de los contratos es concebida como la función económica social que el contrato cumple, considerado en su integridad. Esta función estriba en el cambio de una situación jurídica preexistente y es susceptible de una apreciación objetiva y de una subjetiva. Desde la óptica objetiva, la causa es la función económica social que el contrato cumple, y es constante, cualquiera que fuese la intención de las partes. Desde la esfera subjetiva, la causa es la función que cumple el contrato de conformidad con la común intención de las partes.

El contrato requiere de una causa, sin ese requisito sería incomprensible, igual sucedería si hay ausencia del consentimiento y del objeto.<sup>26</sup>

La obligación sin causa, o fundada en una causa falsa o ilícita, no tiene ningún efecto.

La causa es ilícita cuando es contraria a la ley, a las buenas costumbres o al orden público.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Código Civil. Artículo 1.141.

<sup>25</sup> Código Civil. Artículo 1.155.

<sup>26</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo II. Obra citada. Página 91.

<sup>27</sup> Código Civil. Artículo 1.157.

Se debe indicar, por supuesto, que en materia de contrato es indispensable que la capacidad para obligarse esté en estrecha relación con la capacidad de obrar. Se requiere la capacidad general para contraer obligaciones válidas, por lo que aunque no se defina de manera expresa, abarca la capacidad para contratar, capacidad para prestar un consentimiento válido que vincule a la persona, por consiguiente debe estarse a la edad, capacidad de discernimiento, incapacidades y prohibiciones legales.

Todas las condiciones requeridas para la existencia de un contrato, son aplicables a las diversas formas de contratos de utilización del buque y en nuestro caso al contrato de arrendamiento a casco desnudo.

#### **8.- Contratos de utilización del buque.**

Sobre la expresión “*contratos de utilización del buque*” se ha levantado una interesante polémica, ya que algunos maritimistas consideran que lo correcto es emplear el término de “*contratos de explotación del buque*”, tomando en consideración que la palabra “*utilización*” significa emplear el buque con determinada finalidad que no necesariamente tienen que ser de carácter comercial; en tanto que la frase “*explotación*” es la de obtener con el buque una utilidad o ganancia determinada.

Dejando a un lado esta controversia doctrinal y en consideración a que la Ley de Comercio Marítimo no da una definición de los contratos de utilización del buque, se puede decir que son aquellos que tienen como propósito esencial regular las relaciones jurídicas para el empleo de buques en actividades específicamente relacionadas con el hecho técnico de la navegación y las consecuencias que de ellas se deriven y que no resulten contrarias al orden público nacional, de conformidad con lo previsto en el ordenamiento jurídico marítimo.

Es de acotar que el hecho técnico de la navegación tiene que ver con el desplazamiento de una construcción flotante denominada buque por los espacios acuáticos y las relaciones jurídicas que de ese hecho se derivan.

Esas consecuencias jurídicas no deben ser contrarias al orden público nacional, entendiéndose como tal la serie de preceptos establecidos de manera imperativa, por el legislador en protección y defensa del interés supremo de la colectividad o de la moral social.<sup>28</sup>

En concreto, los contratos de utilización del buque son aquellos que tienen como propósito emplear útilmente un buque y mediante el cual una de las partes, a cambio de una contraprestación, obtiene el derecho al uso, goce y disfrute del mismo y al cumplimiento, por parte de su contratante, de un determinada actividad acuática que habrá de efectuarse a través del empleo apropiado de la respectiva construcción flotante.

### **9.- Carácter imperativo de las disposiciones relativas al transporte de mercancías y pasajeros.**

Antes de entrar al análisis de este rubro, es preciso señalar que una disposición legal reviste carácter imperativo cuando no es posible apartarse de lo que obliga o prohíbe. En otras palabras, las que se imponen sin posibilidad de acuerdo o decisión en contra pues sus consecuencias deben acaecer con independencia de las pretensiones de las personas.

En armonía con lo antes expuesto, debemos dejar sentado que la Ley de Comercio Marítimo expresamente dispone que las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario.<sup>29</sup>

De lo anteriormente señalado, se observa que la condición *imperativa* o *supletoria* dimana de la misma Ley de Comercio Marítimo, de no ser así se presentaría la difícil situación de si las partes pueden o no obviar las disposiciones de la referida ley. Por lo tanto debe tomarse en consideración lo siguiente: si la norma se ha implantado tomando en cuenta los intereses

---

<sup>28</sup> DUNCKER BIGGS, Federico. Derecho Internacional Privado (Parte General). 3ª Edición. Editorial Jurídica de Chile, Santiago. 1967. Página 411

<sup>29</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 150.

sociales, públicos, colectivos, debe estimarse *imperativa*; si en cambio, únicamente ha prestado su atención a los intereses de las partes, si de manera exclusiva se ha querido regular las relaciones particulares; la norma es *supletoria*.

El carácter imperativo de de las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajero contenidas en la Ley de Comercio Marítimo significa que, por una parte esas disposiciones son obligatorias y estipulan obligaciones y deberes jurídicos y por la otra confieren derechos. Lo cual quiere decir que siempre hay una voluntad que manda, que somete, y otra que obedece. En este sentido, la Ley de Comercio Marítimo impone sus mandatos, aun en contra de la voluntad de sus destinatarios. Su incumplimiento trae consigo la imposición de una sanción, una condena impuesta por ella misma.

Expresado de otra manera, las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo en lo tocante al transporte de mercancías y pasajeros por agua, poseen un contenido del que los sujetos jurídicos no se pueden apartar y desechar, de forma tal que la regulación normativa que se realice de la materia tendrá plena validez independiente de la voluntad del individuo.

En resumen, los preceptos de la Ley de Comercio Marítimo predominan sobre cualquier acuerdo de la voluntad de los individuos sujetos a dicho instrumento jurídico; deben por lo tanto dársele debido cumplimiento aun cuando las partes consideren preferible otra regulación de sus relaciones jurídicas

#### **10.- Clases de contratos de utilización del buque.**

Los contratos que contempla nuestro ordenamiento jurídico marítimo son los siguientes:

- a) El Fletamento a Tiempo (Time Charter).
- b) El Fletamento por Viaje (Voyage Charter).

- c) El Fletamento por Volumen o Cantidad (Contract of Affreightment COA).
- d) El Arrendamiento a Casco Desnudo (Bareboat Charter).

En relación con esta materia se hará un breve comentario sobre el fletamento a tiempo, el fletamento por viaje, el fletamento por volumen o cantidad y luego analizaremos pormenorizadamente todo lo concerniente al arrendamiento a casco desnudo.

Se entiende por fletamento a tiempo, el contrato por el cual el armador, conservando la gestión náutica del buque, pone el mismo a disposición de otra persona para realizar la actividad indicada dentro de los términos estipulados en el contrato, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete.<sup>30</sup>

En una póliza de fletamento por tiempo, el armador se compromete a prestar servicios durante un período de tiempo concreto o durante el período de una travesía determinada por medio de su capitán y tripulación y transportar las mercancías cargadas a bordo del buque por el fletador por tiempo o por otra persona en su nombre. La cantidad que ha de pagar el fletador se suele denominar "*precio del fletamento*" y se calcula en proporción al tiempo en que tiene derecho el fletador a utilizar el buque.<sup>31</sup>

En lo atinente al fletamento por viaje, la Ley de Comercio Marítimo no da una definición de este contrato sino que se limita a establecer que el mismo puede ser total o parcial. Sin embargo se puede definir esta figura contractual marítima diciendo que es aquel contrato por el cual el fletador contrata la capacidad de carga total o parcial de un buque para un viaje en concreto y mediante el cual el fletante o armador pone su buque a disposición del fletador, quien se compromete a transportar mercancías en él

---

<sup>30</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 165.

<sup>31</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU). Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Pólizas de Fletamento. 27 de junio de 1990. Página 4.

durante un viaje a cambio de un precio o flete y conservando el fletante o armador la gestión náutica y comercial del buque.<sup>32</sup>

Se observa que en el fletamento por viaje, el armador se compromete a transportar mercancías específicas en un determinado buque en uno o varios viajes. El fletador se obliga a entregar la carga convenida y a pagar el flete por lo que por lo general se calcula según la cantidad de mercancías embarcadas o transportadas o a veces consiste en un flete por suma alzada.

Se entiende por fletamento por volumen o cantidad, el contrato mediante el cual el fletante asume la obligación de transportar un determinado volumen de mercancía por un tiempo determinado, sin poner a disposición del fletador un buque específico, pudiendo designar uno o más buques con características similares para efectuar cada uno de los embarques, a cambio del pago de un flete.

En cada uno de los embarques el fletante y el fletador suscribirán una póliza de fletamento por viaje, en caso de contradicción entre esta póliza y el contrato por volumen o cantidad, este último tendrá preferencia. El fletador señalará al fletante la fecha en que se realizarán los embarques, pudiendo modificarlas, previa notificación por escrito.<sup>33</sup>

Mientras que tanto en las pólizas de fletamento por viaje como por tiempo el armador sigue en posesión del buque y presta servicios a través del capitán y tripulación, en la póliza de arrendamiento de casco desnudo o con cesión, la posesión y control del buque pasa al arrendatario que se considera a todos los efectos prácticos como propietario de la nave durante el fletamento. Por ello, el capitán y la tripulación pasan a depender del fletador que asume toda la responsabilidad del manejo, la explotación y la navegación del buque.

---

<sup>32</sup> ROMERO, Rosa. El Transporte Marítimo. Introducción a la Gestión del Transporte Marítimo. Legis \* Book. Marge Design Editors, SL. Barcelona – España 2002. Página 114.

<sup>33</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 195.

## 11.- Diferencias entre el contrato de fletamento y el contrato de transporte.

El contrato de fletamento se puede definir como aquel mediante el cual una de las partes, que puede ser el armador o quien sin serlo tenga el derecho a disponer del buque (fletante), coloca a disposición del fletador un buque determinado para la realización de un viaje convenido o por un período de tiempo específico, a cambio de un precio denominado flete, con el derecho para el fletador de emplear el buque y explotarlo comercialmente en los términos y condiciones establecidos en el contrato.<sup>34</sup>

Por su parte el contrato de transporte es aquel a través del cual una parte se compromete con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un sitio a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario. En este tipo de contrato la obligación del transportista es recibir las cosas y entregarlas en el estado en que las recibió, pero tratándose de personas, la de conducir las sanas y salvas al lugar de destino.

Como puede observarse, el contrato de fletamento contiene una *obligación de medio*, y el contrato de transporte contiene una obligación de *resultado*.

Para un mejor entendimiento de lo expuesto, se debe tener presente que las obligaciones de medio se caracterizan porque el deudor no se responsabiliza a lograr un determinado resultado, no da seguridad de ese resultado, ni tampoco la prestación es precisa ni determinada. El deudor sólo se obliga a realizar una actividad o conducta con la debida diligencia y cuidado, se compromete a desarrollar los medios adecuados para la obtención de un fin pero sin garantizar la consecución del mismo; de manera que si este fin no se alcanza, el deudor no es responsable si prueba que los medios utilizados eran legítimamente adecuados.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Código de Comercio colombiano. Artículo 1.666.

<sup>35</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo V. Obra citada. Página 652.

Las obligaciones de resultado son aquellas en las cuales la prestación a que se obliga el deudor se especifica, precisa y determinada. La prestación es un fin en sí mismo, pues el deudor se compromete a obtener un determinado resultado. La no consecución de dicho resultado sería entonces la prueba del incumplimiento del deudor.<sup>36</sup>

Es imprescindible destacar que el contrato de fletamento no configura un contrato especial de transporte de carga por los siguientes motivos.

- La prestación en el contrato de fletamento que le corresponde al armador es realizar viajes, mientras que en el de transporte marítimo de carga es entregar en determinado lugar un cargamento. La obligación en el primero es de medio, y en el segundo es de resultado.
- En el contrato de fletamento, el fletador adquiere el derecho a utilizar un buque determinado para efectuar un viaje o para disponer de él por un período convenido, pero no forzosamente su objetivo es transportar mercancías, ya que puede tener varios propósitos, tales como recreación, exploración, pesca, etc.
- En los dos contratos los obligados tienen definiciones jurídicas diferentes, el armador lo define el artículo 37 de la Ley de Comercio Marítimo como la persona que utiliza o explota el buque en su propio nombre, sea o no su propietario, bajo la dirección y gobierno de un Capitán designado por aquél. Por transportista se entenderá la persona que se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto del contrato.
- La finalidad del contrato de fletamento es la utilización del buque y no el transporte de mercancías, mientras que en el contrato de transporte el propósito es el transporte de bienes de un puerto de origen a uno de destino.

---

<sup>36</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo V. Obra citada. 654.

- En concreto, el contrato de fletamento se distingue del contrato de transporte, porque en éste el porteador o transportista traslada o lleva una mercancía o persona desde un lugar de origen a otro de destino, en tanto que el propósito esencial del primero es el arrendamiento de un buque.

## **12.- Supletoriedad de las disposiciones relativas a los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento.**

En el ordenamiento jurídico venezolano, las disposiciones relativas a los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento son supletorias de la voluntad de las partes, salvo que la ley disponga lo contrario.<sup>37</sup>

De lo expuesto con antelación se infiere que la Ley de Comercio Marítimo únicamente se ocupa de llenar los vacíos que las partes no establecen en los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento.

La expresión supletoria significa lo que llena la falta de algo. Que cubre una falta o sirve de suplemento. Precisamente las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo en lo que respecta a la materia bajo examen, suplen o complementan los vacíos de contenido de las declaraciones de las partes involucradas en los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento.

## **13.- Definición del contrato de arrendamiento en general y las obligaciones que genera.**

Nuestra legislación civil define el arrendamiento como el contrato por el cual una de las partes contratantes se obliga a hacer gozar a la otra de una cosa mueble o inmueble, por cierto tiempo y mediante un precio determinado que ésta se obliga a pagar a aquélla.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 149.

<sup>38</sup> Código Civil. Artículo 1.579.

Establecido el concepto que el legislador enuncia del contrato de arrendamiento esto es, el de hacer gozar al arrendatario de la cosa, mueble o inmueble, ello explica la causa de las siguientes obligaciones a las cuales está sujeto entre otras, el arrendador por la esencia del contrato, a saber:

- a) Entregar al arrendatario la cosa arrendada.
- b) Conservar la cosa en estado de servir al fin para que se ha arrendado; y
- c) Mantener al arrendatario en el goce pacífico de la cosa arrendada, durante el tiempo del contrato.

Por su parte, el arrendatario, entre otras obligaciones, tiene dos fundamentales, a saber:

- a) Debe servirse de la cosa arrendada como un buen padre de familia, y para el uso determinado en el contrato, o a falta de convención, para aquel que pueda presumirse, según las circunstancias.
- b) Debe pagar el canon de arrendamiento en los términos acordados.<sup>39</sup>

#### **14.- Concepto de contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Si se traslada la definición del contrato de arrendamiento dado en el epígrafe anterior al contrato de arrendamiento a casco desnudo, se puede decir que dicho contrato es aquel por el cual una de las partes contratantes se obliga a hacer gozar a la otra de un buque, por cierto tiempo y mediante un precio determinado que ésta se obliga a pagar a aquélla.

Sin embargo, el ordenamiento jurídico marítimo venezolano al referirse al arrendamiento a casco desnudo expresa que es un contrato por el cual una de las partes se obliga a permitir a la otra, la utilización de un buque, por

---

<sup>39</sup> Sentencia de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de fecha 28 de enero de 1988. Caso: Luis Teófilo Núñez y otra contra Asunción Alicia Ortiz de Pérez, con ponencia del Magistrado Dr. Adán Febres Cordero.

cierto tiempo y mediante el pago de un canon que ésta se obliga a pagar, siéndole transferidas las gestiones náuticas y comerciales del buque.<sup>40</sup>

Analizando la definición dada anteriormente encontramos en ella lo siguiente:

- a) Es un contrato, es decir, es un negocio jurídico bilateral; un acuerdo de voluntades, reconocido y amparado por el Derecho Objetivo destinado a crear una o más relaciones jurídicas obligatorias.
- b) Existen dos partes: el arrendador que es la persona que da en arrendamiento el buque y el arrendatario que es la persona que toma en arrendamiento la construcción flotante para utilizarla por cierto tiempo.
- c) Hay un canon, consistente en la prestación pecuniaria periódica por el aprovechamiento o explotación del buque, que el arrendatario se compromete a pagar.
- d) Se les transfieren al arrendatario tanto la gestión náutica como la comercial. A través de la gestión náutica el arrendatario conserva la dirección del buque, designa el capitán y la tripulación y es el responsable de la seguridad y mantenimiento del buque y mediante la gestión comercial se encarga de realizar todas las actividades relativas a la consecución de la carga, fijación del flete, etc.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 157.

<sup>41</sup> La gestión náutica es el conjunto de operaciones y gastos indispensables para que el buque esté en condiciones de navegabilidad. Es decir, se tiene la titularidad de la navegabilidad del buque. Su titular ostenta el control náutico, Ello trae consigo que el capitán y la tripulación se encuentren bajo sus órdenes. En otras palabras, tiene la posesión del capitán y de los demás miembros de la tripulación. Por gestión comercial se entiende el conjunto de operaciones y gastos necesarios para la utilización comercial del buque. Es decir, su titular tiene el control de la explotación comercial del buque. El capitán y la tripulación están bajo sus órdenes en todo lo que se refiere a la explotación comercial del buque.

A pesar de que el ordenamiento jurídico marítimo venezolano nada dice al respecto, en la práctica el contrato de arrendamiento a casco desnudo puede ser con tripulación o sin ella.

Por otra parte, se debe tener presente que el contrato de arrendamiento a casco desnudo es un contrato corrientemente de largo plazo. Se reitera que por medio de dicha figura contractual, el propietario o armador traslada el control y manejo completo del buque al arrendatario, que deberá tripularlo, repararlo, asegurarlo, dirigirlo y operarlo. Lo que significa que todos los gastos son de cuenta del arrendatario, excepto aquellos que están relacionados con los costos de capital, es decir, depreciación, interés del capital y utilidad del armador. El arrendatario se ocupará de pagar un canon de arrendamiento que compense lo anterior.<sup>42</sup>

En concreto, en el contrato de arrendamiento a casco desnudo el propietario se desliga de tal manera del buque que el arrendatario pasa a gozar y disfrutar de la unidad flotante y tendrá la oportunidad de explotarla como se tratara de un verdadero armador. El arrendatario en su condición de cuasi – armador tendrá el compromiso de equipar y armar el buque.

En el sonado caso *Baumvoll v. Gilchrist* los Tribunales del Almirantazgo inglés señalaron que cuando en la póliza de fletamento se faculte al fletador para designar capitán, oficialidad y dotación, pagarles y darles órdenes, así como comerciar con el buque a su agrado, nos hallamos ante un caso de entrega de buque, convirtiéndose el fletador en armador, ante el Derecho.<sup>43</sup>

## **15.- Objetivo del contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

En relación con esta materia, se debe señalar como objetivo del contrato de arrendamiento a casco desnudo el siguiente:

---

<sup>42</sup> SOULODRE W, Iván. Transporte Marítimo. Talleres de la Imprenta Almendral, Ltda. Valparaíso – Chile. 1982. Página 262.

<sup>43</sup> GARIBI UNDABARRENA, José María. Derecho Marítimo Práctico. Oficina Central Marítima. Gráficas Ella Curia. Madrid – España. 1958. Página 70

- El contrato de arrendamiento a casco desnudo es frecuentemente utilizado por las empresas navieras cuando desean explotar buques y disponer de una flota por un determinado tiempo, sin que sea imprescindible estar atado a compromisos financieros que se derivan de las adquisiciones de nuevas construcciones flotantes. A través de este contrato esas empresas tienen la posesión y control efectivo del buque arrendado, lo cual incluye no sólo su gestión náutica sino también su gestión comercial.
- Se utiliza también el contrato de arrendamiento a casco desnudo cuando se quieren introducir en el escenario marítimo construcciones flotantes sofisticadas, supuesto en el cual las entidades bancarias y los astilleros que coadyuvaron a su construcción la arriendan a determinados armadores.
- De igual manera el contrato de arrendamiento a casco desnudo es corrientemente empleado por el sector estatal para ampliar el transporte marítimo en épocas en que se presentan problemas para la adquisición de nuevas construcciones flotantes y se hace necesario satisfacer inmediatas necesidades colectivas.
- Asimismo se emplea el contrato de arrendamiento a casco desnudo para poder ingresar a tráficos marítimos que los Estados prohíben a buques que no ostentan su pabellón y de esta manera los buques de otras latitudes renuncian temporalmente a su propia bandera y se inscriben en el Registro Naval venezolano para poder ingresar sin ningún tipo de inconveniente a los referidos tráficos.<sup>44</sup>
- Igualmente se utiliza el contrato de arrendamiento a casco desnudo cuando se desean hacer investigaciones de carácter científico y tener a

---

<sup>44</sup> ROMERO, Rosa. El Transporte Marítimo. Introducción a la Gestión de Transporte Marítimo. Logis \* Book. Marge Design Editors, SL. Barcelona – España. 2002. Página 110.

su disposición el control efectivo del buque y de la tripulación para la realización de esas actividades.

Se debe tener presente que en épocas normales, el contrato de arrendamiento a casco desnudo no acontece de forma ordinaria. No obstante, en épocas en que los precios de la construcción naval resultan muy elevados, los armadores deciden no efectuar construcciones de nuevas unidades flotantes, y en su lugar prefieren aumentar el tonelaje de su flota haciendo uso de la figura del contrato de arrendamiento a casco desnudo, para sí solventar sus necesidades más apremiantes. Suele también acontecer que los armadores decidan acudir a esta figura contractual marítima como consecuencia de accidentes sufridos por sus propias construcciones flotantes.

