

**EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN RÉGIMEN DE FLETAMENTO (TRAMP)  
Y SU IMPORTANCIA PARA EL DERECHO MARÍTIMO**  
**MARITIME TRANSPORT IN TRAMP SHIPPING  
AND ITS IMPORTANCE FOR MARITIME LAW**

*«A ship in harbor is safe, but that is not  
what ships are built for».*  
*Anónimo*

### **Resumen**

El presente documento refiere a los distintos tipos de contratos existentes en el transporte marítimo, con un enfoque particular en el transporte marítimo en régimen de fletamento (tramp), así como sus tres modalidades: a casco desnudo (bareboat charter); por tiempo (time charter) y por viaje (voyage charter o trip charter). De igual manera, se advierte la importancia de conocer la terminología esencial de los elementos personales del contrato de fletamento (charter party), tanto en español como en inglés.

Sin este conocimiento, la explotación comercial de los buques sería prácticamente inexistente. Por ello, la Secretaría de Marina, como Autoridad Marítima Nacional, así como los tribunales de la federación en México, requieren conocer de todas las controversias contractuales que pudieran presentarse en esta materia.

### **Palabras clave**

Terminología, transporte, marítimo, contrato, fletamento.

### **Abstract**

This document refers to the different types of existing contracts in maritime transport, with a particular focus on the chartering regime (tramp), as well as its three modalities: bareboat charter; time charter and voyage charter or trip charter. Similarly, it shows the importance of knowing the essential terminology of the personal elements of the charter party, both in English and in Spanish.

Without this knowledge, the commercial exploitation of ships would be practically non-existent. For this reason, the Secretariat of the Navy, as the National Maritime Authority, as well as the Mexican tribunals, require knowing all the contractual controversies that could arise related to this subject.

### **Keywords**

Terminology, transport, maritime, charter party, tramp.

**CAPITÁN DE NAVÍO CG. DEM.  
RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA**

El autor es Especialista en Derecho Marítimo Internacional por el Instituto Marítimo Español (IME) y Maestro en Ciencias en Asuntos Marítimos por parte de la Universidad Marítima Mundial en Malmö, Suecia. Actualmente es el Director de Ordenamientos y Enlace de Asuntos Marítimos de la Unidad de Capitanías de Puertos y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) de la Autoridad Marítima Nacional (AMN), a cargo de la Secretaría de Marina (SEMAR).

Correo electrónico: *damp.revaldes@gmail.com*

Artículo recibido el 11 de noviembre de 2018. Aprobado el 11 de diciembre de 2018.

Los errores remanentes son responsabilidad de los autores.

## Introducción

La Secretaría de Marina (SEMAR) ejerce la Autoridad Marítima Nacional desde el 17 de junio de 2017. Es también autoridad en materia de marina mercante, junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Por ello, es importante que conozca de la terminología relacionada con los sujetos que intervienen en la navegación marítima, así como los distintos tipos de contratos de transporte marítimo y la manera en la que se explota un buque.

Los buques pueden explotarse comercialmente de dos formas:

1. Transporte marítimo de línea regular (*liner*) y
2. Transporte marítimo en régimen de fletamento (*tramp*).

Este trabajo se detiene a estudiar la segunda forma de explotación del buque, es decir el transporte marítimo en régimen de fletamento (*tramp*), así como sus modalidades que son: El contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo (*bareboat charter*), el contrato de fletamento o arrendamiento por tiempo (*time charter*) y el contrato de fletamento o arrendamiento por viaje (*voyage charter o trip charter*).

La distinción que existe entre estas tres modalidades radica en dos aspectos principales: la responsabilidad que se tiene de la gestión náutica del buque (navegación segura del buque) y la gestión comercial del buque (manejo de la carga). Dependiendo de la modalidad a utilizar, variará la responsabilidad que tiene el propietario o arrendador del buque (fletador o cargador), y el arrendatario (fletante, armador o naviero).

Este tema es de relevante importancia para el comercio marítimo internacional ya que la explotación de embarcaciones sería prácticamente imposible sin la existencia de los distintos contratos de fletamento de buques. La Secretaría de Marina, como autoridad en materia de marina mercante y Autoridad Marítima Nacional en México, requiere conocer las disposiciones de este tipo de contratos, así como la terminología que se emplea en los mismos. Lo anterior, con el fin de participar en las controversias que pudieran presentarse en los buques de bandera mexicana o que comprometan los intereses nacionales.

Este trabajo es también de importancia para los tribunales de la federación, ya que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos los faculta para conocer de todas las controversias que versen sobre derecho marítimo, incluyendo la materia contractual.

## Desarrollo

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos faculta, tanto a la SEMAR como a la SCT, como autoridades en materia de marina mercante (LNCM, 2016). Adicionalmente, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal atribuye también a la SEMAR supervisar a la marina mercante (LOAPF, 2016). Por lo anterior, la Autoridad Marítima Nacional, a cargo de la SEMAR desde el 17 de junio de 2017, requiere conocer todos los aspectos relacionados con el derecho marítimo.

De