Por otra parte, el contrato de arrendamiento a casco desnudo ha sido empleado por el sector público, especialmente en época de conflictos bélicos y otras situaciones de emergencia. En el sector privado, es menos habitual su utilización. A pesar de lo dicho, en oportunidades se recurre a dicho contrato cuando un armador aspira dedicarse a la explotación de buques o completar su flota durante determinado tiempo sin quedar sometido a los compromisos financieros que lleva consigo la adquisición de un buque, pero al mismo tiempo desea ejercer el pleno dominio del buque arrendado. Asimismo, el arrendamiento a casco desnudo se utiliza también en relación con las componendas financieras, para la compra de buques a plazos; en tal supuesto es análogo a un contrato de arrendamiento con venta, a través del cual el propietario vendedor mantiene la propiedad, constituyendo el buque una garantía hasta que se pague su precio completo.

#### **16.- Naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Cuando se habla de la naturaleza jurídica se está haciendo alusión a lo que concierne a las Ciencias Jurídicas o se amolda a ella, la justificación primordial de un precepto o figura jurídica, su origen y causa.

El contrato de arrendamiento a casco desnudo se compenetra con la esencia de un arrendamiento de cosas muebles, el cual se puede definir como el contrato por el cual una de las partes contratantes se obliga a ceder a otra el disfrute de una cosa mueble por un tiempo determinado y mediante un determinado pago que ésta se obliga a pagar. El objeto pues del arrendamiento, es el goce de la cosa mueble, en compensación del cual el arrendatario paga un precio determinado.

En efecto, en el contrato de arrendamiento a casco desnudo se suscita la transferencia de la posesión del buque a favor del arrendatario. El traslado de la posesión comprende el del completo uso, goce y disfrute del buque y se evidencia en la circunstancia de que el capitán y tripulación están sometidos a la subordinación laboral del arrendatario. Se aprecia esto, ya que es el capitán quien se arroga la posesión mediata de la construcción flotante, su designación, su sometimiento a las instrucciones de una persona delata la condición de poseedor del buque de ésta.<sup>45</sup>

Es importante enfatizar que los elementos reales del contrato de arrendamiento de cosas son precisamente la “cosa” y el “precio”. La cosa debe necesariamente estar en el comercio y no agotarse con el uso. Este y el disfrute atañen al arrendatario, que pueden en principio subarrendarla. El arrendatario debe cuidar la cosa con la diligencia de un *bonus pater familiae* y destinarla al uso señalado en el contrato. Por su parte, corresponde al arrendador entregar la cosa y también velar porque se hagan las reparaciones fundamentales para que sirva a su propósito. El arrendador tampoco puede modificar la forma de la cosa y ha de darle seguridad en su goce al arrendatario. Este último responde de la pérdida culpable de la cosa, y del deterioro causado por él y por las personas de su casa.

---

<sup>45</sup> GABALDON GARCÍA, José Luis, y RUIZ SOROA, José María. Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid – Barcelona – España. 1999. Página 349.

En el arrendamiento de cosas el precio debe ser cierto, y, de verificado que no se ha determinado, el arrendatario devolverá la cosa y se regulará su precio por el tiempo que la haya disfrutado.<sup>46</sup>

### **17.- Caracteres del contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Entre los caracteres esenciales del contrato de arrendamiento a casco desnudo podemos señalar los siguientes:

- a) Bilateral o sinalagmático.- Las partes involucradas en el contrato se obligan recíprocamente.
- b) Oneroso.- En dicho contrato existe una contraprestación determinada.
- c) Consensual. El contrato se perfecciona por el solo consentimiento de las partes.
- d) Es de tracto sucesivo. El contrato se caracteriza porque la prestación de una de las partes, por lo menos, no se realiza en una unidad de tiempo, sino en períodos más o menos largos.
- e) El contrato origina obligaciones principales.
- f) El contrato es obligatorio en el sentido de que no es traslativo de la propiedad u otro derecho real.
- g) Es conmutativo por cuanto la determinación y extensión de las prestaciones es establecida por las partes en la oportunidad de la celebración del contrato, de allí que se exprese en la doctrina que las partes conocen con antelación la extensión de sus prestaciones.

---

<sup>46</sup> OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 26ª Edición. Editorial Heliasta. Buenos Aires – Argentina. 1999. Página 100.

## **18.- Partes en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Cuando se habla de “*parte*” se está haciendo referencia a la persona que participa con otra u otras, en un acto jurídico y tiene en éste un interés personal.<sup>47</sup>

En los contratos se le da la denominación de “*partes*” a cada uno de los contratantes o del grupo que posee intereses comunes.

Antes de entrar a la consideración de este aspecto, se debe destacar que en el contrato de arrendamiento a casco desnudo el armador/arrendador coloca a disposición del arrendatario el buque, con o sin tripulación, y al realizarlo se despoja de su condición de armador, con lo que consecuentemente deja de tener la gestión náutica y comercial de la construcción flotante. Es decir, el arrendatario adquiere a través del contrato la gestión náutica y la gestión comercial y se arroga de igual manera la calidad de armador del buque.

Se observa que la consecuencia primordial del contrato de arrendamiento a casco desnudo es que los arrendatarios se convierten en armadores durante el plazo de vigencia del contrato, pasando el capitán y la tripulación a depender directamente en calidad de dependientes del arrendatario.

De lo expresado anteriormente, podemos decir que en el contrato de arrendamiento a casco desnudo podemos distinguir dos (2) partes, a saber:

- a) El arrendador. La persona del arrendador es aquella que se obliga a permitir al arrendatario, la utilización de su buque, por cierto tiempo y mediante el pago de un canon que éste se obliga a pagar.
- b) El arrendatario. La persona del arrendatario es aquella que obtiene del arrendador el permiso para la utilización del buque por cierto tiempo y mediante el pago de un canon que se obliga a pagar a éste último,

---

<sup>47</sup> CAPITANT, Henri. Vocabulario Jurídico. Ediciones Depalma. Buenos Aires – Argentina. 1972. Página 414.

quien además le transfiere las gestiones náuticas y comerciales de la embarcación.

### **19.- Obligaciones del arrendador en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Son obligaciones del arrendador en el contrato de arrendamiento a casco desnudo las siguientes:

- a) Entregar el buque designado al arrendatario en la fecha y lugar convenido, en estado de navegabilidad, apto para el servicio al cual está destinado y con la documentación necesaria.

Es importante resaltar que la fecha de entrega es casi siempre aproximada con un plazo límite, de manera tal que pasado éste sin haberse verificado la entrega del buque, se resolvería el contrato.

La entrega del buque en perfecta condiciones de navegabilidad se evidencia a través de inspecciones realizadas por peritos designados por las partes.

La navegabilidad del buque debe ser absoluta y relativa. La primera es la capacidad del buque para movilizarse por los espacios acuáticos, efectuando un transporte técnico y la segunda es la aptitud del buque para realizar el transporte convenido.<sup>48</sup>

En concreto, la navegabilidad da a entender que el buque estará en condiciones en todos los sentidos para realizar los viajes y las operaciones pautadas en el contrato de arrendamiento. Lo que quiere decir que la construcción flotante debe estar no solamente en condiciones de arrostrar o aguantar los riesgos que pueden esperarse razonablemente, sin que deba también encontrarse en condiciones de garantizar el

---

<sup>48</sup> LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M. Responsabilidad del Transportista por Agua (Según la Convención de Bruselas de 1924). La Ley. Sociedad Anónima. Editora e Impresora. Buenos Aires – Argentina. 1971. Pagina 21.

transporte seguro de las mercancías. Por navegabilidad no debe entenderse únicamente el acondicionamiento del buque, como se señala en: *“hermético, estanco y fuerte y en todo sentido acondicionado para el viaje”*, sino que también hace alusión a que este acondicionado para recibir, transportar y preservar los bienes que transporta.

En el contrato de arrendamiento a casco desnudo es suficiente que la navegabilidad la tenga el buque cuando sea debidamente entregado al arrendatario.

Como quiera que el arrendamiento de buques es un contrato sinalagmático perfecto, en caso de negativa del arrendador de entregar el buque al arrendatario, éste tendrá derecho a elegir entre demandar la ejecución del contrato o su resolución con los correspondientes daños y perjuicios en ambos casos, si es que hubiese lugar a ello.

Es importante tener claro que el propietario – arrendador no puede zafarse de la obligación de entregar el buque, indemnizando al arrendatario por los daños y perjuicios que puedan suscitarse por la no entrega, ya que se comprometió a facilitar el goce del buque al arrendatario y éste tiene derecho a requerirle, si es imprescindible, hasta por la vía judicial, la entrega del buque arrendado, a menos que la construcción flotante ya no esté en el acervo económico del propietario – arrendador, en cuyo supuesto, nada más puede reclamar los daños y perjuicios correspondientes.

Como se verá más adelante, el arrendador tiene obligación de asegurar y reparar los daños que pudiesen sobrevenir por los vicios propios del buque, lo cual impone la obligación sobre el arrendador de poner el buque en condiciones de servir apropiadamente para el propósito para el cual fue arrendado; ahora bien, si como resultado de los vicios propios a los cuales se ha hecho referencia, el buque se hace inadecuado, siquiera en parte, para el empleo a que está destinado, el arrendatario tiene la

facultad de rescindir el contrato y a reclamar daños y perjuicios por esa razón.

- b) Efectuar las reparaciones y reposiciones derivadas del vicio propio del buque.<sup>49</sup>

El arrendador, tiene la obligación de garantizar al arrendatario la posesión pacífica y útil del buque arrendado y en ese sentido debe ocuparse de sanear todos los vicios y defectos de la construcción flotante arrendada que obstaculicen su uso, y responde de la indemnización de daños y perjuicios causados al arrendatario por lo vicios y defectos del buque arrendado.

En relación con esta obligación el arrendador no tendrá ningún tipo de responsabilidad sino únicamente de los defectos ocultos existente al tiempo del arrendamiento y lo será de manera mecánica independientemente de su buena o mala fe, que sólo será de utilidad para precisar si ha de creerse o no obligado a resarcir daños y perjuicios.

Se entiende como vicio propio el defecto originario e intrínseco del buque que puede causar en mayor o menor grado su deterioro o menoscabo.

- c) Mantener al arrendatario en el uso y goce del buque durante la vigencia del contrato de arrendamiento a casco desnudo.

Es incontrovertible que la obligación del arrendador de mantener al arrendatario en el uso y goce del buque durante la vigencia del contrato de arrendamiento, constituye una obligación de garantía porque le da la seguridad que no será perturbado en el uso y goce del buque y en caso de serlo, le impone el deber al arrendador de indemnizar al arrendatario por los daños y perjuicios sufridos cuando tiene lugar esa perturbación.

---

<sup>49</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 160.

Pero además la obligación señalada *ut supra* configura también una obligación bastante general y de *tracto sucesivo* por cuanto la prestación de una de las partes, en este supuesto, el arrendador, por lo menos no se realiza en una unidad de tiempo, sino en períodos más o menos largos, es decir, involucra pretensiones prolongadas necesariamente en el tiempo; pero además es una obligación entendida en términos muy extensos e imprecisos, y se califica, de igual manera, como una garantía objetiva por cuanto aglutina principios de legitimidad, que - similar a la garantía por vicios ocultos - no necesita de comportamiento culpable por parte del arrendador.<sup>50</sup>

De acuerdo a la opinión de destacados maritimistas, la finalidad de la obligación de garantía del goce pacífico abarca una serie de obligaciones de índole muy diferente, que tienen como meta precaver o impedir las circunstancias de alteración o trastorno en el goce, requiriendo del arrendador el acatamiento de determinados procederes y la aceptación de determinados deberes y responsabilidad, así por hechos propios, como por hechos ajenos y de este modo con respecto a las perturbaciones de derecho como en relación con las perturbaciones de hecho, puesto que - como el arrendador se compromete a mantener al arrendatario en el uso y goce del buque durante la vigencia del contrato de arrendamiento a casco desnudo - es racional que tenga que garantizar que ese goce o uso no se vea estorbado, ya sea por hechos propios o ajenos, o por la presencia de vicios que imposibiliten el uso del buque arrendado o entorpezcan ese goce.<sup>51</sup>

Para los efectos de una mejor comprensión estableceremos las diferencias existentes entre *la perturbación de derecho* y *la perturbación de hecho*.

---

<sup>50</sup> GARCÍA PITA Y LASTRES, José Luis. Arrendamientos de Buques y Derecho Marítimo. Tirant Lo billanch. Valencia - España. 2006. Página 624.

<sup>51</sup> GARCIA PITA Y LASTRES, José Luis. Obra citada. Página 624.

La *perturbación de derecho* tiene lugar cuando el perturbador procura hacer valer un derecho contra el arrendatario. En esta esfera encontramos las celadas o maquinaciones por parte del arrendador o de terceros. No obstante su aparente inconveniente, las perturbaciones de derecho despliegan un escenario mucho más extenso de actuaciones, ya que arrancan de una naturaleza distinta, lo que da pie a encuadrar dentro de las mismas las actuaciones de terceras personas pese a que estas no intervengan por encargo del arrendador, bastando que la perturbación sea de derecho para que el arrendatario, con independencia de si la misma emana del arrendador o de un tercero, pueda ejercer la acción de resolución del contrato frente al arrendador y de exigir daños y perjuicios, en atención a que el arrendador es el único legitimado para rechazar y hacerle frente a esa perturbación de derecho. En estas hipótesis la actuación del arrendador se circunscribirá a ejercitar las adecuadas acciones judiciales, y en caso contrario aflorará la acción para el arrendatario.

La perturbación de hecho se da cuando el perturbador no invoca ningún derecho contra el arrendatario. Estas perturbaciones de hecho deben causar una contrariedad o incomodidad grave al arrendatario, imposibilitando el normal disfrute del buque arrendado. Empero esta perturbación no sólo ha de obstaculizar el goce pacífico de ese derecho de uso y disfrute como exclusivo ingrediente, sin que ha de contar con la concomitancia de otro ingrediente indispensable: Que la perturbación sea causada por el arrendador o por otro u otros sujetos a través de encomienda.

Como puede inferirse, cuando se produzcan esos dos aspectos el arrendatario podrá requerir judicialmente que el arrendador o los terceros que intervengan por su encargo finalicen el hostigamiento y se le conceda una indemnización, o la rescisión del contrato de arrendamiento a casco desnudo y que se le pague una indemnización por

los daños provocados por la perturbación en el uso pacífico del buque arrendado.

En relación con esta materia, puede suceder que se ocasionen daños provenientes del incumplimiento contractual en beneficio del arrendatario, originado por el proceder superficial e insignificante del arrendador, debiendo aquél ser resarcido de los daños y perjuicios que pudiesen haberse producido en su favor, cuando la otra parte no ha cumplido debidamente su obligación elemental de mantenerlo en el uso y goce pacífico del buque durante la vigencia del contrato de arrendamiento a casco desnudo.<sup>52</sup>

En resumen, este derecho del arrendatario de que se le mantenga en el uso y goce del buque durante la vigencia del contrato de arrendamiento a casco desnudo y que constituye una obligación del arrendador se presenta como un derecho inherente al mismo contrato y, por consiguiente, inquebrantable para el arrendatario, ni siquiera mediante una cláusula que se establezca en el contrato, de forma tal que no se estimará como contrato de arrendamiento a casco desnudo cuando no se encuentre garantizado el goce pacífico del buque arrendado por parte del arrendatario.

## **20.- Derechos del arrendador en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

En relación a esta materia, los derechos fundamentales del arrendador consisten en: cobrar la suma que se haya pactado en concepto de canon de arrendamiento y que le sea reintegrada la construcción flotante, una vez que haya expirado el término estipulado en el contrato, en el mismo estado en que lo entregó, salvo el desgaste que haya experimentado como consecuencia de su utilización corriente.

---

<sup>52</sup> ZAGO, Jorge Alberto. Locación y Responsabilidad Civil. Responsabilidad. Responsabilidad por Daños en el Tercer Milenio (Homenaje al Profesor Doctor Atilio Aníbal Alterini). Abeledo Perrot. Artes Gráficas Candil. Buenos Aires – Argentina. 1997. Página 550

## **21.- Responsabilidad del arrendador por innavegabilidad del buque en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Como se señaló anteriormente, de acuerdo con la legislación marítima venezolana una de las obligaciones esenciales del arrendador en el contrato bajo estudio y análisis es entregar el buque designado al arrendatario, en la fecha y lugar convenidos, *en estado de navegabilidad*, apto para el servicio y con la documentación necesaria. Es evidente entonces que el arrendador deviene en responsable de los daños que la inobservancia de poner el buque en condiciones de navegabilidad provoque al arrendatario. Incuestionablemente esta es una derivación lógica del quebrantamiento de las obligaciones que impone el contrato. No obstante lo anterior, se debe enfatizar que el arrendador no será responsable si demuestra que la falta de navegabilidad del buque dado en arrendamiento dimana de un vicio oculto de la construcción flotante que no pudo ser detectado utilizando una prudente diligencia. Por otra parte, para exceptuar de responsabilidad al arrendador se requiere que el vicio a que se ha hecho referencia tenga la condición de oculto, es decir, el que no se manifiesta por las circunstancias externas del buque y en consecuencia no puede ser apreciado en forma inmediata.

## **22.- Obligaciones del arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Serán a cargo del arrendatario, las obligaciones siguientes:<sup>53</sup>

- a) El aprovisionamiento del buque, sus seguros, lo relativo a la tripulación y todos los gastos de explotación. Es menester expresar que en la explotación del buque a casco desnudo, que desde la óptica jurídica configura un arrendamiento, el propietario – arrendador cede el uso de éste sin equipar ni avituallar quedando a cargo del arrendatario no sólo los costos del viaje sino también los costos fijos corrientes. Lo cierto es

---

<sup>53</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 162.

que, tripulación, seguro, mantenimiento, etc., serán tramitados y diligenciados de un modo directo por el arrendatario, figurando el propietario – arrendador como sujeto incognito, puesto que en la práctica ejerce una actividad exclusivamente financiera, siendo de su cuenta, consecuentemente, lo atinente a los costos de capital.<sup>54</sup>

A manera ilustrativa los costos fijos corrientes, hacen alusión a todos en que es imprescindible incidir para – junto con los costos de capital – conservar el buque en toda ocasión listo para navegar y en condiciones de prestar servicio establecido en el contrato respectivo.

- b) Realizar las reparaciones y reposiciones que no tengan su origen en vicios propios del buque. En este sentido, el arrendatario tendrá a su cargo componer, aderezar o enmendar el menoscabo que pueda padecer el buque; asimismo hacer la renovación, sustitución o cambio de las piezas, dispositivos e instrumentos del buque que ya no sirvan. En ambos casos, esas reparaciones y reposiciones no deben tener su origen en defectos ocultos del buque dado en arrendamiento, ya que estos corresponden al arrendador por imperio de la Ley de Comercio Marítimo.
- c) Utilizar lícitamente el buque, de acuerdo con sus características técnicas y en las condiciones y parajes que no lo expongan a peligros.
- d) Responder ante el arrendador por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre el buque, que sean consecuencia de su explotación económica. En otras palabras, el arrendatario estará obligado a mantener incólume e ileso al arrendador de cualesquiera cargas y derechos a favor de terceros con motivo del empleo de la construcción flotante arrendada.

---

<sup>54</sup> POLO, Gerardo. Estructura del Coste del Transporte Marítimo. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales. Universidad Politécnica de Madrid. Madrid – España. 1979. Página 50.

- e) Mantener al buque en condiciones de navegabilidad, durante el tiempo de duración del contrato. De igual manera está obligado a informar al arrendador de los daños sufridos por el buque que lo afecten o puedan afectar a su clasificación. El arrendador tendrá la facultad de inspeccionar el buque en cualquier instante para cerciorarse de su estado, sin obstaculizar habitual explotación y siendo a su cargo los gastos que pudieran ocasionarse.
- f) Devolver al arrendador el buque a la expiración del término del contrato, en la fecha y lugar convenido, en el mismo estado, salvo el desgaste originado por su uso normal y con la documentación necesaria con que le fue entregado.

Para verificar el estado del buque se le efectúa una inspección y se cotejan los resultados de este examen y reconocimiento con los del momento de la entrega. Si el buque se entrega más tarde como consecuencia de motivos razonables, por suponer el arrendatario solícitamente que la expedición no iba a superar el plazo de entrega, se admitirá su entrega dentro de ciertos límites aproximados, en caso contrario, el propietario o arrendador deberá ser resarcido y se le deberán pagar los canones de la extensión del arrendamiento.

Además de restituir el buque a la expiración del plazo fijado en el contrato, el arrendatario deberá garantizar al arrendador la liberación de todo crédito privilegiado dimanado de su explotación.

Si el arrendatario no devuelve el buque en el término estipulado en el contrato indemnizará al arrendador los daños y perjuicios que éste pueda experimentar por ese retardo. Sin embargo y salvo pacto en contrario, el contrato se estimará prorrogado por el período de exceso que sea consecuencia de la duración del último viaje en curso autorizado legítimamente por el arrendatario.

- g) Pagar el precio del contrato en los términos pactados. Esta obligación se realiza habitualmente en metálico y por adelantado varias veces. El propietario o arrendador podrá rescindir el contrato sino recibe el precio, aunque para retirar el buque deberá acudir a los tribunales competentes.
- h) No podrá subarrendar o ceder el contrato sin la previa autorización por escrito del propietario o arrendador.

### **23.- Derechos del arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Con respecto a este epígrafe, se debe tener en cuenta que el buque supone para el arrendatario el derecho a la ocupación y posesión corporal y actual del buque y a realizar con dicha construcción flotante la explotación comercial en las condiciones pautadas en el contrato respectivo.<sup>55</sup>

Debe tenerse presente que esta circunstancia constituye un simple hecho, sin derecho a su posesión ni a su propiedad.

### **24.- Supuesto en el que no se devenga el canon en el arrendamiento a casco desnudo.**

Antes de entrar a la consideración de este epígrafe, es preciso acotar que por canon de arrendamiento se entiende el precio estipulado por las partes contratantes en el contrato de arrendamiento a casco desnudo; a dicho precio también se le denomina pensión o alquiler.

En el ordenamiento jurídico marítimo venezolano se establece que, si por el incumplimiento de las obligaciones del arrendador, no pudiese utilizarse comercialmente el buque, no se devengará canon por el tiempo en que éste

---

<sup>55</sup> MATILLA ALEGRE, Rafael. Contrato de Utilización del Buque. Lecciones. Librería Bosch. Barcelona – España. 1988. Página 29.

no se utilice. Para que haya lugar a la suspensión del canon, el período de inactividad del buque debe exceder de veinticuatro (24) horas.<sup>56</sup>

Por argumento en contrario, si el período de inactividad del buque no excede de veinticuatro (24) horas, no tendrá lugar la suspensión del canon acordado en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.

Importa advertir que en los contratos de arrendamiento a casco desnudo usualmente se incluye una cláusula denominada “Cláusula de averías o cese de alquiler” (*Breakdown or off hire clause*), la cual establece que el canon de arrendamiento se dejará de pagar después de que haya ineficiencia por más de cuarenta y ocho horas, debido a un caso de inactividad como consecuencia de averías de los medios de propulsión, entrada en dique seco, escasez de víveres o vituallas, y hasta que se encuentre de nuevo en apropiadas condiciones de eficacia para prestar el servicio para el cual se tomó en arrendamiento.<sup>57</sup>

Se debe expresar que la “Cláusula Off Hire” hace alusión fundamentalmente a la inactividad transparente del buque frente a la utilización conferida al arrendatario. Por consiguiente una cisura o fractura en la máquina propulsora acontecida o no en puerto y que no modifique las operaciones de carga y descarga que en dicha infraestructura se realizan, no dará lugar a que se haga valer la cláusula de suspensión del pago del canon de arrendamiento.

La situación planteada precedentemente aconteció en el caso “*The Westfalia*” (1891); el buque que había estado “*off hire*” remolcado por averías en el aparato propulsor, dejó de estarlo cuando, hizo su arribo al

---

<sup>56</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 161.

<sup>57</sup> BES. J. Fletamentos y Términos de Embarque. Séptima Edición. Asociación de Navieros Españoles. Gráficas de Diego. Madrid – España. 1982. Página 16.

puerto de destino, en el cual realizó normalmente las operaciones de descarga a pesar de perdurar la referida avería en la maquinaria propulsora.<sup>58</sup>

## **25.- Inscripción del contrato de arrendamiento a casco desnudo en el Registro Naval Venezolano.**

Con la entrada en vigencia de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas se creó en nuestro país el denominado Registro Naval Venezolano en el cual se deben inscribir, además de otros documentos relacionados con la actividad marítima, aquellos títulos por el cual se adquieren, transmiten, modifican, gravan o extinguen la propiedad, el arrendamiento y los demás derechos reales sobre los buques.

En concordancia con lo anteriormente expresado, es indispensable tener claro que el contrato de arrendamiento a casco desnudo, debe estar inscrito en el Registro Naval venezolano, para surtir efectos frente a terceros.<sup>59</sup>

Se observa que el contrato de arrendamiento a casco desnudo conforme a la Ley de Comercio Marítimo deben registrarse en el Registro Naval Venezolano y en el supuesto de que no se registre, no producirá efectos en perjuicio de terceros.

Expresado de otra manera, para que el contrato de arrendamiento a casco desnudo produzca sus efectos, debe constar en el folio real o en el libro pertinente; de esta forma dicho contrato surtirá efectos frente a terceros.

Sobre esta materia el maritimista argentino *Oswaldo Blas Simone* expresa que la debida inscripción del contrato en los correspondientes registros de matrícula del buque revela un cierto tinte publicitario de aquél, referido a la denuncia de quien asume el carácter de armador del buque. Además, ello

---

<sup>58</sup> MATHÉ Antonio Ramón. EL Flete – Derecho al Retiro del Buque – Off Hire. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. Coloquio sobre Fletamentos. Santiago de Chile 19-28 de octubre 1994. Página 69.

<sup>59</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 158.

impone que deba formalizarse por escrito para su debida inscripción y prueba.<sup>60</sup>

Es preciso tener claro que la inscripción del contrato de arrendamiento a casco desnudo en el Registro Naval Venezolano tiene efectos declarativos, por cuanto el derecho se origina fuera del registro, pero se acude a dicha entidad pública con el propósito de obtener oponibilidad.

Por terceros para los propósitos del contrato de arrendamiento a casco desnudo se entiende: toda persona que no participó con su voluntad jurídica para asumir para sí, derechos u obligaciones, en la celebración del acto jurídico.

Dicho de otra forma, por tercero se entiende aquel sujeto extraño a una relación jurídica principal entre dos o más partes, pero que tiene algún interés o derecho en ese negocio jurídico, ya en el momento de celebrarse, ya en su curso o por razón de sus consecuencias.<sup>61</sup>

Le corresponde la Registrador Naval, además de llevar el registro de otras materias, asentar los contratos de arrendamiento a casco desnudo de buques de matrícula nacional, así como los extranjeros arrendados por armadores o empresas nacionales o extranjeras constituidas y domiciliadas en el país.<sup>62</sup>

## **26.- El contrato de arrendamiento a casco desnudo como prueba de propiedad de los buques.**

La propiedad se define como la facultad legítima de gozar y disponer de una cosa con exclusión del ajeno arbitrio y de reclamar su devolución cuando se encuentra indebidamente en poder de otro.

---

<sup>60</sup> BLAS SIMONE, Osvaldo. Compendio de Derecho de la Navegación. Ediciones Depalma. Buenos Aires – Argentina. 1987. Página 236.

<sup>61</sup> CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Tomo IV. Octava Edición. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires – Argentina. 1974. Página 199.

<sup>62</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Artículo 99, ordinal 6.

El Código Civil venezolano define la propiedad en su artículo 545 de la siguiente manera:

*“Artículo 545. La propiedad es el derecho de usar, gozar y disponer de una cosa de manera exclusiva, con las restricciones y obligaciones establecidas en la Ley”.*

Trasladada esa definición al Derecho Marítimo y con referencia al buque, se puede decir que es el derecho de usar, gozar y disponer de un buque de manera exclusiva, con las restricciones y obligaciones establecidas por la Ley.

Se puede destacar la propiedad del buque como uno de los derechos esenciales que recaen sobre el buque y que consiste en el derecho de disponer de dicho bien mueble, de usarlo y de reivindicarlo, sin más restricciones que las estipuladas en el ordenamiento jurídico respectivo.

Es importante expresar que los buques, específicamente los que se dedican a actividades mercantiles, configuran una propiedad que se puede adquirir y transmitir por cualquiera de las formas aceptadas por el ordenamiento jurídico positivo. A este respecto la doctrina generalizada estima a los buques como bienes muebles, por cuanto son susceptibles de moverse, de desplazarse y de ser adquiridos por cualquier acto o negocio traslativo de dominio, sea *inter vivos* o *mortis causa*.<sup>63</sup>

Es lógico figurarse que la adquisición que se haga de un buque deberá acreditarse en un documento escrito, el cual para producir efectos *erga omnes* (efectos frente a terceros) debe ser inscrito en el Registro Naval Venezolano.

En el desarrollo de esta obra se señaló que en el arrendamiento a casco desnudo se cede al arrendatario la posesión de un buque, adquiriendo de esa forma su control náutico y comercial y, por tanto la condición de armador -

---

<sup>63</sup> GABALDÓN GARCIA, José Luis y RUIZ SOROA, José María. Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid – Barcelona – España, 1999. Página 200.

propietario. Expresado en otra forma, el arrendatario se estima como un propietario por un tiempo o un propietario temporal (*owner pro tempore*), es decir, no es un fletador, en virtud de que detenta la tenencia y titularidad de la gestión náutica del buque ajeno. De lo expuesto se observa claramente la diferenciación con el fletamento por viaje y por tiempo en los que no existe la cesión de la posesión del buque.

En base a los argumentos esgrimidos con anterioridad, la Ley General de Marinas y Actividades Conexas estima como prueba del derecho de propiedad a los efectos del registro del buque el contrato de arrendamiento financiero y el contrato de arrendamiento a casco desnudo.

En efecto, el artículo 118 del referido instrumento jurídico señala textualmente lo siguiente:

“Artículo 118. Para el registro del buque en Venezuela el derecho de propiedad se prueba:

1. Si el buque ha sido construido en la República, con el documento de construcción previamente registrado a favor de la persona, en el cual se expresará el nombre del propietario, las dimensiones y características.
2. Si el buque ha sido construido en el extranjero, con el respectivo documento de construcción a favor de la persona, traspaso a personas o empresas que soliciten la inscripción del mismo en el Registro Naval Venezolano.
3. Si el buque ha sido apresado, capturado o rematado, con la copia certificada del acta de adjudicación.
4. En los casos de enajenaciones subsiguientes, con los documentos de traspaso respectivos.
5. Si el buque está en arrendamiento financiero, con el contrato de arrendamiento financiero.

6. *Con la excepción si el buque se encuentra arrendado a casco desnudo, con el contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo.*

*Los documentos anteriormente mencionados surtirán efectos ante terceros una vez asentados debidamente en el Registro Naval Venezolano, excepto los contratos de fletamento a casco desnudo los cuales surtirán efectos, sólo si hubieren sido previamente otorgados mediante el documento auténtico”.*

Se observa de la disposición transcrita que los contratos de arrendamiento a casco desnudo comenzarán a surtir efectos ante terceros, si han sido otorgados previamente a través de un documento auténtico.

A los efectos ilustrativos, los documentos auténticos son aquellos que por sí mismos hacen prueba o dan fe de su contenido, por cuanto no dejan lugar a dudas acerca de la verdad de sus declaraciones.

El Código Civil venezolano no establece distinción alguna entre el documento público y el auténtico ya que en el artículo 1.357 dispone textualmente lo siguiente:

*“Instrumento público o auténtico es el que ha sido autorizado con las solemnidades legales por un Registrador, por un Juez u otro funcionario o empleado público que tenga facultad para darle fe pública, en el lugar donde el documento se haya autorizado”.*

## **27.- Registro de los contratos de arrendamiento en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, 1986.**

Reconociendo la necesidad de fomentar la expansión ordenada del transporte marítimo y recordando que de conformidad con la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de 1958, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, ha de existir una relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón, y conscientes de la obligación del Estado del pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera con arreglo al principio de la relación

auténtica, el día siete (7) de febrero de mil novecientos ochenta y seis (1986), la Organización de las Naciones Unidas (ONU), adoptó en Ginebra, Suiza, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques.

Los objetivos de este convenio son los de garantizar o, en su caso, consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y control en lo que respecta a la identificación y responsabilidad de propietarios y navieros y a las cuestiones administrativas, técnicas, económicas y sociales, el Estado del pabellón debe aplicar las disposiciones enunciadas en dicho Convenio.

El Convenio entiende por “*registro de buques*” registro oficial o registros oficiales, en que constan los datos mencionados en su artículo 11.<sup>64</sup>

Precisamente este instrumento marítimo internacional hace referencia al “*arrendamiento a casco desnudo*” y entiende como tal un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento.<sup>65</sup>

El artículo 11 del Convenio señalado *ut supra* textualmente dispone lo siguiente:

#### “Artículo 11

#### Registro de buques

1. El Estado de matrícula establecerá un registro de los buques que enarbolan su pabellón, que se llevará en la forma que determine este

---

<sup>64</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques. Artículo 5.

<sup>65</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques. Artículo 5.

Estado y de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Convenio. Los buques autorizados por las leyes y reglamentos de un Estado a enarbolar su pabellón se inscribirán en ese registro a nombre del propietario o, si las leyes y reglamentos nacionales así lo dispusieran, a nombre del arrendatario a casco desnudo.

2. En ese registro constarán, entre otras indicaciones, las siguientes:
  - a) El nombre del buque y, en su caso, el nombre anterior y la inscripción anterior.
  - b) El lugar de inscripción en el registro o el puerto de matrícula y el número o la marca oficial de identificación del buque.
  - c) El indicativo de llamada internacional del buque, si se le hubiere asignado.
  - d) El nombre de los constructores y el lugar y año de la construcción del buque.
  - e) La descripción de las principales características técnicas del buque.
  - f) El nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del propietario o de cada uno de los propietarios; y salvo que conste en otro documento público fácilmente accesible al Registrador del Estado del pabellón.
  - g) La fecha de cancelación o de suspensión de la inscripción anterior del buque.
  - h) *El nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del arrendatario a casco desnudo, si las leyes y reglamentos nacionales dispusieran la inscripción de los buques tomados en arrendamiento a casco desnudo.*
  - i) La relación de cualquier crédito hipotecario u otros gravámenes análogos que pesen sobre el buque conforme a lo dispuesto por las leyes y reglamentos nacionales.

3. Además, en ese registro también deberían constar:
  - a) Si hay más de un propietario, la proporción del buque que es propiedad de cada uno de ellos.
  - b) *El nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del naviero, cuando el naviero no fuere el propietario o el arrendatario a casco desnudo.*
4. Antes de inscribir un buque en su registro de buques, el Estado debería cerciorarse de la cancelación de la inscripción anterior, si la hubiere.
5. *En el caso de un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo, el Estado debería cerciorarse de la suspensión del derecho a enarbolar la bandera del anterior Estado del pabellón. Tal inscripción se efectuará previa acreditación de la suspensión de la precedente inscripción en lo concerniente a la nacionalidad del buque bajo el anterior Estado del pabellón y la indicación de los gravámenes de cualquier género inscritos”.*

El Convenio bajo examen hace hincapié de que dejando a salvo lo señalado en el artículo 11 arriba transcrito y de conformidad con sus leyes y reglamentos, un estado podrá conceder la inscripción y el derecho de enarbolar su pabellón a un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo por un arrendamiento en ese Estado, durante el período del arrendamiento.

Además señala que cuando propietarios o arrendatarios en Estados Partes en el Convenio realicen tales actividades de arrendamiento a casco desnudo, se deberían cumplir plenamente las condiciones de inscripción contenidas en dicho instrumento internacional.

Se señala por otra parte que, para alcanzar el objetivo del cumplimiento y para los efectos de la aplicación de los requisitos establecidos en el Convenio en el caso de un buque así tomado en arrendamiento a casco desnudo, se

considerará que el arrendatario es el propietario. Sin embargo, el Convenio *in comento* no tiene como propósito establecer derechos de propiedad sobre el buque tomado en arrendamiento distintos de los estipulados en el contrato de arrendamiento a casco desnudo de que se trata.

De igual manera se estipula que el Estado debería velar por que el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo y que enarbole su pabellón, esté sujeto plenamente a su jurisdicción y control y además velará porque se notifique al anterior Estado de pabellón la cancelación de la inscripción del buque arrendado a casco desnudo.<sup>66</sup>

## **28.- ¿Cómo se deben probar los contratos de arrendamiento a casco desnudo?.**

A través de la prueba se demuestra o acredita la verdad o la certeza de un hecho. Prueba es la demostración de la verdad de una afirmación, de la existencia de una cosa o de la realidad de un hecho.

En la ley civil sustantiva el instrumento redactado por las partes y contentivo de sus convenciones es sólo un medio probatorio; su validez o su nulidad no tienen ninguna influencia sobre la validez del hecho jurídico que está destinado a probar, salvo los casos en que el instrumento se requiera como solemnidad del acto.<sup>67</sup>

Es imprescindible señalar el contrato de arrendamiento a casco desnudo se acostumbra a convenir de forma escrita, ya que son innumerables las repercusiones que puede producir en la actividad marítima.

---

<sup>66</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques. Artículo 12, ordinales 1,2,3,4 y 5.

<sup>67</sup> Código Civil. Artículo 1357.

De conformidad con la Ley de Comercio Marítimo los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento deben probarse por escrito.<sup>68</sup>

Se infiere de lo anteriormente expresado que la Ley de Comercio Marítimo habla de la prueba por escrito de los contratos a que ella se refiere y en este sentido esa prueba por escrito no debe confundirse con la solemnidad del acto jurídico. La prueba por escrito a que hace alusión el referido dispositivo jurídico, tiene como propósito justificar la existencia del contrato de arrendamiento a casco desnudo de que surge la obligación cuya ejecución se desea; en tanto que la solemnidad es un requisito *sine qua non* de la existencia del acto o contrato; de manera que si ese detalle está ausente, el acto o contrato no logra perfeccionarse, ni engendra efecto, porque no pasa de ser un mero esbozo de acto o contrato que no ha llegado a materializarse.

Es de advertir que en el escenario probatorio se hace referencia a la prueba escrita o documental. Este tipo de prueba comprende todo escrito, bien sea pública o privada, en concreto en cualquier instrumento en el cual aparezca algo que constituya un discernimiento sobre su contenido. En él se recogen los hechos tal como sucedieron y la manera como se produjeron, por ende se estima como un testimonio humano que encuentra un vínculo con situaciones pretéritas.

En conexión con esta materia, el Código Civil expresa lo siguiente:

*“La prueba por escrito resulta de un instrumento público o de un instrumento privado”.*

Para concluir con este rubro diremos que por ser este tipo de contrato un acto formal, no puede admitirse la prueba de testigos ni la de presunciones para probar la convención en materia de arrendamiento a casco desnudo; pero cuando la existencia del contrato no está sometida a controversia,

---

<sup>68</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 153.

puede probarse con testigos cualquier circunstancia vinculada con las declaraciones que debe contener dicho contrato, siempre que con tal prueba no se persiga refutar o añadir algo al contenido del documento; y sólo debe hacer con propósitos interpretativos del contrato; también estos supuestos puede emplearse la confesión judicial y el juramento decisorio los cuales dan plena prueba en contra de quien los preste.

## **29.- El subarrendamiento a casco desnudo.**

Se puede definir el subarrendamiento como el arrendamiento celebrado por el arrendatario con un tercero, que pasa a ser el subarrendatario. Es preciso tener presente que a veces se confunde el subarrendamiento con la cesión de arrendamiento, lo que constituye una equivocación ya que son dos figuras jurídicas totalmente distintas.<sup>69</sup>

La cesión de arrendamiento es la transferencia que hace el arrendatario a un tercero denominado cesionario, de los derechos que tiene frente al arrendador. Es el derecho del arrendatario para ceder, a título oneroso o gratuito, el arrendamiento.

Ahora bien, la cesión permitida del contrato de arrendamiento a casco desnudo trae como consecuencia el desprendimiento del arrendatario del contrato y la subrogación del cesionario en la ubicación jurídica que ocupaba aquél.

Ahora bien, trasladada la definición de subarrendamiento señalada *ut supra* al contrato marítimo bajo estudio, diremos que es el arrendamiento celebrado por el arrendatario del buque con una tercera persona, que se coloca en la posición de subarrendatario a casco desnudo.

Ya se dijo anteriormente que el arrendatario no podrá subarrendar o ceder el contrato de arrendamiento a casco desnudo sin previa autorización por escrito del arrendador.

---

<sup>69</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo VII. Página 910.

Es oportuno agregar que la referida autorización escrita del arrendador deberá inscribirse en el Registro Naval Venezolano. La falta de inscripción – a nuestro juicio – deja sin sustancia jurídica a dicho documento y si el subarriendo se efectúa se estima que no contó con la debida anuencia del arrendador.<sup>70</sup>

La Ley de Comercio Marítimo utiliza la expresión “*deberá inscribirse*”, la cual tiene forma imperativa y por consiguiente dicha inscripción en el Registro Naval Venezolano es a todas luces obligatoria.

En el supuesto de que el arrendatario subarrende o ceda sin la debida autorización del arrendador, éste puede ejercer contra él la acción de cumplimiento o de resolución del contrato.

Sobre esta materia se pronuncia el Código Civil al señalar en su artículo 1.167 lo siguiente:

*“En el contrato bilateral, si una de las partes no ejecuta su obligación, la otra puede a su elección reclamar judicialmente la ejecución del contrato o la resolución del mismo, con los daños y perjuicios en ambos casos si hubiere lugar a ello”.*

Es oportuno señalar que el subarrendamiento a casco desnudo o el subfletamento no generarán relaciones entre el arrendador y el subarrendatario o entre el fletante y el subfletador. Sin embargo, si el arrendatario o el fletador debiera cánones o fletes al arrendador o fletante, éste podrá accionar contra el subarrendatario o el subfletador, según fuere el caso, por lo cánones o fletes que se adeudaren al arrendador o fletador.<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 159.

<sup>71</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 155.

### **30.- Obligaciones del arrendatario que subarrienda el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Con respecto a esta materia se puede señalar que las obligaciones del arrendatario que subarrienda el contrato de arrendamiento a casco desnudo – en la hipótesis que le fuera permitido previamente por escrito por el arrendador -, son las siguientes:

1. El arrendatario que subarrienda el buque queda obligado a pagar el canon de arrendamiento al arrendador.
2. Si el arrendador no lograra el pago del canon de arrendamiento del arrendatario, podrá accionar contra el subarrendatario para requerirle el pago del subarriendo que todavía no haya pagado al arrendatario.

### **31.- Enajenación del buque en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

La enajenación es la acción y efecto de enajenar, de pasar o transmitir a otro el dominio de una cosa o algún derecho sobre ella.

Si aplicamos la definición anterior a la enajenación del buque diríamos que a través de esta figura se pasa o transmite a una persona el dominio de un buque o algún derecho sobre dicha construcción flotante.

Sobre esta materia es preciso expresar que los contratos de utilización del buque regulados por la Ley de Comercio Marítimo subsistirán aunque el buque fuese enajenado.<sup>72</sup>

De lo expresado con antelación se infiere que, si en un contrato de arrendamiento a casco desnudo se produce la transmisión o traslado del buque a otra persona, el contrato permanece inalterable, es decir, el contrato perdura y sigue en vigor.

---

<sup>72</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 151.

En resumen, en el supuesto de producirse la enajenación del buque arrendado, la persona que adquiere el buque quedará subordinada en el contrato de arrendamiento real y efectivo, siempre que la construcción flotante estuviese debidamente inscrita en el Registro Naval Venezolano o conociese su existencia al momento de verificarse la compraventa. En otro supuesto quedará extinguido el contrato, con independencia de la facultad que tiene el arrendatario a ser resarcido por el arrendador. En todo caso, la persona que adquiere el buque debe respetar el viaje en curso de ejecución en la oportunidad de la transferencia.

### **32.- Resolución del Contrato de Arrendamiento a Casco Desnudo.**

Generalmente hablando se entiende por resolución de un contrato la finalización del mismo en virtud del incumplimiento culposo de una de las partes contratantes. Es oportuno expresar que al resolución es un modo de extinción exclusivo de los contratos bilaterales y constituye en la doctrina uno de los aspectos de la teoría general de los contratos bilaterales.

El contrato de arrendamiento a casco desnudo es un contrato bilateral y consiguientemente puede terminarse mediante resolución. Esta es una idea inherente a la naturaleza sinalagmática del contrato.

Vimos con anterioridad que una de las obligaciones del arrendador en el contrato de arrendamiento a casco desnudo, es entregar el buque designado al arrendatario en la fecha y lugar convenido. Se dijo en su oportunidad que la fecha es siempre aproximada con un plazo límite, de modo que transcurrida ésta sin haberse producido la entrega del buque, se resolvería el contrato.

Se expresó también con antelación que una de las obligaciones del arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo era pagar el precio en los términos pactados. De tal manera que si el arrendatario no paga el canon de arrendamiento en el término estipulado en el contrato, estaríamos en presencia de un incumplimiento total, que facultaría al

arrendador para resolver el contrato reclamando de inmediato la devolución del buque.

Por otra parte, la Ley de Comercio Marítimo establece que en los contratos regidos por ella, si la prestación de una de las partes se hace onerosa por acontecimientos imprevistos, ésta podrá considerar resuelto el contrato, notificándolo por escrito a la otra parte. La resolución no afectará las prestaciones ya efectuadas.<sup>73</sup>

El contrato oneroso es aquel en el cual cada una de las partes procura tener una ventaja mediante un equivalente o contraprestación.

Sobre esta materia el artículo 1.135 del Código Civil dispone expresamente lo siguiente:

*“El contrato es a título oneroso cuando cada una de las partes trata de procurarse una ventaja mediante un equivalente; es a título gratuito o de beneficencia cuando una de las partes trata de procurar una ventaja a la otra sin equivalente”.*

De tal manera que si en un contrato de arrendamiento a casco desnudo, la prestación del arrendatario se hace onerosa por acontecimientos imprevistos, ésta podrá considerar resuelto el contrato, notificándolo por escrito al arrendador. La resolución no afectará las prestaciones ya efectuadas.

Lo dicho anteriormente vale igualmente para el arrendador.

Si el arrendatario emplea el buque para un uso distinto de aquél a que se le ha destinado o de modo que pueda venirle perjuicio al arrendador, éste puede según las circunstancias, hacer resolver el contrato.<sup>74</sup>

---

<sup>73</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 152.

<sup>74</sup> Código Civil. Artículo 1.593.

Si durante el arrendamiento a casco desnudo perece totalmente el buque arrendado, queda resuelto el contrato. Si se destruye sólo en parte, el arrendatario puede según las circunstancias, pedir la resolución del contrato o disminución del precio. En ninguno de los dos casos se debe indemnización si el buque ha perecido por caso fortuito.<sup>75</sup>

### **33.- Diferencias entre el Fletamento y el Arrendamiento a Casco Desnudo de buques.**

En lo tocante a este tema, si se quieren establecer las fronteras que deslindan el fletamento propiamente dicho y el arrendamiento a casco desnudo de buques, aunque con ocasión de ambos se realice el transporte de mercancías por los espacios acuáticos, debe atenderse al propósito fundamental de lo acordado, ya que cuando éste estribe en ceder el uso y disfrute del buque, de manera que la construcción flotante pase del dominio del propietario o armador a al cesionario del derecho indicado, deberá estimarse el contrato como de arrendamiento a casco desnudo, no constituyendo en tal supuesto el transporte de mercancías un elemento primordial del contrato, o bien lo es en cuanto a la actuación del que adquiere el uso o disfrute de la embarcación, pero no en relación al propietario del mismo, que no se compromete al transporte ni está interesado en que tenga lugar tal hecho; y, por el contrario, cuando la finalidad esencial del contrato no lo constituye el buque, sino la conducción de las mercancías, comprometiéndose una de las partes en el contrato a transportarlas y la otra a pagar el precio de la conducción, no puede entonces estimarse lo establecido como constitutivo de un arrendamiento a casco desnudo, sino de un contrato de fletamento; constituyendo en esta hipótesis, el buque el instrumento de efectuar el transporte: y no el objetivo fundamental de lo pactado.

---

<sup>75</sup> Código Civil. Artículo 1.588.

Por las razones antes expuestas, las diferencias esenciales entre el arrendamiento a casco desnudo y el fletamento, se pueden sintetizar de la siguiente manera:

- a) En el arrendamiento a casco desnudo se transfiere la tenencia del buque, por consiguiente se traslada el carácter de explotador, ello no ocurre en el fletamento. En este último el fletante conserva el buque, por tanto, conserva el carácter de explotador.

En el fletamento el armador fletante dirige la explotación de la empresa marítima y no cede al fletador sino el derecho a dar órdenes sobre la carga, transporte y descarga; así en el fletamento a tiempo, el armador no pierde la posesión del buque ni el control de la tripulación, que mantiene la gestión náutica, pero no la gestión comercial.<sup>76</sup>

- b) En el arrendamiento a casco desnudo el buque es el objeto del contrato de arrendamiento, en cambio en el fletamento el buque es el instrumento por medio del cual el fletante cumple con sus obligaciones.
- c) En lo concerniente a la naturaleza jurídica diremos que en el arrendamiento a casco desnudo subyace una obligación de dar, en cambio en el fletamento existe una obligación de hacer, porque el arrendamiento a casco desnudo es un arrendamiento de cosa, y el fletamento es un contrato de obra.

En efecto en el arrendamiento a caso desnudo se produce, como obligación esencial y característica del arrendador, una obligación de dar que se sintetiza en el deber de efectuar la entrega o puesta del buque a disposición del arrendatario.

El fletamento, por el contrario, conlleva, como obligación esencial y característica del fletante, una obligación de hacer, que se sintetiza en el

---

<sup>76</sup> GARCÍA PITA Y LASTRES, José Luis. Arrendamientos de Buques y Derecho Marítimo. Tirant lo Blanch. Valencia – España. 2006. Página 168.

deber de hacer navegar el buque, bajo instrucciones del fletador, para – en su caso – efectuar una prestación o una actuación material de transporte.<sup>77</sup>

Se puede decir que el elemento primordial para diferenciar el contrato de arrendamiento a casco desnudo de los contratos de fletamento, estriba en el dominio de la gestión náutica de la construcción flotante. Si ese dominio se encuentra en manos del armador estaremos en presencia de un contrato de fletamento a tiempo o por viaje. En caso opuesto, si ese dominio es traspasado al arrendatario en virtud del contrato, se estaría hablando de un contrato de arrendamiento a casco desnudo.

En resumen, la distinción entre el fletamento y el arrendamiento de buques estriba en que en el fletamento total no hay traspaso de la titularidad de la explotación, ni el fletador asume la dirección técnica y comercial del buque – lo que si acontece en el arrendamiento, sin embargo comparten el hecho de que se coloque la totalidad del buque a disposición del fletador, o en su caso, del arrendatario.<sup>78</sup>

### **34.- Contrato de arrendamiento de buque armado y equipado (*Demise Charter*).**

En este tipo de contrato, el armador/arrendador entrega al arrendatario el buque con todos sus aparejos y pertrechos, instalaciones, herramientas, aparatos y, en determinados casos, la tripulación, en cuyo caso se subrogará el arrendatario en los contratos laborales y nada tendrá que ver el armador con los referidos contratos de trabajo.

---

<sup>77</sup> GARCÍA PITA y LASTRES, José Luis. Obra citada. Página 168.

<sup>7878</sup> BUSTOS MORENO, Yolanda B. La Responsabilidad Civil en la Navegación Aérea. Los Daños a Terceros. Editorial Dykinson, S.L. Madrid – España. 2003. Página 123.

En esta clase de contrato se hacen presentes dos contratos: el de arrendamiento del buque, y el de trabajo respecto de su tripulación. Para este último contrato se tratará de una cesión de contrato, la cual necesitará la conformidad previa de la tripulación del buque.

Se debe dejar claro que la característica concluyente del contrato de arrendamiento de buque es el traslado al arrendatario de la cualidad de explotador del buque, permaneciendo relegada la acotación de que el buque cedido esté armado y equipado (*demise charter*) o se ceda a casco desnudo (*bareboat charter*). Tanto en el arrendamiento a casco desnudo (*bareboat charter*) como en el arrendamiento de buque armado y equipado (*demise charter*), se cede al arrendatario, equivocadamente denominado por algunos ordenamientos jurídicos marítimos como fletador, la tenencia y posesión de un buque, tomando el control de la gestión náutica y comercial y, por consiguiente, la condición de armador. Expresado en otros términos, el arrendatario (*owner pro hac vice*), no se convierte en un fletador, por cuanto ejerce la titularidad de la gestión náutica del buque que no es suyo. Se hace de forma ostensible la diferencia con el fletamento por viaje y por tiempo en los que nos verifica la cesión del buque.

### **35.- Contrato de arrendamiento financiero del buque (Leasing).**

En relación a este tema es primordial señalar que una de las herramientas que frecuentemente utilizan las empresas navieras para adquirir las construcciones flotantes, es acudir a las entidades bancarias con la finalidad de buscar un financiamiento apropiado que las pueda poner en posesión de un buque determinado. Es de hacer notar que la adquisición de un buque conlleva la erogación de elevadas sumas de dinero que dichas empresas a veces no pueden satisfacer. Por lo demás es necio imaginarse que la financiación solicitada pueda ser concedida a través de los medios corrientes de créditos conferidos por las entidades bancarias y financieras, debido a que estos organismos condicionan dichos créditos al reintegro de las sumas

concedidas en un término muy breve, lo que realmente hace inviable que las compañías navieras contraigan la obligación del reembolso correspondiente.

En sintonía con lo anteriormente expuesto, la única manera para que las empresas navieras puedan obtener ese financiamiento y colocarse en la posición de adquirir un buque es empleando la figura del arrendamiento financiero de buques.

Importa advertir que el contrato de arrendamiento financiero del buque se usa muy frecuentemente con la finalidad de financiar la construcción del buque y la explotación de dicha unidad flotante y su propósito esencial es impulsar la constitución de flotas domésticas como herramienta para asegurar la exportación de materias primas como factor de armonía en el mercado de fletes.

### **35.1.- Definición del arrendamiento financiero del buque.**

Es indispensable tener presente que en el ordenamiento jurídico marítimo venezolano el arrendamiento financiero de buque tiene una regulación bastante exigua y apenas se encuentran algunos señalamientos relativos a esta figura contractual en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, a los cuales haremos alusión en el desarrollo de este epígrafe.

Se debe tener que en la actividad marítima el contrato de arrendamiento más utilizado es el denominado *“arrendamiento a casco desnudo”* que se encuentra regulado en el Título V, Capítulo II, Sección I y II de la Ley de Comercio Marítimo. En dicho contrato se acostumbra a establecer acuerdos de tipo financieros, que concluyen en la adquisición del buque arrendado dando origen al llamado *“arrendamiento financiero del buque o leasing naval”*.

Algunos ha definido el arrendamiento financiero del buque como aquella figura mediante la cual la entidad financiera-armador (arrendador financiero) da en arriendo un buque al explotador (arrendatario financiero) quien dispone del buque a cabio del pago de un canon mensual, para

posteriormente hacer uso de la opción de compra al final del período contratado y de ese modo adquirir la propiedad de dicha construcción flotante.

El maritimista español Ignacio Arroyo Martínez ha definido el arrendamiento financiero de buque de la siguiente manera:

*“El arrendamiento financiero de buque o leasing naval es un contrato en virtud del cual una parte, arrendador, cede temporalmente (normalmente diez años) a otra, arrendatario, el uso pacífico de un buque junto a la opción de compra, a cambio de una renta. Es un contrato mixto de arrendamiento de cosa, buque de casco desnudo, sin armar ni equipar, más una opción de compra”.*<sup>79</sup>

Otros maritimistas han definido el arrendamiento financiero de buque como el contrato por el cual el arrendador, a cambio del pago de un canon periódico y proporcional, cede al arrendatario, el uso de un buque, por un tiempo determinado, a cuyo término le concede una opción de compra.

Se infiere de la definición dada *ut supra* que el arrendamiento financiero permite que el arrendatario pueda usar el buque contra el pago de un canon periódico y proporcional. Por otra parte, le confiere también una opción de compra y establece que el precio se aplique al valor de la adquisición del buque. Es de acotar que lo común es que en estos contratos se convenga que la opción, una vez que se ponga en marcha, sólo producirá resultado al concluir el término establecido contractualmente y, además, el arrendador acostumbra cobrar la casi totalidad del precio dentro de ese término, por lo que al producir resultados la opción de compra el arrendatario se transforma en propietario pagando un valor residual ínfimo y realmente representativo. Expresado en otras palabras, a la conclusión del plazo contractual se ejerce la opción de compra cancelándose el arrendamiento y trasladándose la

---

<sup>79</sup> ARROYO MARÍTNZ, Ignacio. Curso de Derecho Marítimo. Segunda Edición. THOMOSON \* CIVITAS. Editorial Aranzadi, SA. Navarra – España, 2005. Página 441.

propiedad a favor del arrendatario que se transforma en armador. En este traspaso de propiedad no hay un pago complementario de impuestos ya que se ha estado pagando a lo largo del contrato. Solamente se tendrán que realizar las anotaciones pertinentes en el Registro Naval Venezolano y en la Capitanía de Puerto de la circunscripción acuática correspondiente.

Se ha dicho que el contrato de arrendamiento financiero de buque puede enmarcarse entre los métodos de adquisición de la propiedad del buque, sin embargo su naturaleza jurídica es fundamentalmente la de un arrendamiento, debido a que la opción de compra puede materializarse o no, por tal circunstancia es preferible incorporarlo en los contratos de explotación del buque.

En resumen, en este tipo de contrato el arrendatario tendrá la disyuntiva de obtener el dominio del buque, pagando al propietario una suma fijada anticipadamente. La referida suma podrá fundamentarse en el precio proveniente del buque a la conclusión del término del contrato, una vez deducida la depreciación, o algún otro método, tomando en cuenta el precio de la unidad flotante al final del período de arrendamiento. Con este clase de contrato el arrendatario, estará pagando, interés de capital y utilidad del propietario.

### **35.2.- Modalidades del contrato de arrendamiento financiero de buques.**

Fundamentalmente dos son las modalidades que se dan en el arrendamiento financiero de buques, a saber: el *arrendamiento operativo* y el *arrendamiento financiero*. La distinción entre ambas figuras consiste en que en el arrendamiento operativo el arrendatario se conduce como si el buque le perteneciera y en principio lo registra por su valor total, exhibiendo como pasivo todas las obligaciones asumidas contractualmente. En tanto que en el arrendamiento financiero el arrendatario estima como gasto todo aquello que sufraga a favor del arrendador, sin perjuicio en todos los casos

de incorporar las correspondientes comunicaciones aclaratorias o especificativas a sus estados financieros.<sup>80</sup>

### **35.3.- Características esenciales del arrendamiento operativo de buques.**

Es preciso tomar en consideración que en el arrendamiento operativo de buques, la empresa construye que construye el buque desempeña también el rol de empresa arrendadora; es decir que fabrica la construcción flotante y la cede en arriendo al arrendatario.

Las características esenciales del arrendamiento operativo de buque son las siguientes:

- El constructor del buque es el arrendador quien conviene ceder por un tiempo y a través del pago de un precio específico el uso y disfrute de un buque a un arrendatario. Las obligaciones del arrendador estriban en la apropiada entrega del bien y cuidar por los gastos del mantenimiento del mismo.
- No se pacta una opción de compra del buque.
- No se estipula un valor residual.
- El buque se amortiza parcialmente.
- Los gastos de mantenimiento, seguro y reparación son por cuenta del arrendador.
- Constituyen contratos de corto plazo, comparado con la vida económicamente útil del buque arrendado.
- Son contratos de carácter revocable.
- Son contratos, fundamentalmente, de arrendamiento.

---

<sup>80</sup> HERNÁNDEZ BERENGUEL, Luis. Arrendamiento Financiero de Buques. Coloquio sobre Pólizas de Fletamento y Financiamiento de Buques. Santiago de Chile. 25 de octubre de 1994.

En el escenario económico y financiero este tipo de contrato otorga cierto provecho, entre ellas el arrendatario podrá usar el buque que requiere sin involucrarse en una operación financiera para adquirirlo, y además puede incorporar como gastos operativos las cuotas periódicas que pague por razón del uso y disfrute del buque, en tanto que el propietario además de tener en sus manos un mecanismo más para proceder a la colocación de la construcción flotante puede incluir contablemente la desvalorización del buque que está cediendo en arrendamiento.

#### **35.4.- Características esenciales del arrendamiento financiero de buques.**

Es imprescindible tener en cuenta que el arrendamiento financiero representa una modalidad de cooperación entre las partes contratantes y en líneas generales estriba en el mecanismo mediante el cual una entidad financiera (empresa arrendadora), a solicitud de una parte denominada arrendatario, adquiere un buque a terceros, y con posterioridad lo da en arrendamiento al arrendatario que hará uso de dicha construcción flotante, posibilitándole su utilización y disfrute por un periodo determinado de tiempo, de común acuerdo, con opción de ejercer su compra al concluir el contrato o bien restituyéndolo a la empresa arrendadora.

Entre las características esenciales del arrendamiento financiero de buques podemos señalar las siguientes:

- La empresa de arrendamiento es la arrendadora.
- Existe una opción de compra del buque por parte del arrendatario.
- El buque se paga totalmente (o en su mayor parte).
- Los gastos de mantenimiento, seguro y reparación son por cuenta del arrendatario.
- Constituye un contrato de mediano y largo plazo.
- Es un contrato fundamentalmente financiero.

- Es un contrato de carácter irrevocable.

### **36.- Inscripción del contrato de arrendamiento de buques en el Registro Naval Venezolano.**

Se debe precisar que el contrato de arrendamiento financiero de buques seguirá los modelos de cualquier otro contrato de esta clase. En ese sentido habrá que inscribir el contrato en el Registro Naval Venezolano donde será indispensable dejar constancia de las garantías que se constituye a favor del arrendador.

El ordenamiento jurídico marítimo venezolano sobre este particular señala que le corresponde al Registrador Naval asentar los contratos de arrendamiento financiero de buques, así como los extranjeros arrendados por armadores o empresas nacionales o extranjeras constituidas y domiciliadas en el país.<sup>81</sup>

### **37.- El contrato de arrendamiento de buques y la prueba derecho de propiedad o de utilización del buque para su correspondiente registro.**

De acuerdo con la Ley General de Marinas y Actividades Conexas para el registro del buque en Venezuela el derecho de propiedad o de utilización del buque se prueba si el buque está en arrendamiento financiero, con el contrato de arrendamiento financiero.

De acuerdo a lo ya explicado, ese arrendamiento financiero no es más que un contrato operativo o financiero de un buque, que se formaliza entre su propietario (arrendador) y el usuario de la construcción flotante (arrendatario).

El contrato de arrendamiento financiero surtirá efectos antes terceros una vez asentado debidamente en el Registro Naval Venezolano.

---

<sup>81</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 99, numeral 7.

### **38.- Prohibición de hipotecar los buques de registro extranjero dados en arrendamiento financiero.**

Se dijo en el curso de este trabajo que la hipoteca es un derecho real constituido sobre un buque del deudor o de un tercero, en beneficio de un acreedor, para asegurar sobre ese bien mueble el cumplimiento de una obligación.

Sobre el asunto indicado en el rubro, la Ley General de Marina refiriéndose a la hipoteca naval expresa lo siguiente:

“Los documentos mediante los cuales se creen, modifiquen o extingan hipotecas navales sobre buques nacionales existentes o en construcción surtirán efectos, una vez inscritos en el Registro naval Venezolano.

Los buques de registro extranjero arrendados o fletados a casco desnudo por período igual o superior a un (1) año y *los dados en arrendamiento financiero*, no podrán hipotecarse en Venezuela, salvo en aquellos casos en los cuales se evidencie por certificación oficial del registro del origen del buque, debidamente legalizado por el Consulado de la República Bolivariana de Venezuela en dicho país de origen, que pueden ser hipotecados o gravados con derechos reales similares o equivalentes a la hipoteca en el país de origen mientras estén registrados simultáneamente en otra circunscripción. En este caso para hipotecar el buque se requerirá, además, autorización expresa por escrito y debidamente autenticada del arrendador a casco desnudo o financiero.

Se tendrá como inexistente la hipoteca naval constituida en contravención con lo dispuesto en este artículo, o en cualquier caso en que se determine, que al momento del registro de la pretendida hipoteca en Venezuela, el buque se encontraba hipotecado o gravado con derecho real similar o equivalente en el país del registro anterior”.

De la norma transcrita se infiere que, en principio, sólo pueden hipotecarse los buques nacionales que estén debidamente registrados en el Registro Naval Venezolano

### **36.- Responsabilidad en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

Cuando se habla de responsabilidad se está haciendo alusión a la obligación de reparar el daño y el perjuicio que se causan a una persona, ya sea por culpa o negligencia.

Importa señalar que la responsabilidad, como acontece en todos los contratos, puede ser contractual o extracontractual.

Es importante resaltar que la responsabilidad contractual es aquella que deriva del incumplimiento de una obligación establecida en un contrato. Por argumento a contrario, la responsabilidad extracontractual es aquella que no surge del incumplimiento de una obligación establecida en un contrato.

La obligación de indemnizar por transgresión de un contrato se desarrolla dentro de la esfera de la preexistente relación; mientras que, cuando la indemnización dimana de acto ilícito la relación obligatoria aflora por primera vez al producirse el daño. En ambos supuestos el deber de resarcimiento se incluye en el cuadro de una relación obligatoria; pero en un caso se trata de una obligación delictual y en otro de una relación contractual.

En el contrato de arrendamiento a casco desnudo la responsabilidad puede ser contractual o extracontractual. Es decir, que en este tipo de contrato puede haber una responsabilidad contractual cuando surge del incumplimiento de dicho contrato entre las partes: arrendador y arrendatario. Pero también puede haber una responsabilidad extracontractual o frente a terceros cuando como resultado del contrato se generan daños para terceras partes ajenas al contrato bajo examen.

Dicho de otra manera, si surgen terceros perjudicados contractual o extracontractualmente, harán su respectivo reclamo al arrendatario y

propietario del buque. Los terceros podrán accionar contra el propietario, siempre que exhiban un crédito marítimo privilegiado, ya que al provenir del buque se encadena a su propietario.

Es oportuno señalar que los créditos marítimos se originan en causas y hechos que se producen en los espacios acuáticos y que están vinculados directamente con la explotación del buque.

Cuando se habla de créditos marítimos privilegiados se está haciendo alusión a aquellos créditos garantizados con privilegio especial o marítimo sobre la construcción flotante y con respecto a otros créditos marítimos o de derecho común, sobre los cuales tiene prelación.

En resumen, cuando se trata el asunto concerniente a la responsabilidad del arrendador o del arrendatario que puedan dimanar del contrato de arrendamiento a casco desnudo, es indispensable hacer una distinción de dos tipos de relaciones: las relaciones jurídicas que se suscitan entre arrendador y arrendatario y las responsabilidades de estos últimos en la relaciones frente a personas ajenas al contrato bajo análisis.

Analicemos detalladamente estas relaciones:

### **1.- Relaciones jurídica entre el arrendador y el arrendatario.**

Desde la óptica del transporte de mercancías, en el arrendamiento a casco desnudo el arrendatario es quien responde como transportista, por cuanto él es la persona que tiene el control sobre la gestión náutica y comercial del buque, y por consiguiente, a quien le toca explotarlo en su propio nombre y por su cuenta, arrogándose en consecuencia toda pérdida, erogación o compromiso que sea producto de tal actividad, salvo el supuesto de que el móvil se encuentre en el incumplimiento por el arrendador de colocar a disposición del arrendatario el buque en las debidas condiciones de navegabilidad.

### **2.- El arrendamiento a casco desnudo y las relaciones con terceros.**

En lo concerniente a las relaciones con terceros el asunto de la responsabilidad se torna bastante espinoso.

- a) La mayoría de los maritimistas están contestes en mantener la responsabilidad del arrendatario como administrador o explotador de la actividad marítima, que encierra tanto la gestión náutica como la gestión comercial, persona de quien son colaboradores la tripulación y la gente que desempeña labores en tierra, por consiguiente, en el escenario contractual por supuesto, e incluso en el extracontractual, de la acción y labor de éstos y, comúnmente, de todas las deudas y responsabilidades que pueda significar el ejercicio de la referida actividad, si bien con clara alusión solamente a la responsabilidad extracontractual.<sup>82</sup>
- b) Sin embargo en lo atinente al arrendador del buque, en la esfera de la responsabilidad extracontractual constantemente, devendrá posiblemente en responsable de los daños ocasionados a un tercero, que haya contratado o no con el arrendatario, en su condición de propietario del buque como entidad compuesta y lucrativa, por las contingencias que entraña el funcionamiento de la unidad flotante, cuyas secuelas serán de su incumbencia cuando se vulneran intereses lícitos ajenos, y en una idea más ceñida al régimen tradicional de responsabilidad, con o sin inversión de la carga de la prueba en la medida en que tales daños sean resultado de un incorrecto funcionamiento del buque y no se haya empleado la debida diligencia en verificar dicho funcionamiento, en vigilar su mantenimiento y conservación y en efectuar los arreglos imprescindibles o cuando se han dejado de cumplir las exigencias requeridas por el ordenamiento jurídico marítimo.<sup>83</sup>

### **36.- Limitación de responsabilidad del arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

---

<sup>82</sup> MATILLA ALEGRE, Rafael. Obra citada. Página 30.

<sup>83</sup> MATILLA ALEGRE, Rafael. Obra citada. Página 31.

La Ley de Comercio Marítimo en su artículo 37 dispone expresamente lo siguiente:

*“El Armador es la persona que utiliza o explota el buque en su propio nombre, sea o no su propietario, bajo la dirección y gobierno de un Capitán designado por aquel”.*

Ahora bien, en el contrato de arrendamiento a casco desnudo el arrendatario adquiere la condición de *cuasi propietario* del buque y por consiguiente es responsable de las consecuencias de la explotación de la construcción flotante.

Es prudente acotar que cuando se dice cuasi propietario del buque se está expresando que el arrendatario se aproxima o se parece al propietario de la embarcación, y en ese carácter explota el buque, disfrutando de los beneficios de la limitación de responsabilidad a que se refieren las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo.

El maritimista argentino Diego Esteban Chami al referirse a la limitación de responsabilidad señala lo siguiente:

*“Limitar es establecer un tope cuantitativo en la extensión del resarcimiento. De esta manera, se fija legalmente la cifra más allá de la cual no corresponderá abonar indemnización alguna en concepto de daños y perjuicios provocados por el deudor; en este caso; el transportador”.*<sup>84</sup>

En concordancia con lo precedentemente señalado, el arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo podrá limitar contractualmente su responsabilidad, salvo expresa prohibición legal. Podrá limitar su responsabilidad civil en los siguientes casos:

1. Reclamaciones derivadas de muerte, lesiones corporales, pérdidas o averías sufridas por las cosas, incluidos daños a obras portuarias,

---

<sup>84</sup> CHAMI, Diego Esteban. Manual de Derecho de la Navegación. Abeledo Perrot, S.A. Buenos Aires – Argentina. 2010. Página 595.

dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculadas con la explotación del buque o con operaciones de salvamento y los perjuicios derivados de cualquiera de estas causas.

2. Reclamaciones derivadas de perjuicios por retrasos en el transporte de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos.
3. Reclamaciones por perjuicios derivados de la responsabilidad extracontractual que tengan directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de salvamento.
4. Reclamaciones derivadas por la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo del buque.
5. Reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento.
6. Reclamaciones promovidas por una persona que no sea la responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales, la persona responsable tenga derecho a limitar su responsabilidad y los perjuicios ocasionados ulteriormente por tales medidas.

Las reclamaciones establecidas en los numerales anteriores, están sujetas a la limitación de responsabilidad, aun cuando sean promovidas en acción de regreso o afines de indemnización en régimen contractual o de otra índole. Sin embargo, las reclamaciones fundamentadas de conformidad con lo dispuesto en los numerales 4, 5 y 6 indicados ut supra, no están sujetas a

limitación de responsabilidad, en la medida en que guarden relación con una remuneración concertada por contrato con la persona responsable.<sup>85</sup>

### **37.- El salvamento realizado por el buque bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

En el ordenamiento jurídico marítimo venezolano se entiende por operaciones de salvamento, todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en cualquier otro espacio acuático.<sup>86</sup>

Es de observar que las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a una recompensa. Si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil no nace obligación de pago alguno, salvo estipulación contractual.

Ahora bien, en el supuesto de salvamento prestado por el buque bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo, la recompensa en referencia le toca al arrendatario a quien definitivamente corresponde la facultad de explotación de la construcción flotante, y, por consiguiente, todos los beneficios directos e indirectos que de ella se desprendan.

No sucede lo mismo cuando el salvamento es prestado al buque que se encuentra bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo. En este caso, la obligación de pagar la recompensa le atañe al propietario del buque, pero con la facultad expresamente acordada en el contrato, de compensarse del arrendatario.

### **38.- Pérdida del buque dado en contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

El término pérdida da a entender, carencia, privación de lo que se poseía.

---

<sup>85</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 41.

<sup>86</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 336, ordinal 1.

Aplicando lo anterior a la materia bajo examen, diríamos que cuando se pierde el buque el propietario queda desposeído o privado de la construcción flotante por cualquier caso que dé lugar a tal situación.

Cuando se produce la pérdida del buque dado en contrato de arrendamiento a casco desnudo es indiscutible que se extingue el referido contrato.

Esa pérdida del buque puede ser una pérdida total real pero también una pérdida total constructiva. La pérdida total real tiene lugar cuando el buque queda destruido completamente y su propietario queda privado irremisiblemente de su dominio. La pérdida total constructiva se da cuando los daños o la situación del buque determinen que los gastos para su reparación o recuperación sean de igual o superior cuantía al valor asegurado del propio buque.<sup>87</sup>

Como se expresó precedentemente, la pérdida del buque configura una hipótesis de extinción del contrato de arrendamiento a casco desnudo, no tan sólo cuando se presenta una pérdida total real, sino también cuando se produzca una pérdida total constructiva, que amerite, de conformidad a las disposiciones del contrato de seguro marítimo, el derecho a abandonar el buque en beneficio de la empresa aseguradora, situación en la cual se acostumbra acordarse el compromiso del arrendatario a realizarlo o a hacer viable su realización.

Es importante dejar claro que la pérdida del buque puede engendrar responsabilidad en el arrendatario, sin embargo, amparado el riesgo de pérdida por el seguro marítimo, en la generalidad de las situaciones en un contrato en que el arrendatario es tomador del seguro y asegurador, el arrendador y el arrendatario por sus correspondientes intereses, no se le

---

<sup>87</sup> GONZÁLEZ HEVIA, Raúl. Manual de Seguro Marítimo. Editorial MAPFRE, S.A. Madrid – España. 1976. Página 149.

podrá requerir semejante responsabilidad ni en forma directa ni por medio de la subrogación.<sup>88</sup>

### **39.- El arrendamiento de buques a casco desnudo y la figura del abandono de los bienes asegurados.**

Antes de entrar a la consideración del tema del subtítulo, es preciso señalar que se entiende por contrato de seguro marítimo aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas ocurridas a la expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por uso de comercio a cubrir las pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren necesarias.

Cuando el viaje comprenda la modalidad multimodal o trayectos combinados por agua, tierra o aire, se aplica, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo.<sup>89</sup>

Es fundamental advertir que todo interés sobre el buque, carga o flete, puede asegurarse contra cualquier riesgo de navegación.

Ahora bien, cuando se trató la materia concerniente a las obligaciones que eran a cargo del arrendatario en el arrendamiento a casco desnudo, se expresó que a esta parte en el contrato le correspondía el aprovisionamiento del buque, *sus seguros*, lo relativo a la tripulación y todos los gastos de explotación.

Se infiere de lo expresado con antelación que, al arrendatario, le compete tomar los seguros relativos al buque, lo cual incluye el seguro sobre el cuerpo de la embarcación que comprende, salvo pacto en contrario, además del casco y quilla del buque, todos sus aparejos y accesorios y cubre los daños que sufra el buque a consecuencia de los riesgos de la navegación. En este

---

<sup>88</sup> MATILLA ALEGRE, Rafael. Obra citada. Página 33.

<sup>89</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 375.

rubro se comprende también los gastos por compra de combustible, los avances no restituibles sobre los salarios de la tripulación, los impuestos y derechos, etc.

Expresado en otros términos, en el contrato de arrendamiento a casco desnudo el buque se mantendrá asegurado contra los riesgos ordinarios y extraordinarios, es decir, por los daños o pérdidas que provengan de actos de piratería, saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión o incendio y daños por humo y en general, de cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta o del buque, y además, si hay pacto con el asegurador, por los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado de conmoción interior o exterior.<sup>90</sup>

En nuestro ordenamiento jurídico marítimo, el arrendatario, como asegurado, puede ejercer la acción de abandono con respecto al buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

- Naufragio. Pérdida o ruina del buque en el mar o en río o lago navegables.
- Pérdida total o innavegabilidad absoluta que no admite reparación. Esta situación presupone la existencia del buque, pero en tal estado de deterioro o destrucción, que puede y debe estimarse como completamente perdido. De acuerdo con las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, un buque puede considerarse pérdida total constructiva cuando el costo estimado de las reparaciones de los daños que haya sufrido exceda de su valor una vez reparado.
- Imposibilidad de reparar en el lugar donde se encuentre, y de trasladarlo a otro sitio donde pueda ser reparado. Esta situación se produce por existe una causa que impide en absoluto realizarle los arreglos al buque

---

<sup>90</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 392.

en lugar determinado, y o de llevarlo otro lugar donde pueda ser compuesto o refaccionado.

- Falta de noticia del buque. Esta situación tiene lugar cuando la suerte de un buque se desconoce y sus aseguradores lo consideran desaparecido, es lo en la expresión anglosajona se denomina “*missing vessel*”, se presume que su pérdida ha sido consecuencia de un riesgo de la navegación.
- Apresamiento, detención por orden del gobierno nacional o extranjero y embargo judicial proveniente de los órganos jurisdiccionales competentes de cualquier Estado. El apresamiento tiene lugar cuando un determinado Estado, se apodera de un buque sometiéndolo a una extensa detención, embargo o confiscación de las mercancías que transporta, se produce como represalias en caso de guerra y tratándose de buque enemigo.
- Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad. Esta situación hace alusión al deterioro que equivale a pérdida total en los supuestos en que las reparaciones<sup>91</sup>

En el supuesto de naufragio, si el asegurador comunica al arrendatario asegurado que procederá al *reflotamiento del buque*, la acción de abandono no puede hacerse sino después de transcurridos sesenta (60) días contados a partir de la fecha del siniestro.<sup>92</sup>

A manera ilustrativa, por reflotar se entiende volver a poner a flote el buque hundido o encallado para hacer las reparaciones indispensables en sus partes esenciales y ponerlo en condiciones de volver a navegar.

Como se observa el abandono de los bienes tiene lugar por ciertas circunstancias previamente estipuladas en la Ley; el asegurado se desliga de

---

<sup>91</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 436.

<sup>92</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 437.

los bienes asegurados, hace abandono de ellos y obtiene de los aseguradores las cantidades por las cuales se encontraban asegurados.

Es de advertir que la figura del abandono se da predominantemente en los seguros marítimos, debido a que en los seguros terrestres, a excepción del de transporte, no hay lugar a abandono de los bienes asegurados, salvo pacto en contrario.

Sobre la materia bajo examen el artículo 433 de la Ley de Comercio Marítimo dispone expresamente lo siguiente:

*“A fin de percibir la indemnización del seguro el asegurado puede, a su libre elección, ejercer contra el asegurador la acción de avería o la de abandono, conforme a lo dispuesto en esta Ley.*

*Si el asegurado elige hacer abandono al asegurador de la cosa asegurada, debe dar aviso del abandono; si omite hacerlo, la pérdida no puede ser tratada sino como avería”.*

Ahora bien, la acción de abandono implica la transferencia irrevocable al asegurador de todos los derechos que tenga el arrendatario asegurado sobre el buque vinculado al interés asegurable, a partir del momento de la notificación de abandono al asegurador, correspondiéndole a éste las mejoras o detrimentos que en él sobrevengan.

Salvo los créditos privilegiados que tengan su asiento en el buque, éste queda afectado al pago de la indemnización que el asegurador debe al arrendatario asegurado.<sup>93</sup>

#### **40.- El embargo preventivo del buque en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

---

<sup>93</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 434.

De acuerdo a la Enciclopedia Jurídica Opus por embargar se entiende la acción y efecto de embargar. Retención de bienes en virtud de mandamiento judicial.

Desde la óptica procesal, a través del embargo los bienes sobre los cuales recae esta medida son sustraídos de la libre disposición por parte de su propietario.<sup>94</sup>

Para una mejor comprensión del tema bajo examen, es necesario acotar que hay dos clases de embargo: el preventivo y el ejecutivo.

- Embargo preventivo: Esta medida se activa con propósitos exclusivamente precautelativos a fin de asegurar las resultas del juicio caso de resultar condenado el demandado.
- Embargo ejecutivo. Esta medida tiene lugar cuando establecida la sentencia de la obligación, un órgano jurisdiccional ordena la retención de los bienes del obligado para pagar con ellos la deuda.

Como quiera que el tema que se va a tratar tiene que ver con el embargo preventivo de buques y el contrato de arrendamiento a casco desnudo, se debe entender como tal toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta como medida cautelar por resolución de un Tribunal de la Jurisdicción Especial Acuática competente, para garantizar un crédito marítimo.<sup>95</sup>

En armonía con lo expuesto con antelación, el embargo preventivo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo procederá:

1. Si el propietario del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es propietario del buque al momento de practicarse el embargo.

---

<sup>94</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo III. Obra citada. Página 470.

<sup>95</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 92.

2. *Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo.*
3. Si el crédito está garantizado con hipoteca sobre el buque.
4. Si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión sobre el buque.
5. *Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el agente naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo.*<sup>96</sup>

Es importante destacar que, el demandante podrá solicitar el embargo preventivo del buque al que el crédito se refiere o en sustitución de éste, de cualquier otro buque propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo, cuando al momento en que nació el crédito, era:

1. Propietario del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo.
2. *Arrendatario a casco desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque.*

El embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada en virtud del crédito sólo será admisible si, conforme a la ley, se puede ejecutar contra ese buque una sentencia extranjera dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial o forzosa.

No podrá procederse al embargo preventivo de un buque en los créditos relativos a la propiedad o la posesión de un buque.<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 95.

<sup>97</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 96.

Importa advertir que se ha criticado ostensiblemente la probabilidad de embargar el buque que dio lugar al crédito marítimo cuando su propietario – el deudor – lo ha arrendado a casco desnudo o fletado a un tercero. En otras palabras, se cuestiona si es factible el embargo del buque afectado cuando su tenencia la ejerce un tercero a través de un contrato de utilización del buque. No obstante, se debe tener claro que cuando en una misma persona coexiste el carácter de deudor y propietario, el buque afectado es embargable para garantizar el crédito marítimo aducido pese a dicha construcción flotante se encuentre en posesión de un tercero como resultado de un contrato de arrendamiento a casco desnudo o de fletamento. Aceptar la tesis opuesta, además de no tener base lógica alguna, daría pie a que se presentasen innumerables situaciones dolosas pues el deudor, ante la sospecha de que a uno de sus buques se le puede inmovilizar o restringir la salida, podría sin ningún problema eludir esquivar esa medida cautelar fletando o arrendando el buque, de una manera falsa o simulada.<sup>98</sup>

En resumen, el embargo preventivo de buques no es más que la retención o aprehensión de un buque, dispuesta por un Tribunal de la Jurisdicción Acuática, sustrayéndolo a la libre disposición de su propietario y dicha medida conlleva la inmovilización o restricción de salida del puerto correspondiente.

El embargo preventivo se establece a título provisional, para asegurar el pago de una deuda, cuya existencia se debate o se discutirá en juicio.

#### **41.- Prescripción de las acciones derivadas del contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

El jurista italiano Francesco Messineo, en su Manual de Derecho Civil y Comercial define la prescripción como “el modo o medio con el cual mediante el transcurso del tiempo, se extingue y se pierde el derecho por

---

<sup>98</sup> MORA CAPITÁN, Belén. El Embargo Preventivo de Buques. José María Bosch Editor. Barcelona – España. 200. Página 269.

efecto de la falta de ejercicio”. Siendo presupuesto de ella la inactividad de del titular del derecho, prolongándose por el tiempo que está fijado por la Ley.

De acuerdo con el ordenamiento jurídico civil la prescripción es un medio de adquirir un derecho o de liberarse de una obligación, por el tiempo y bajo las demás condiciones determinadas por la Ley.<sup>99</sup>

De la definición dada anteriormente, encontramos que hay dos tipos de prescripciones: la adquisitiva y la extintiva.

La prescripción adquisitiva tiene por objeto hacer adquirir un derecho sobre una cosa y; la prescripción extintiva es un medio o recurso mediante el cual una persona se libera del cumplimiento de una obligación por el transcurso del tiempo y el cumplimiento de determinadas condiciones contempladas por la ley.

A los efectos de nuestro estudio, nos interesa la prescripción extintiva o liberatoria que no es propiamente un modo de extinción de una obligación, ya que solo se extinguen las acciones que sancionan aquella obligación.

En relación a esta materia, nuestro ordenamiento jurídico marítimo señala que la prescripción de las acciones derivadas del contrato de arrendamiento a casco desnudo o del contrato de fletamento, prescriben al término de un (1) año contado a partir de la fecha de vencimiento del contrato, de la terminación del viaje o de la interrupción en la ejecución del contrato, cualquiera de las situaciones que ocurra primero. El lapso comenzará a contarse al día siguiente de la ocurrencia de cualquiera de los eventos antes indicados.<sup>100</sup>

Es importante tener claro que la fecha de vencimiento es aquella en que concluye el plazo estipulado en el contrato y por cuyo motivo, las partes

---

<sup>99</sup> Código Civil. Artículo 1952.

<sup>100</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 156.

involucradas deben cumplir sus obligaciones contractuales. Así, en la articulación del contrato de arrendamiento a casco desnudo, el vencimiento tiene lugar cuando las condiciones predeterminadas en el mismo caducan, y, por consiguiente, dicho contrato deja de tener validez. El arrendatario debe entregar el buque dado en arrendamiento, o bien, renegociar las condiciones, según lo estime el propietario del buque.

Ahora bien, el vencimiento del plazo para la restitución del buque arrendado conduce a que las partes contratantes cumplan las obligaciones finales que estaban condicionadas por ese hecho cierto, puesto que ahora son exigibles; que se traducen para el arrendatario en restituir el buque y para el arrendador en recibirlo. Acontece por tanto que la sola circunstancia de que al vencimiento del plazo el arrendatario mantenga el uso y goce del buque sin el consentimiento del arrendador, no permite deducir que el contrato de arrendamiento a casco desnudo ha terminado, pues todavía subsisten las referidas obligaciones finales que determinan su vigencia. Dicho de otra forma, las obligaciones derivadas del contrato de arrendamiento a casco desnudo sólo se extinguen cuando el arrendatario cumple la prestación debida, hecho que se presenta, en lo que respecta a la obligación de restituir el buque, cuando se produce efectivamente la devolución de la construcción flotante arrendada.

El viaje termina cuando el buque arriba a su puerto de destino e inicia las operaciones de descarga.

La interrupción tiene lugar cuando se detiene el cumplimiento efectivo del contrato de arrendamiento a casco desnudo, lo cual puede acontecer por diferentes causas. Según cuál sea el motivo de la interrupción y la temporalidad podemos distinguir entre:

- Cuando el órgano jurisdiccional competente haya modificado las prestaciones del contrato, cuando se haya producido una alteración sobrevenida e imprevisible en las circunstancias que dé lugar a un desequilibrio grave en las prestaciones. (Cláusula “Rebus sic stantibus”).

Con respecto a esta materia, la Ley de Comercio Marítimo en su artículo 152 establece lo siguiente:

*“En los contratos regidos por este Título, si la prestación de una de las partes se hace onerosa por acontecimientos imprevistos, está podrá considerar resuelto el contrato, notificándolo por escrito a la otra parte. La resolución no afectará las prestaciones ya efectuadas”.*

- Desistimiento del contrato de arrendamiento a casco desnudo: Se considera desistimiento cuando una o las partes deciden poner fin a las relaciones obligatorias consagradas en el referido contrato.
- Resolución del contrato de arrendamiento a casco desnudo. Se estima como resolución de un contrato cuando una de las partes decide dejar sin efecto el mismo cuando la otra incumple sus obligaciones.
- Suspensión del contrato de arrendamiento a casco desnudo. Se considera suspensión cuando se interrumpe temporalmente el plazo del contrato.

#### **42.- Aplicabilidad de las normas relativas al arrendamiento de cosas al contrato de arrendamiento a casco desnudo.**

En lo tocante a este rubro, nuestro ordenamiento jurídico marítimo establece que en todo lo referente al arrendamiento a casco desnudo no previsto en el Título V de la Ley de Comercio Marítimo, serán aplicables las normas relativas al arrendamiento de cosas establecidas en el Código Civil.<sup>101</sup>

Como se dijo con anterioridad en estas páginas, el arrendamiento de cosas es un contrato por medio del cual una de las partes contratantes se obliga a ceder a otra el disfrute de una cosa por un cierto tiempo y mediante un precio definido. La finalidad, entonces, del arrendamiento, es el goce de la

---

<sup>101</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 164.

cosa, en retribución del cual el arrendatario paga un precio que se establece expresamente en dicho contrato.

Es importante resaltar que a pesar de que el arrendamiento puede versar sobre bienes muebles como inmuebles, la ley sustantiva civil sólo regula especialmente el arrendamiento de casas y predios rústicos, no reglamenta de manera expresa el arrendamiento de bienes muebles.

Como puede observarse, el arrendamiento de buques a casco desnudo se caracteriza por someterse a una dualidad normativa: la particular y definida estipulada en la Ley de Comercio Marítimo, y, complementariamente, la general del arrendamiento de cosas contemplada en el Código Civil, cuyas peculiaridades no podrá abjurar o declinar, a excepción de lo que resulte abrogado o modificado.

#### **43.- Cláusulas fundamentales del Contrato de Arrendamiento a Casco Desnudo.**

Estas cláusulas corresponden al contrato de arrendamiento a casco desnudo elaboradas por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico, organismo de carácter privado que agrupa a armadores de diversos países y cuyo propósito fundamental ha sido la elaboración de formularios modelos para los contratos marítimos, entre los cuales el más usado en materia de contrato de arrendamiento a casco desnudo es el conocido como BARECON 2001.

Del examen de las cláusulas del BARECON 2001, encontramos los siguientes aspectos:

##### **36.1.- Cláusula de definición.**

En esta cláusula los siguientes términos tendrán el siguiente significado:

Los propietarios: Significan la persona o empresa registrada como propietario del buque.

Los fletadores: Significan los fletadores a casco desnudo y no se considerarán como fletadores de un contrato de fletamento por tiempo o de un contrato de fletamento por viaje.

La definición de fletadores se hace con la finalidad de evitar confusión con fletadores a tiempo o por viaje.

### **36.2.- Cláusula de entrega del buque.**

De acuerdo con esta cláusula el buque debe ser entregado y recibido por los fletadores en el puerto o lugar señalado en el contrato o en el muelle que lo arrendatarios pudieren indicar.

Los propietarios antes y al momento de la entrega, ejercerán la debida diligencia para garantizar que el buque se encuentra en condiciones apropiadas de navegabilidad y en todo respecto listo con relación a casco, maquinaria y equipos para prestar el servicio de conformidad con lo estipulado en el contrato. Además el buque debe estar debidamente documentado al tiempo de su entrega.

La entrega del buque a los fletadores y la toma de control por parte de los mismos, será responsabilidad exclusiva de los propietarios conforme a esta cláusula, por consiguiente los fletadores no tendrán derecho a formular ningún reclamo o ejercer acción alguna en contra de los propietarios a causa de las condiciones, aseveraciones o garantías expresadas o implícitas en el contrato con relación al buque, sin embargo, los propietarios serán responsables por las reparaciones y renovaciones realizadas a partir de defectos latentes en el buque, su maquinaria o accesorios existentes al momento de la entrega estipulada en el contrato, a menos que dichos defectos latentes se hayan presentados dentro de los dieciocho (18) meses posteriores a la entrega, salvo que se especifique lo contrario.

### **36.3.- Cláusula de tiempo de entrega.**

De conformidad con esta cláusula el buque no deberá ser entregado antes de la fecha establecida en el contrato, salvo que se estipule lo contrario. A menos que otra cosa sea acordada, los propietarios deben dar a los fletadores no menos de treinta (30) días consecutivos preliminares y por lo menos en catorce (14) días información definitiva de la fecha en la cual el buque estará listo para su entrega.

Los propietarios deben mantener a los arrendatarios fielmente informados de los posibles cambios en la posición del buque.

#### **36.4.- Cláusula de Cancelación.**

En lo tocante a esta cláusula, el buque no deberá ser entregado con posterioridad a la fecha de cancelación establecida en el contrato. En el supuesto de verificarse la entrega con posterioridad a la fecha de cancelación, los fletadores tienen la opción de cancelar el contrato sin perjuicio de cualquier otro reclamo que puedan ejercitar contra los propietarios en virtud de dicho contrato.

En el caso de que la entrega del buque se demore más allá de la fecha de cancelación, los propietarios, tan pronto como estén en situación de establecer con razonable certeza el día en que el buque esté listo, darán noticia de ello a los arrendatarios y requerirán de los mismos si ejercerán su opción de cancelar el contrato y la respuesta debe ser suministrada por dicha parte dentro de la ciento sesenta y ocho (168) horas contadas a partir de la fecha del requerimiento. Si los arrendatarios no ejercen la acción de cancelación del contrato, el séptimo día posterior a la notificación efectuada por los propietarios, será considerada como la nueva fecha de cancelación del contrato.

#### **36.5.- Cláusula de los límites de explotación del buque.**

De conformidad con esta cláusula, el buque deberá ser empleado para el transporte de mercancías idóneas y lícitas dentro de los límites comerciales establecidos en el contrato.

Además, los arrendatarios se comprometen a no utilizar o someter el buque a operaciones distintas a las estipuladas en los términos de los instrumentos de seguros (inclusive de cualquier garantía expresa o implícita en el contrato), sin obtener previamente el consentimiento de los aseguradores y cumpliendo las condiciones que éstos exijan, desde una prima adicional o cualquier otro que los aseguradores pudiesen requerir. De ser solicitado, los arrendatarios deberán informar a los propietarios y a los acreedores hipotecarios de las operaciones planificadas.

De igual manera, los arrendatarios se comprometen a no emplear o someter el buque a cualquier actividad o negocio prohibido por las leyes de los países donde navegue, o al transporte de mercancías ilícitas o a actividades que pudieran exponer al buque a censura, destrucción, retención o confiscación.

No obstante las disposiciones contenidas en este contrato, se acuerda que los combustibles nucleares, productos o desechos radioactivos, estarán expresamente excluidos de ser cargados y transportados bajo los términos de este contrato. Dicha exclusión no es aplicable a *radioisótopos* utilizados o a ser utilizados con fines industriales, comerciales, agrícolas, médicos o científicos, siempre y cuando se haya obtenido la previa autorización del propietario del buque.<sup>102</sup>

### **36.6.- Cláusula de evaluación del buque.**

---

<sup>102</sup> RADIOISÓTOPOS. Son elementos radiactivos artificiales generados en reactores nucleares y en aceleradores de partículas. Estos elementos radioactivos se obtienen bombardeando núcleos de elementos estables con neutrones o con partículas cargadas.

En lo atinente a esta cláusula es imprescindible realizar una evaluación del buque al momento de la entrega y devolución. En ese sentido, los propietarios y los arrendatarios designarán sus respectivos peritos con la finalidad de determinar las condiciones del buque al momento de su entrega y devolución. Los gastos de la evaluación inicial serán por cuenta de los propietarios, inclusive la pérdida de tiempo, si la hubiere. Los fletadores sufragarán los gastos de la evaluación final, inclusive la pérdida de tiempo, si la hubiere, a la tasa de arrendamiento diario o por prorratio, incluyendo en cada caso el costo del embarque o desembarque, si se requiriera en relación con lo aquí expuesto.

### **36.7.- Cláusula de inspección del buque.**

En lo concerniente a esta cláusula, los propietarios tendrán, en cualquier momento, el derecho de inspeccionar o evaluar o de designar a un perito, debidamente autorizado, para llevar a cabo dicha inspección en representación de los mismos con la finalidad de verificar el estado del buque al momento de la entrega y asegurarse de que dicha construcción flotante está siendo reparada y cuidada de forma correcta. Para efectos de este contrato, las inspecciones y evaluaciones se realizarán únicamente cuando el buque se encuentre en un *dique seco*, sin embargo los propietarios tendrán el derecho de solicitar que se hagan en un muelle específico. Los honorarios por las inspecciones y evaluaciones efectuadas serán sufragados por los fletadores sólo en el caso de que el buque requiera reparaciones o mantenimiento con el propósito de alcanzar la clasificación correspondiente. Todo el tiempo que tome la inspección o evaluación del buque será considerado parte del tiempo de arriendo y será parte del contrato de arrendamiento.<sup>103</sup>

---

<sup>103</sup> DIQUE SECO O DIQUE DE CARENA. Es la denominación que se le confiere a las instalaciones portuarias destinadas a poner a los buques fuera del agua para efectuar reparaciones en su parte externa. Estas reparaciones que se efectúan de forma periódica reciben el nombre de carenado y se hacen en la parte del casco conocida como obra viva.

Los fletadores también permitirán que los propietarios inspeccionen los diarios de navegación cada vez que lo requieran y deberán proporcionar a estos últimos, información detallada de cualquier contingencia, accidente o daño sufrido por el buque. A los efectos de esta cláusula los fletadores deberán también mantener informado a los propietarios de la forma de cómo se está explotando comercialmente el buque.

### **36.8.- Cláusula de inventario de provisiones y consumo de lubricantes.**

De acuerdo con esta cláusula, los fletadores conjuntamente con los propietarios deberán realizar un inventario completo de los equipos, pertrechos, aparatos y todas las provisiones a bordo del buque al momento de la entrega y devolución del mismo. Los propietarios y los fletadores, respectivamente, al tiempo de la entrega y devolución del buque deberán pagar todo lo relativo al combustible, aceites lubricantes, agua, pinturas, cabos y otras provisiones consumibles que se encuentren en la construcción flotante al precio contemplado en el puerto de entrega y de devolución del buque, respectivamente.

### **36.9.- Cláusula de mantenimiento y operación.**

El contenido de esta cláusula tiene que ver con los siguientes aspectos:

[a] Durante la vigencia del contrato de fletamento a casco desnudo, el buque, para todos los propósitos, estará bajo la completa tenencia y absoluta disposición y control de los fletadores. Los fletadores mantendrán el buque, su maquinaria, calderas, accesorios y repuestos en buenas y eficientes condiciones de operatividad y en concordancia con las prácticas de mantenimiento prevista en el contrato. Los fletadores deberán mantener el

buque en una *clasificación adecuada* y con los certificados requeridos y en vigencia de manera permanente.<sup>104</sup>

Los fletadores están obligados a establecer y mantener una seguridad y responsabilidad financiera para responder por los daños causados por derrames petroleros o de otras sustancias contaminantes en caso de ser requerido por cualquier gobierno, ya sea Federal, Estatal o Municipal o cualquier otra autoridad, a los efectos de habilitar al buque de manera legal, para evitar que sea sancionado y penalizado, y así pueda entrar y permanecer o abandonar cualquier puerto, lugar, territorio o aguas vecinas de cualquier país. Este compromiso se aplicará independientemente de que estos requerimientos hayan sido impuestos o no por la Ley, Gobierno, o autoridad mencionada en el contrato.

[b] Los fletadores deberán, por sus propios medios y expensas, tripular, abastecer, navegar, operar, proveer, aprovisionar de combustible y reparar el buque todas las veces que sea necesario durante la vigencia del contrato y pagarán todos los gastos y sanciones de todo tipo y naturaleza ante cualquier incidente ocasionado por el uso y operación del buque bajo los términos del contrato, inclusive cualquier impuesto general extranjero ya sea municipal o estatal. El capitán, oficiales y tripulación del buque serán empleados de los fletadores para todo y cualquier propósito, aun cuando por cualquier razón fuesen designados por los propietarios.

Los fletadores cumplirán con las leyes y reglamentos vigentes en el país cuya bandera enarbole el buque, en todos aquellos aspectos que tengan que ver con los oficiales y la tripulación.

---

<sup>104</sup> Los buques se clasifican a través de la Sociedades de Clasificación que son organización que reúnen a una cantidad importante de profesionales, como inspectores de buques y equipos marinos, ingenieros y arquitectos navales, con la finalidad de promover tanto la seguridad de la vida humana en el mar, así como también la protección del medio ambiente marino, asegurando elevados criterios técnicos para el proyecto, fabricación, construcción y mantenimiento de los buques mercantes y no mercantes.

[c] Los fletadores no podrán realizar ningún cambio estructural en el buque o cambios en la maquinaria, calderas, accesorios o piezas de repuestos, sin previamente obtener la debida autorización de los propietarios. Si los propietarios estuvieren de acuerdo, los fletadores deberán, si los propietarios lo requieren, restaurar el buque a su condición original antes de la culminación del contrato.

[d] Los fletadores podrán utilizar todos los pertrechos, equipos y aparatos a bordo del buque para el momento de la entrega, con la condición de que los mismos o sus equivalentes sean devueltos en las mismas condiciones y orden en que fueron recibidos, salvo el caso del desgaste natural como consecuencia del uso. Durante la vigencia del contrato los fletadores deberán, ocasionalmente, reemplazar aquellas piezas de equipos que resulten averiadas o estropeadas y por consiguiente inadecuadas para su uso. Los fletadores deberán procurar que todas las reparaciones o reemplazos por causa de averías, desgaste de equipos o partes extraviadas se realicen de manera que el valor del buque no se deprecie. Los fletadores tendrán el derecho de instalar equipos adicionales bajo su propia cuenta y riesgo, los cuales deberán ser retirados al vencimiento del contrato, si los propietarios así lo requieren.

El buque entrará en dique seco, será limpiado y pintado a expensas de los fletadores conforme sea necesario, pero por lo menos una vez en un cierto período de tiempo, que será convenido mutuamente entre propietarios y fletadores, por ejemplo, una vez cada ocho meses de calendario, a partir de la fecha del fletamento.

### **36.10.- Cláusula de pago del arrendamiento del buque.**

El contenido de esta cláusula tiene que ver con los siguientes aspectos:

[a] Los fletadores pagarán a los propietarios del buque una suma total por mes calendario tal como se establece en el contrato, a partir de la fecha y hora de entrega del buque a los fletadores por parte de los propietarios. El

contrato a casco desnudo permanecerá vigente hasta la fecha y hora de la devolución del buque a los propietarios por parte de los fletadores.

[b] El pago del canon de arrendamiento se hará efectivo, sin descuento alguno y por anticipado en la moneda convenida y del modo indicado en el contrato y en el lugar acordado por las partes.

[c] En el supuesto de pérdida o extravío del buque, cesará la vigencia del contrato de arrendamiento a partir de la fecha y hora de su pérdida o desde el momento que se tuvo conocimiento del buque por última vez. Por consiguiente, deberá realizarse el ajuste de cualquier pago anticipado que se haya efectuado en lo tocante a esta materia.

[d] El tiempo debe ser consustancial con el pago del arrendamiento del buque conforme al contrato. El incumplimiento de pago más allá de siete (7) días consecutivos, dará al propietario el derecho de retirar el buque del servicio de los fletadores.

[e] Cualquier retraso en el pago del arrendamiento, otorgará a los propietarios el derecho a reclamar un interés a la tasa anual que se establezca en el contrato. Si en el contrato no se ha indicado nada sobre la tasa de interés, se aplicará aquella vigente en el país donde los propietarios tengan el asiento principal de sus negocios e intereses.

### **36.11.- Cláusula de Privilegios Marítimos.**

La expresión "*privilegios*" da a entender prioridad o preferencia en el cobro de un crédito cuando concurren varios acreedores a exigir el pago sobre el producto de una cosa determinada o de un patrimonio en estado de cesación de pagos.

Los privilegios marítimos han sido definidos por el maritimista mexicano Raúl Cervantes Ahumada de la siguiente manera:

*“El privilegio marítimo es un derecho real de garantía sobre el buque y sus accesorios, para que el crédito garantizado se pague con preferencia exclusiva en relación a otros créditos no privilegiados o de inferior graduación”.*<sup>105</sup>

De conformidad con el ordenamiento jurídico marítimo venezolano, los privilegios marítimos gravan especial y realmente al buques sin necesidad de publicidad registral y lo siguen aunque éste cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa del buque.<sup>106</sup>

El propósito de la cláusula de privilegio es dejar claro que ni el propietario, ni el capitán, ni cualquier otra persona tendrá ningún derecho, autoridad o poder para crear, incurrir o permitir que el buque, sus fletes o canon de arrendamiento resulte afectado o sujeto a un privilegio marítimo distinto al de los salarios de la tripulación, contribución a la avería gruesa o salvamento.

Sobre esta materia es preciso señalar que el artículo 115 de la Ley de Comercio Marítimo establece lo siguiente:

“Son créditos privilegiados sobre el buque los siguientes:

1. Los créditos por los sueldos y otras cantidades adeudadas al Capitán, oficiales y demás miembros de la tripulación del buque en virtud de sus servicios a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de seguridad social pagaderas en su nombre.
2. Los créditos por indemnizaciones por muerte o lesiones corporales ocurridas en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.
3. Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque.

---

<sup>105</sup> CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Herrero, S.A. México – Distrito Federal. 1977. Página 644.

<sup>106</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 114.

4. Los créditos por derechos de puerto, uso de vías navegables, pilotaje, remolcadores, lanchaje y demás servicios previstos en la ley.
5. Los créditos nacidos del hecho ilícito por razón de la pérdida o el daño material causado por la explotación del buque, distintos de la pérdida o el daño ocasionado a las mercancías y equipajes, transportadas a bordo del buque”.

### **36.12.- Cláusula sobre hipoteca naval.**

La hipoteca naval es un derecho real constituido sobre un buque del deudor o de un tercero, en beneficio de un acreedor, para asegurar sobre este bien mueble el cumplimiento de una obligación.

De acuerdo con esta cláusula, el buque arrendado puede estar financiado con una hipoteca naval y en este sentido el título de esa garantía formará parte integrante del contrato de arrendamiento a casco desnudo. Por medio de la firma y ratificación de ese título de garantía los fletadores se comprometen a cumplir con todos los términos, condiciones y provisiones del referido título. Los fletadores también se obligan a cumplir con todas las instrucciones e indicaciones concernientes al manejo, aseguramiento, reparaciones y mantenimiento del buque, tal como se estipule en el título de garantía o como ocasionalmente lo señalen los acreedores hipotecarios durante la vigencia de este contrato y en concordancia con el respectivo título.

Los propietarios garantizarán no haber constituido ninguna otra hipoteca salvo la señalada en el contrato y que no constituirán ninguna otra sobre el buque.

### **36.13.- Cláusula sobre seguro y reparaciones.**

Con relación a esta cláusula se establece que durante la vigencia del contrato de arrendamiento a casco desnudo y bajo sus expensas, los fletadores mantendrán el buque asegurado contra los riesgos de guerra y de

protección e indemnización debidamente aprobados previamente por escrito por los propietarios.

Lo seguros contra riesgos de guerra y de protección e indemnización, deberán ser concertados por los fletadores con el propósito de proteger tanto sus propios intereses como los de los propietarios y los acreedores hipotecarios, si fuera el caso. Los fletadores podrán darle cobertura bajo dichos seguros a los intereses de cualquier administrador que pudiesen designar durante la vigencia del contrato. De igual manera todas las pólizas de seguros deberán ser registradas de forma mancomunada a nombre de los propietarios y los fletadores y deberán hacer mención de los intereses de ambos amparados por la cobertura.

Si los fletadores incumplieren con lo establecido anteriormente, los propietarios tendrán la facultad de retirar el buque del servicio de aquellos, sin perjuicio de los eventuales reclamos que puedan ejercitar contra los fletadores.

En el supuesto de que el buque llegue a ser una pérdida total real, constructiva, por consenso o compromiso bajo los seguros requeridos en este contrato, todos los pagos concernientes a esta situación deberán hacerse a los propietarios, quienes los distribuirán entre ellos mismos y los fletadores, de acuerdo a sus respectivos intereses.

#### **36.14.- Cláusula de devolución del buque.**

Con respecto a esta cláusula, los fletadores deben devolver el buque en un puerto seguro que no presente ningún inconveniente para su seguridad. En ese sentido, los fletadores otorgarán a los propietarios no menos de treinta (30) días consecutivos preliminares y no menos de catorce (14) días para la entrega de una notificación definitiva de la fecha pautada y las opciones de puerto o lugar seleccionado para la devolución del buque dado en fletamento. Importa advertir que cualquier modificación en la ubicación del buque será notificada a los propietarios de manera inmediata.

En el supuesto de que se haya ordenado que el buque emprenda un viaje y que el mismo exceda la vigencia del contrato, se autorizará a los fletadores para que culminen dicho viaje, con la condición de que se haga un cálculo razonable del tiempo que permita la devolución del buque en una fecha cercana a la fijada para la culminación del contrato.

El buque será devuelto a los propietarios en condiciones similares o tan buenas a como se recibió en cuanto a la estructura, estado, condiciones y categoría, exceptuando el desgaste lógico y normal siempre y cuando no perjudique su clasificación.

El buque deberá tener su ciclo regular de evaluación actualizado así como los certificados de clasificación vigentes por al menos el número de meses que se hayan estipulado en el contrato.

### **36.15.- Cláusula de Retención.**

De acuerdo a algunos autores el derecho de retención es la facultad concedida por la Ley al poseedor o detentador de una cosa corporal, cierta y determinada, perteneciente a otro, para conservar la posesión o detentación, hasta tanto le sea pagado todo cuanto se le adeuda por conceptos de daños, mejoras, gastos o reparaciones hechas en la cosa con ocasión de ella o de créditos independientes de la misma, y que debían ser pagados por aquel a quien la cosa pertenece o le es debida.<sup>107</sup>

La retención conlleva, indefectiblemente posesión, pero una posesión de naturaleza especial, en consideración a que el que retiene, tiene la convicción, que él no tiene la propiedad, y que esta posesión, tiene como propósito, una coacción, una amenaza patrimonial en contra de la persona que le debe algo.

La cláusula de retención tiene como finalidad destacar que los propietarios tienen el derecho de retención sobre todas las mercancías y sub-fletes

---

<sup>107</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo VII. Página 472

pertenecientes a los fletadores, y cualquier flete de conocimiento de embarque bajo el contrato de arrendamiento a casco desnudo.

De igual manera los propietarios tienen derecho a ser indemnizados contra cualquier derecho de retención que exhibieran terceros, sea cualquiera su naturaleza, y contra cualesquiera reclamaciones en su contra dimanada de la operación del buque por parte de los fletadores, negligencia por parte de éstos, sea en relación al buque, sea en relación al buque o la operación de este último. En el supuesto exagerado de que el buque fuera arrestado, embargado, o cualquier otro derecho de retención fuera establecido, los fletadores, soportando los gastos que se causaran, tomarán todas las medidas imprescindibles para cancelar la sujeción a la que el buque se encontrara, pagando la fianza en caso de que esta hubiese sido impuesta.

A su vez, los fletadores tienen derecho de retención sobre el buque por todas las cantidades pagadas en razón de arrendamiento y no debidamente ganadas por los propietarios.

De conformidad con el espíritu de esta cláusula los fletadores se comprometen a no permitir, padecer o soportar el surgimiento de ningún derecho de retención causado por sí o por medio de sus subordinados, que configurara una prioridad sobre el título o el interés de los propietarios sobre su buque, o sobre el título o el interés del acreedor hipotecario.

En armonía con lo expuesto con antelación, los fletadores se obligan a colocar en lugar visible del buque el siguiente aviso:

“Este buque es propiedad de los propietarios. Está cedido en arriendo a los arrendatarios y por los términos del contrato de fletamento a casco desnudo, ni los fletadores, ni el Capitán tienen derecho alguno, poder o autoridad para crear, incurrir o permitir que se impongan sobre el buque cualquier derecho de retención”.

### **36.16.- Cláusula de salvamento.**

De acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico marítimo, por operaciones de salvamento se entiende todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático.<sup>108</sup>

En concordancia con lo señalado con antelación, la cláusula de salvamento tiene como objetivo establecer que toda recompensa que se pague por las operaciones de salvamento efectuadas por el buque fletado a casco desnudo será pagadera a los fletadores. De igual manera los fletadores soportarán los costos de reparaciones ocasionados por las referidas operaciones.

### **36.17.- Cláusula de remoción de restos náufragos.**

En la actividad marítima puede suceder que cuando un buque o artefacto naval y su cargamento se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y, a criterio de la Autoridad Acuática, constituya un peligro para la navegación, las operaciones portuarias, la pesca u otras actividades marítimas vinculadas con las vías navegables, o para la preservación del medio ambiente, dicha autoridad puede ordenar al propietario o armador que tome las medidas adecuadas a su costa para iniciar de inmediato dentro del plazo que se le establezca, la señalización, remoción, reparación o su hundimiento si fuere indispensable, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. De no cumplirse tal requerimiento la Autoridad Acuática podrá removerlo o hundirlo, a costa del propietario o armador.

En sintonía con lo expuesto anteriormente, la cláusula de remoción de restos náufragos tiene como propósito dejar sentado que en el evento que el buque fletado a casco desnudo llegue a convertirse en un resto náufrago y consecuentemente constituya un obstáculo para el libre desenvolvimiento de la navegación, corresponderá a los fletadores indemnizar a los

---

<sup>108</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 336, ordinal 1.

propietarios de cualquier suma de la que resulten responsables como resultado de esta situación y de la obstrucción a la navegación.

### **36.18.- Cláusula de Avería Gruesa.**

Jurídicamente hablando la expresión “Avería” da a entender daño, perjuicio, desmejora, deterioro o gasto extraordinario; a su vez que por acción de avería debe entenderse el procedimiento empleado para estimar la indemnización debida por el daño realmente soportado por el asegurado.

Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común.<sup>109</sup>

De acuerdo con la cláusula de avería gruesa, si se produce un acto de avería gruesa la misma será ajustada de conformidad con las Reglas de York y Amberes en su versión más reciente o en la versión que establezcan las partes.

Las Reglas de York y Amberes consagran el procedimiento que debe seguirse cuando se produce un acto de avería gruesa. Estas reglas tuvieron su origen en la Conferencia de Glasgow del 24 de septiembre de 1860, y adoptaron determinados lineamientos sobre esta materia y se estableció el propósito de crear un cuerpo normativo que abarcara las situaciones propias de la referida figura marítima. Este compromiso se materializó después de varios intentos, cuando en el año de 1890, se crearon las Reglas de York, las cuales se complementaron en el desarrollo de la Conferencia de Amberes, lugar que dio su nombre a lo que hoy se denomina “Reglas de York y Amberes”, cuya última versión es la del 2004.

### **36.19.- Cláusula de subarrendamiento.**

---

<sup>109</sup> Reglas de York y Amberes de 2004. Regla “A”.

Se entiende por subarrendamiento el contrato de arrendamiento que a su vez efectúa el arrendatario.

En armonía con lo indicado anteriormente, la finalidad de la cláusula de subarrendamiento es señalar expresamente que los fletadores no podrán subarrendar a casco desnudo o ceder el contrato, sin la autorización previa por escrito de los propietarios y de acuerdo a las condiciones establecidas por éstos.

### **36.20.- Cláusula de Conocimientos de Embarque.**

Se puede definir el conocimiento de embarque como el recibo firmado por el porteador o una persona que actúa en representación del mismo, expedido al cargador, en el que se reconoce que han sido embarcadas en determinado buque y con determinado destino las mercancías que en él se describen, o que han sido recibidas éstas por el armador, en custodia para su embarque.<sup>110</sup>

En la actualidad el propósito esencial del conocimiento de embarque es permitir al propietario de las mercancías a que se refiere disponer pronto y diligentemente de ellas, aun cuando las mercancías ya no están en sus manos, sino bajo la custodia del porteador.

De conformidad con la cláusula de conocimientos de embarque, los fletadores deberán procurar que todos estos instrumentos marítimos emitidos para amparar las mercancías que se transporten por agua contengan una Cláusula Principal (Cláusula Paramount) que incorporen cualquier legislación atinente a la responsabilidad del transportista de las aludidas mercancías, de obligatoria aplicación en el tráfico de que se trate; si dicha legislación no existiera, los conocimientos de embarque deberán incorporar las cláusulas de la Convención de Bruselas de 1924 relativas a la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque.

---

<sup>110</sup> HOLMAN, H. A Handy Book for Shipowners and Masters. Sixteenth Edition. Edited by M. R. Holman. Londres. 1964. Página 71.

También los conocimientos de embarque deberán contener las cláusulas modificadas de la Cláusula New Jason así como la Cláusula de Ambos Culpables de Abordaje.

De acuerdo a la cláusula de conocimientos de embarque, los fletadores se comprometen a compensar a los propietarios por las consecuencias y obligaciones que se deriven de la firma de tales instrumentos marítimos por parte del Capitán, sus oficiales o sus dependientes.

A los efectos ilustrativos veamos el contenido de la Cláusula New Jason y la Cláusula de Ambos Culpables de Abordaje.

**“Cláusula New Jason”**.- a) En el caso de accidente, peligro, daño o desastre, antes o después del comienzo del viaje, por cualquier causa, ya se deba a negligencia o no, cuya responsabilidad no sea imputable al porteador en virtud de la ley, contrato o de otro modo, las mercancías, cargadores, consignatarios o propietarios de las mercancías contribuirán con el porteador en la avería gruesa al pago de cualesquier sacrificios, pérdida o gastos que se realicen a título de avería gruesa, y pagarán los gastos de salvamento y cargas especiales en que se incurra en relación con las mercancías.

“b).- Si el buque salvador es propiedad o es explotado por el porteador, el salvamento se pagará íntegramente como si el buque o buques salvadores pertenecieran a extraños. Las mercancías, cargadores, consignatarios o propietarios de las mercancías constituirán en poder del porteador, antes de la entrega, el depósito que el porteador o sus agentes estimen suficiente para cubrir la contribución calculada para las mercancías así como cualquier gastos de salvamento y cargas especiales por este concepto”.

**“Cláusula de Ambos Culpables de Abordaje**.- En los supuestos de abordaje de dos buques, en que resultan ambos culpables – independientemente del grado de culpa -, la mercancía de cualquiera de los buques pueden recuperar sus daños “en total” del otro buque. El buque que paga estos daños puede recuperar el cincuenta por ciento (50%) de este pago del otro buque que

abordó, en los acuerdos finales entre buque y buque. En esta manera, indirecta, el buque que es debitado con el cincuenta por ciento (50%) de los daños de su propia mercancía sufre el perjuicio correspondiente, en virtud de que por las condiciones de su contrato de transporte y en aplicación de la Convención de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, no estaría obligado, en caso de abordaje, a pago alguno de su propia carga. Para impedir este perjuicio los Armadores insertan en sus contratos de transporte la cláusula señalada, por la que obligan a los propietarios de la carga, indirectamente indemnizados, a reembolsar a estos Armadores cualquier cantidad por ellos pagada en su arreglo con el otro buque, y que hubiera correspondido a daños a la mercancía por ellos transportada.

### **36.21.- Cláusula de Garantías Bancarias.**

El término “*Garantía*” da a entender la seguridad que se otorga para el cumplimiento de una obligación, ya sea mediante una tercera persona (garantía personal; fianza) o ya sea mediante una cosa o bien determinado (garantía real) que puede ser sobre un bien mueble o sobre un bien inmueble.<sup>111</sup>

Ahora bien, por “*Garantía Bancaria*” se entiende el compromiso que adquiere una entidad bancaria de garantizar la ejecución de la obligación de su cliente con respecto a un tercero.

En consonancia con lo precedentemente expresado, la cláusula de garantías bancarias tiene por finalidad comprometer a los fletadores a proporcionar con antelación a la entrega del buque, una garantía bancaria de primera clase o una fianza por la suma indicada por los propietarios y en el lugar acordado, como garantía por el cabal y pleno cumplimiento de las obligaciones previstas en el contrato de fletamento a casco desnudo.

---

<sup>111</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo IV. Obra citada. Página 213.

### **36.22.- Cláusula de Requisición y Adquisición.**

La figura de la requisición constituye un método irregular de expropiación. La requisición se da en casos de urgente necesidad en que sea difícil darle cumplimiento al procedimiento de expropiación, situación en la cual el Estado dispone inmediatamente de la propiedad privada del buque pero respetando las garantías que sobre esta materia establece la Ley de Leyes.

La requisición se asemeja a la angaria que es la requisita que realiza un Estado a través de indemnización o palabra de indemnización, de los buques y otros elementos de transporte pertenecientes a personas o entidades extranjeras que, durante un conflicto armado se encuentran ociosos o inactivos bajo jurisdicción del requisante, y que éste requiere con apremio.

La cláusula de requisición y adquisición tiene como propósito fundamental lo siguiente:

[a] En caso de requisición por arrendamiento del buque por cualquier gobierno u otra autoridad competente, el contrato de fletamento a casco desnudo no se puede considerar como frustrado o concluido y los fletadores seguirán cancelando el canon de arrendamiento estipulado y del modo previsto en el contrato hasta el momento en que el mismo haya culminado conforme a las disposiciones que se establecieron. En caso de requisición por arrendamiento cualquier indemnización recibida o susceptible de recepción por parte de los propietarios será entregada a los fletadores durante el resto del período de vigencia del contrato o el período de requisición por arrendamiento, cualquiera que suceda primero.

[b] En la hipótesis de que los propietarios sean privados del dominio sobre el buque, a partir de cualquier adquisición forzosa del buque o requisición conforme a derecho efectuada por parte de cualquier gobierno o autoridad competente, el contrato de fletamento a casco desnudo se considerará concluido a partir de la fecha en que ocurra la adquisición forzosa.

### **36.23.- Cláusula de Guerra.**

Se puede definir la guerra como una lucha armada entre Estados, con el propósito de imponer la voluntad de una de las facciones en conflicto, y cuyo surgimiento trae como resultado la entrada en vigor del estatuto internacional que contiene la normativa de guerra.<sup>112</sup>

Hay que aclarar que el concepto de guerra que maneja el seguro marítimo tiene más amplitud que el manejado por el Derecho Internacional. El concepto de guerra expresado *ut supra* se considera como tal para el seguro marítimo, pero las definiciones de guerra del seguro marítimo no se estiman como tal para el Derecho Internacional.

El propósito de la cláusula de guerra es dejar claro los siguientes aspectos:

[a] A menos que se obtenga previamente el consentimiento de los propietarios, no se le podrá ordenar al buque dado en fletamento a casco desnudo que se dirija a cualquier lugar o que realice cualquier viaje o que sea empleado en cualquier servicio en áreas consideradas peligrosas como consecuencia de una amenaza de guerra, guerra, hostilidades, operaciones semejantes a los actos de guerra, actos de piratería o de hostilidades o daños maliciosos que puedan causar daños al buque y a otros buques y a su carga, por parte de cualquier persona, organismo o Estado, por revolución, guerra civil, conmoción civil, ni ser expuesto a riesgos o multas de cualquier naturaleza como resultado de la imposición de sanciones, ni transportar mercancías que pudieran exponerlo a una amenaza de retención, captura, multa o cualquier otra interferencia de cualquier naturaleza, por potencias o grupos beligerantes o de combate o por cualquier Gobierno o Gobernante.

[b] El buque tendrá libertad para cumplir con cualquiera de las órdenes o directrices referentes a salida, llegada, rutas, puertos de escala, paradas, destinos, o cualquier otra orden dada por el Gobierno del país cuya bandera enarbole el buque o por cualquier autoridad que actúe en nombre del

---

<sup>112</sup> SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. Novena Edición. Editorial Porrúa, S.A. México. 1983. Página 389.

gobierno, respetando siempre las condiciones que establezca el seguro de amenaza de guerra sobre el buque.

[c] En el supuesto de una declaración de guerra tanto los propietarios como los fletadores estarán facultados a cancelar el contrato de arrendamiento a caso desnudo y a proceder a la devolución del buque a sus propietarios una vez que se hayan concluido las operaciones de descarga de las mercancías en el puerto de destino o en un puerto cercano.

#### **36.24.- Cláusula de Ley y Arbitraje.**

Esta cláusula trata de la ley y el arbitraje aplicables a las controversias que surjan en la aplicación e interpretación de este contrato y en ese sentido se establece lo siguiente:

[a] Este contrato de fletamento a casco desnudo será regulado por la Ley Inglesa y cualquier disputa que surja del mismo debe ser sometida al arbitraje en Londres. En ese sentido cada parte designará un árbitro de conformidad con las Actas de Arbitraje de 1950 y 1979 y con cualquier modificación estatutaria que se encuentre vigente. Al recibir una de las partes la designación por escrito del árbitro de la otra parte, dicha parte deberá designar a su árbitro dentro de los catorce (14) días siguientes, ante el incumplimiento de hacerlo, la decisión corresponderá al único árbitro designado. En el supuesto que los dos árbitros designados no estuviesen de acuerdo, ambos tendrán que designar un (1) árbitro a quien corresponderá la decisión final de la controversia.

[b] En el supuesto que surgiera alguna controversia con relación al contrato, la cuestión será remitida a tres (3) personas en New York. Cada una de las partes involucradas en el contrato elegirá una persona y la tercera será escogida de manera conjunta por ambas partes. La decisión de las tres (3) personas o la decisión acordada por dos (2) de ellas y la misma tendrá carácter definitivo. A los fines de darle carácter de cosa juzgada a la decisión

tomada en la forma indicada ut supra, la misma será debidamente homologada ante un Tribunal.

Los árbitros serán miembros de la Sociedad de Árbitros Marítimos de New York y los procedimientos se realizarán en concordancia con los reglamentos de dicha sociedad.

### **37.- El arrendamiento de buque de nueva construcción.**

La generalidad de los preceptos establecidos en la póliza BARECON 2001 son perfectamente aplicables tanto el arrendamiento de buque usado como a aquellas de nueva construcción.

Cuando estudiamos las cláusulas del contrato regulador del arrendamiento a casco desnudo, en lo concerniente a la Cláusula de Entrega se dijo que los propietarios, antes y al momento de la entrega, deberán llevar a cabo todas la diligencias necesarias para asegurar que el buque se encuentre en condiciones óptimas de navegación y en todo respecto preparado, su casco, maquinaria y equipos para el servicio estipulado en el contrato.

Ahora bien, en lo atinente al contrato de arrendamiento de un buque en construcción la cláusula general de diligencia en hacer el buque navegable – a la cual se hizo referencia precedentemente – no tendrá aplicación. La construcción del buque se llevará a cabo de conformidad con el contrato de construcción, y al arrendatario le corresponde aceptar la entrega del buque de parte del propietario arrendador, en la misma oportunidad en que la nueva construcción flotante le sea debidamente entregada a éste de manos del constructor. Es de acotar que el contrato de construcción del buque se deberá anexar al contrato de arrendamiento del buque, el cual llevará unido todas las especificaciones y planos del buque que deberán contar con el visto bueno del arrendatario a través de su rúbrica.

Una vez que el buque haya sido aceptado, el arrendatario se obliga a no ejercer ningún tipo de pretensión contra el arrendador. No obstante, podrá reclamar y exigir que se efectúen las reparaciones o renovaciones

indispensables que sean consecuencia de vicios ocultos del buque que afloren dentro del término pactado posterior a la entrega.

Otra de las hipótesis que se puede concordar con el formulario BARECON 2001 es el tocante al arrendamiento con opción a compra del buque, en el cual la adquisición de la propiedad de la unidad flotante opera instantáneamente, una vez que ha ocurrido el último pago del canon de arrendamiento por parte del arrendatario. Con fundamento en una disposición contractual, el arrendatario pasa a ocupar la posición de comprador, colocándose el arrendador en la posición legal de vendedor. En vista de ello, se estipula en el contrato de arrendamiento con opción a compra que el arrendador vendedor está comprometido a suscribir y entregar un documento de venta (Bill of Sale), instrumento por el que se producen los efectos reales de la compra al tener lugar la tradición legal del buque vendido. En ese preciso momento se va a considerar al arrendador, como vendedor y al arrendatario, comprador, estipulándose en dicho documento, que el buque será debidamente entregado por el vendedor y recibido por el comprador una vez que se haya producido la extinción del contrato de arrendamiento con opción a compra que han suscrito las partes.<sup>113</sup>

### **38.- Conclusiones.**

Del contenido del presente trabajo se puede sacar las siguientes conclusiones:

1.- Se observa que el contrato de arrendamiento o fletamento a caso desnudo (*bare boat charter* en el derecho inglés) es aquel mediante el cual el propietario del buque confiere a otra persona el goce y disfrute de la unidad flotante, por un tiempo determinado y cambio de un precio o alquiler que se denomina canon o flete.

---

<sup>113</sup> CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL BÁLTICO. CONTRATO STANDARD DE ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO. BARECON 2001.

2.- El contrato de arrendamiento a casco desnudo deberá constar por escrito en un instrumento contractual. Se regulará por la voluntad de las partes y en lo no convenido por éstas, se atenderán a lo dispuesto por la Ley de Comercio Marítimo y sus disposiciones supletorias. El contenido del contrato de arrendamiento deberá reflejar al mínimo los siguientes datos:

- a) La determinación del buque con sus respectivas especificaciones.
- b) Nombre y domicilio del arrendador y del arrendatario.
- c) Lugar y requisitos de la entrega del buque.
- d) Lugar y requisitos de la devolución del buque.
- e) Duración del contrato de arrendamiento a casco desnudo.
- f) La facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.
- g) La utilización lícita del buque.
- h) El canon de arrendamiento estipulado por las partes.

3.- A los efectos del empleo de los buques bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo, se tendrán en consideración las obligaciones dimanadas de la gestión náutica y de la gestión comercial de las referidas construcciones flotantes, de acuerdo con los siguientes lineamientos:

- a) Por gestión náutica se entenderá todos los actos de naturaleza técnica indispensable para la dirección y el apropiado funcionamiento del buque.
- b) Por gestión comercial se entenderá todas aquellas actividades de naturaleza mercantil y administrativa imprescindible para el transporte marítimo.

4.- En el contrato de arrendamiento a casco desnudo el Capitán, oficiales y tripulación actúan como subordinados, dependientes o agentes del arrendatario.

5.- En este clase de contrato el único derecho que tiene el arrendador, es el de recibir regularmente el canon de arrendamiento y en el monto que se haya acordado.

6.- En sintonía con lo anteriormente señalado, el arrendador no admite ninguna clase de responsabilidad ante terceras personas que suministren servicios al buque, ni ante los cargadores; asimismo no será responsable de ninguna obligación o responsabilidad por los hechos de la tripulación y de sus principales ya que de conformidad con el ordinal 4º del artículo 161 de la Ley de Comercio Marítimo el arrendatario responde ante el arrendador por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre el buque, que sean consecuencia de su explotación económica.

7.- Otro rasgo esencial del contrato de arrendamiento a caso desnudo, es que cualquier recompensa a que el buque se haga acreedor por la realización de operaciones de salvamento, será en beneficio del arrendatario.

8.- En la explotación del fletamento a casco desnudo que desde la óptica jurídica configura un arrendamiento, el propietario del buque cede el uso de la construcción flotante sin equipar al arrendatario, correspondiéndole a este último no sólo los gastos del viaje sino también los gastos ordinarios o corrientes. De tal manera que la tripulación, el seguro marítimo, el mantenimiento del buque será de cuenta del arrendatario, permaneciendo el propietario desconocido, en virtud de que realmente ejerce una función meramente financiera, haciéndose cargo, en consecuencia, de los gastos de capital.

9.- En cuanto a los propósitos del contrato de arrendamiento a casco desnudo se puede decir que es corriente su utilización en los siguientes casos:

a) Cuando las empresas navieras desean ensanchar su flota por una progresiva demanda del mercado y no pueden aguardar el periodo que supone la construcción de una embarcación nueva, o cuando no quieran

arriesgarse a una elevada inversión. En estas hipótesis, asimismo, se puede acordar la venta a la culminación del contrato y que los fletes de arrendamientos pagados serían pagos imputables a la compraventa definitiva.

b) Cuando determinados buques son de complicada penetración en la esfera marítima, los astilleros o entidades bancarias y financieras que coadyuvaron en la construcción de los buques los arriendan a los armadores que lo necesitan.

c) Las administraciones acuáticas frecuentemente hacen uso de este tipo de contrato con la finalidad de desarrollar el transporte marítimo.

d) Por baja temporal de bandera: Se debe tener claro que determinados tráfico de algunos Estados están impedidos a buques con banderas diferentes a las de dicho ente estatal, con la baja temporal de bandera se supera este impedimento para ofrecer en dichos Estados un transporte marítimo durante un determinado tiempo.

10.- Las disposiciones de nuestro ordenamiento jurídico marítimo concernientes a los contratos de arrendamiento a casco desnudo son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario.

11.- Las disposiciones relativas a los contrato de arrendamiento a casco desnudo son supletorias de la voluntad de las partes, salvo que la ley disponga lo contrario.

12.- En los contratos de arrendamiento a casco desnudo, si la prestación de una de las partes se hace onerosa por acontecimientos imprevistos, ésta podrá considerar resuelto el contrato, notificándolo por escrito a la otra parte. La resolución no afectará a las prestaciones ya efectuadas.

13.- Las obligaciones del arrendador en el contrato de arrendamiento a casco desnudo son las siguientes:

a) Entregar el buque designado al arrendatario, en la fecha y lugar convenido, en estado de navegabilidad, apto para el servicio al cual está destinado y con la documentación necesaria.

b) Efectuar las reparaciones y reposiciones derivadas de vicios propios del buque.

14.- Las obligaciones del arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo son las siguientes:

a) El aprovechamiento del buque, sus seguros, lo relativo a la tripulación y todos los gastos de explotación.

b) Realizar las operaciones y reposiciones que no tengan su origen en vicios propios del buque.

c) Utilizar lícitamente el buque, de acuerdo con sus características técnicas y en las condiciones y parajes que no lo expongan a riesgos.

d) Responder ante el arrendador por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre el buque, que sean consecuencia de la explotación económica.

e) Devolver el buque a la expiración del término del contrato, en la fecha y lugar convenido, en el mismo estado, salvo el desgaste originado por su uso normal y con la documentación necesaria con que le fue entregado.

15.- De conformidad con la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, le corresponde al Registrador Naval asentar los contratos de arrendamiento a casco desnudo de buque de matrícula nacional, así como los extranjeros arrendados por armadores o empresas constituidas y domiciliadas en el país.

16.- El problema legal que se presenta con respecto a la presencia de un contrato de arrendamiento a casco desnudo, es que por una parte el propietario queda completamente desprendido y apartado del aprovechamiento comercial del buque y por la otra el arrendatario es el

exclusivo armador de la construcción flotante y a quien le corresponde indefectiblemente responder por las deudas que puedan surgir en la referida explotación.

En armonía con lo expuesto anteriormente, en nuestro ordenamiento jurídico marítimo se establece que el arrendatario – armador responde civilmente de las obligaciones contraídas por el Capitán en lo que concierne al buque y a la expedición marítima. Así como por las indemnizaciones a favor de terceros por los hechos del capitán, oficiales y tripulación.

Como puede inferirse los terceros que hayan celebrado contratos con el arrendatario o con el capitán relativos al avituallamiento, utilización de los servicios auxiliares de la navegación (pilotaje, remolque y lanchaje y otros, o que de alguna manera hayan tenido nexos jurídicos con esos terceros como consecuencia de hechos ilícitos que hagan florar responsabilidades extracontractuales, tendrán incuestionablemente que ejercer sus reclamos y acciones contra el arrendatario que funge como un verdadero propietario de acuerdo con las estipulaciones del contrato.<sup>114</sup>

No obstante lo expuesto, en esta materia se presenta situaciones que salpican y hacen responsable al propietario por las deudas atinentes a la explotación del buque y hacen que los terceros ejerzan sus acciones contra el acervo económico del propietario del buque.

La circunstancia expuesta *ut supra* tiene lugar en aquellas situaciones en que el crédito que surge de la explotación de la construcción flotante aparece con el carácter de privilegiado de acuerdo a la enumeración del artículo 115 de la Ley de Comercio Marítimo, y en esa hipótesis el buque queda afecto a la ejecución de tales créditos, a pesar de que la persona obligada por ellos no sea el propietario, sino el arrendatario. Como se puede observar el propietario del buque asume la responsabilidad en caso de incumplimiento

---

<sup>114</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis., y RUIZ SOROA, José María. Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid – Barcelona – España. 1999. Página 355.

del arrendatario, pero en rigor, el arrendatario también está obligado, bien de manera subsidiaria o solidaria.

17.- En sintonía con lo antes expuesto, el arrendatario a casco desnudo no será responsable en los siguientes casos:

a) Si se prueba que los hechos del Capitán, de los oficiales o la tripulación, son ajenos al buque o a la expedición marítima.

b) Si quien persigue la responsabilidad señalada anteriormente, fuere copartícipe de los hechos del Capitán, oficiales y tripulación.

c) Si se trata de hechos ejecutados por el Capitán, en su calidad de delegado de la autoridad pública.

d) Si se prueba que el Capitán ha tenido noticias o prestado su anuencia a hechos ilícitos efectuados por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquél.

e) En los demás casos previstos en la ley.<sup>115</sup>

18.- Los principales aspectos del formulario BARECON 2001 elaborado por la Conferencia Internacional y del Báltico son las siguientes:

a) Se define al propietario y al fletador del buque con el propósito de diferenciarlos de las partes involucradas en el fletamento por tiempo y por viaje.

b) Se establecen los escenarios en donde el buque debe realizar sus actividades comerciales.

c) Para que el buque sea utilizado en áreas distintas a las establecidas en el contrato de arrendamiento, se requiere el previo consentimiento del propietario.

---

<sup>115</sup> Ley de Comercio Marítimo. Artículo 40.

d) Se faculta los propietarios para supervisar e inspeccionar el buque en cualquier oportunidad durante la duración del contrato.

e) La facultad que tiene el fletador desde el instante en que comienza el contrato de tener el exclusivo y total control y disposición del buque, y la responsabilidad en el mantenimiento y operación, arrojándose todos los gastos que ello encierre. Dentro de esas obligaciones se puede hacer referencia a las que tienen que ver con las reparaciones indispensables en un término razonable para ellas, el mantener el buque dentro de la clasificación de los seguros con sus correspondientes certificados requeridos de manera permanente; y también la devolución de la unidad flotante en las mismas condiciones en que la recibió, salvo el desgaste sufrido por el uso.

f) En lo atinente a las responsabilidades para indemnizar las situaciones de contaminación, el fletador adquiere el compromiso de cumplir con la normativa internacional o doméstica tomando un seguro de responsabilidad que cubra esta contingencia.

g) Los pagos de los salarios del Capitán, Jefe de Máquinas, Oficiales y demás miembros de la tripulación que el fletador es libre de elegir y designar corren por cuenta de este último. No obstante, en el supuesto que en el Estado del pabellón del buque existan ciertas exigencias para estas designaciones; el propietario deber hacerlo del conocimiento del fletador lo mismo si estas exigencias existieran en el Estado de éste, en particular con todo lo que tenga que ver con las licencias, lo cual debe solucionarse de mutuo acuerdo dejando entre las parte dejando debida constancia en el contrato respectivo.

h) El fletador tiene la completa responsabilidad por la emisión de los conocimientos de embarque (*bill of lading*) y otros instrumentos marítimos comerciales que firme el Capitán o los principales de la tripulación, sin importar que éstos hayan sido designados por el fletador o el propietario.

i) En el caso que el financiamiento del buque fletado a casco desnudo haya sido garantizado con una hipoteca, este hecho debe ser informado colocando

un aviso en el sitio visible del buque, y además se estima que existe una relación entre el propietario, el fletador y el acreedor hipotecario para responder por su pago, debiéndose convenir los seguros, las reparaciones, y el mantenimiento, y el impedir la controversia de intereses entre el acreedor hipotecario y el propietario del buque.

j) En la hipótesis que el buque naufragara o represente un obstáculo para la navegación, los fletadores deberán indemnizar a los propietarios contra cualquier cantidad de dinero de cuyo pago se responsabilizara a éstos.

k) Son a cargo de los fletadores todos los gastos de reparación de toda avería y daños causados al buque en las operaciones de salvamento y remolque, y a cargo del dueño todas las cantidades por concepto de recompensas o beneficios que se otorguen en virtud de las referidas operaciones.

l) Se le exige a los fletadores una garantía bancaria antes de la entrega del buque, la cual tiene como propósito conceder a los propietarios seguridad de que los fletadores cumplirán todas las obligaciones establecidas en el contrato.

19.- El arrendatario en el arrendamiento a casco desnudo podrá limitar contractualmente su responsabilidad, salvo expresa prohibición legal.

20.- El arrendatario bajo los términos del contrato de arrendamiento a casco desnudo es responsable por la ejecución de todos los acuerdos realizados con terceros que tengan conexión con la operación del buque. El arrendatario, como propietario *pro hac vice (en esta ocasión)* es también potencialmente responsable por abordaje, lesiones personales causados al capitán, tripulación y a terceros, daños por contaminación, y pérdida o daños causados al buque arrendado. El propietario del buque normalmente no tiene responsabilidad personal pero el buque puede llegar a ser responsable *in rem (Acción contra la cosa)*. El fletador, sin embargo, tiene la obligación de

indemnizar al propietario del buque si el daño fue causado por su negligencia o culpa.

21.- Se observa entonces de lo expresado con anterioridad, que en el contrato de arrendamiento a casco desnudo, el arrendatario se convierte en verdadero armador y éste permanece ajeno a los contratos comerciales de explotación del buque con los cargadores. En consecuencia, este armador no puede ser demandado por un destinatario a causa de averías sufridas por mercancías transportadas por el buque.

22.- La doctrina marítima generalizada está conteste en afirmar que el arrendamiento del buque es un contrato diferente que debe desvincularse del fletamento. La diversa naturaleza jurídica emerge de la definición de arrendamiento que se da a continuación: “es un contrato por el cual su propietario cede, por medio del pago de un precio, la explotación del buque a otra persona por un tiempo determinado”. La característica esencial del contrato de arrendamiento es el traslado al arrendatario de la explotación del buque, dejándose a un lado de que el buque cedido esté armado y equipado (*demise charter*) o se ceda a casco desnudo (*bareboat charter*). De manera tal que en el arrendamiento a casco desnudo (*bareboat charter*) como en el arrendamiento de buque armado y equipado (*demise charter*), se transfiere al arrendatario, equivocadamente considerado en la práctica como fletador, la tenencia de un buque, obteniendo su dominio náutico y comercial y, por tanto la condición de armador. Expresado en otros términos, el arrendatario (*owner pro tempore*) no es un fletador, en virtud de que tiene la titularidad de la gestión náutica del buque ajeno. De esta manera se pone de relieve la diferencia existente con el fletamento [por viaje y por tiempo en el que no existe la transferencia de la tenencia del buque. El criterio de que el arrendamiento del buque y el fletamento son dos contratos completamente tiene en nuestro tiempo una posición más arraigada dentro de nuestro ordenamiento jurídico marítimo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **1.- TEXTOS.**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. Curso de Derecho Marítimo. Segunda Edición. Thomson \* Civitas. Editorial Aranzadi, S.A. Navarra – España. 2005.

BAENA, Josep. Transporte Internacional. Legis \* Book. Valencia – España. 2002.

BES, J. Fletamentos y Términos de Embarque. Séptima Edición. Asociación de Navieros Españoles. Gráficas de Diego. Madrid – España. 1982.

BUSTOS MORENO, Yolanda B. La Responsabilidad Civil en la Navegación Aérea. Los Daños a Terceros. Editorial Dykinson, S.L. Madrid – España. 2003.

CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Octava Edición. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires – Argentina. 1974.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Herrero, S.A. México – Distrito Federal. 1977.

CHAMI, Diego Esteban. Manual de Derecho de la Navegación. Abeledo Perrot, S.A. Buenos Aires – Argentina. 2010.

DUNCKER BIGGS, Federico. Derecho Internacional Privado (Parte General). 3ª Edición. Editorial Jurídica de Chile – Santiago. 1967.

ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS. Tomo II. Ediciones Libra, C.A. Caracas – Venezuela. 1994.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis., y RUIZ SOROA, José María. Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid – Barcelona – España. 1999.

GARCÍA PITA Y LASTRES, José Luis. Arrendamiento de Buques y Derecho Marítimo. Tirant lo Blanch. Valencia – España. 2006.

GARIBI UNDABARRENA, José María. Derecho Marítimo Práctico. Oficina Central Marítima. Gráficas Ella Curia. Madrid – España. 1958.

GONZÁLEZ HEVIA, Raúl. Manual de Seguro Marítimo. Editorial MAPFRE, S.A. Madrid – España. 1976.

GORINA YSERN, Monserrat. Consideraciones sobre “Bareboat Charter” y “Time Charter by Demise”. Librería Bosch. Barcelona – España. 1986.

HOLMAN, H. A Handy Book fo Shipowners and Masters. Sixteenth Edition. Edited by M. R. Holman. Londres. 1964.

HUGAS ALBADALEJO, Ricardo. El Transporte y los Fletamentos Marítimos. 3ª Edición. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. Barcelona – España. 1984.

LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M. Responsabilidad del Transportista por Agua. (Según la Convención de Bruselas de 1924). La Ley, Sociedad Anónima, Editora e Impresora. Buenos Aires – Argentina. 1971.

MATILLA ALEGRE, Rafael. Contrato de Utilización del Buque. Lecciones. Librería Bosch. Barcelona – España. 1988.

MORA CAPITÁN, Belén. El Embargo Preventivo de Buques. José María Bosch Editor. Barcelona – España. 2000.

OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 26ª Edición. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires – Argentina. 1999

PÉREZ MONTERO GOTUSSO, Silvia M., y PÉREZ MONTERO GOTUSSO, Graciela. Derecho Marítimo. Ediciones Jurídicas Amalio M. Hernández. Montevideo – Uruguay. 1976.

PINACHO BOLAÑO –RIVADENEIRA, Javier. Tráfico Marítimo. Fondo Editorial de Ingeniería Naval. Madrid – España. 1978. Página 20.

RAMÍREZ GRONDA, Juan D. Diccionario Jurídico. Sexta Edición. Editorial Claridad. Buenos Aires – Argentina. 1965.

ROMERO, Rosa. El Transporte Marítimo. Introducción a la Gestión del Transporte Marítimo. Legis \* Book. Marge Design Editors, SL. Barcelona – España. 2002.

SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. Novena Edición. Editorial Porrúa, S.A. México – Distrito Federal. 1983.

SOLOUDRE W, Iván. Transporte Marítimo. Talleres de la imprenta Almendral, Ltda. Chile. 1982.

ZAGO, Jorge Alberto. Locación y Responsabilidad Civil. Responsabilidad. Responsabilidad por Daños en el Tercer Milenio (Homenaje al Profesor Doctor Atilio Aníbal Alterini). Abeledo Perrot. Artes Gráficas Candil. Buenos Aires – Argentina. 1997.

## **2.- LEYES Y CÓDIGOS.**

CÓDIGO CIVIL DE VENEZUELA. Distribuidora Paz Pérez, C.A. Caracas – Venezuela. 1982.

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO.  
Pólizas de Fletamento. Ginebra, 27 de junio de 1990.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL BÁLTICO. CONTRATO STANDARD DE  
ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO. BARECON 2001.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS CONDICIONES DE  
INSCRIPCIÓN DE LOS BUQUES. Ginebra 7 de febrero de 1986.

LEY DE COMERCIO MARÍTIMO. Caracas – Venezuela. 2006.

REGLAS DE YORK Y AMBERES. 2004.

### **3.- SENTENCIAS.**

Sentencia de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de  
fecha 28 de enero de 1988. Caso: Luis Teófilo Núñez y otro contra Asunción  
Ortiz de Pérez, con ponencia del Magistrado Adán Febres Cordero.

## INDICE GENERAL

1.- Generalidades.....	2
2.- Formas de explotación del transporte marítimo.....	4
3.- Definición de contrato en general.....	6
4.- Condiciones requeridas para la existencia del contrato.....	7
5.- Contratos de utilización del buque.....	9
6.- Carácter imperativo de las disposiciones relativas al transporte de mercancías y pasajeros.....	10
7.- Clases de contratos de utilización del buque.....	10
8.- Supletoriedad de las disposiciones relativas a los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento.....	12
9.- Definición del contrato de arrendamiento y las obligaciones que genera.....	12
10.- Concepto de contrato de arrendamiento a casco desnudo....	13

11.- Objetivo del contrato de arrendamiento a casco desnudo...	15
12.- Naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	17
13.- Caracteres del contrato de arrendamiento a casco desnudo.	17
14.- Partes en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	18
15.- Obligaciones del arrendador en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	19
16.- Derechos del arrendador en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	20
17.- Responsabilidad del arrendador por innavegabilidad del buque en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	21
18.- Obligaciones del arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	21
19.- Derechos del arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	23
20.- Supuesto en el que no se devenga el canon de arrendamiento a casco desnudo.....	23
21.- Inscripción del contrato de arrendamiento a casco desnudo en el Registro Naval Venezolano.....	24
22.- Registro de los contratos de arrendamiento en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, 1986.....	25
23.- Prueba del contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	29

24.- El subarrendamiento a casco desnudo.....	30
25.- Obligaciones del arrendatario que subarrienda el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	31
26.- Enajenación del buque en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	32
27.- Resolución del contrato de arrendamiento a Casco Desnudo.	32
28.- Diferencias entre el fletamento y el Arrendamiento a casco desnudo.....	34
29.- Clases de contratos de arrendamientos a casco desnudo.....	36
30.- Responsabilidad en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	37
31.- Limitación de responsabilidad del arrendatario en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	40
32.- El salvamento realizado por el buque bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	41
33.- Pérdida del buque dado en contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	43
34.- El embargo preventivo en el contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	45
35.- Prescripción de las acciones derivadas del contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	48
36.- Cláusulas fundamentales del contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	50

36.1.- Cláusula de definición.....	51
36.2.- Cláusula de entrega del buque.....	51
36.3.- Cláusula de tiempo de entrega.....	52
36.4.- Cláusula de Cancelación.....	52
36.5.- Cláusula de los límites de explotación del buque.....	53
36.6.- Cláusula de evaluación del buque.....	54
36.7.- Cláusula de inspección del buque.....	54
36.8.- Cláusula de inventario de provisiones y consumo de lubricantes.....	55
36.9.- Cláusula de mantenimiento y operación.....	56
36.10.- Cláusula de pago de arrendamiento.....	58
36.11.- Cláusula de Privilegios Marítimos.....	59
36.12.- Cláusula de hipoteca naval.....	60
36.13.- Cláusula sobre seguro y reparaciones.....	61
36.14.- Cláusula de devolución del buque.....	62
36.15.- Cláusula de retención.....	62
36.16.- Cláusula de salvamento.....	64
36.17.- Cláusula de remoción de restos náufragos.....	64
36.18.- Cláusula de Avería Gruesa.....	65
36.19.- Cláusula de subarrendamiento.....	66

36.20.- Cláusula de Conocimientos de Embarque.....	66
36.21.- Cláusula de Garantías Bancarias.....	68
36.22.- Cláusula de Requisición y Adquisición.....	69
36.23.- Cláusula de Guerra.....	70
36.24.- Cláusula de Ley y Arbitraje.....	71
37.- El arrendamiento de buque de nueva construcción.....	72
38.- Conclusiones.....	74
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>84</b>
<b>ÍNDICE GENERAL.....</b>	<b>87</b>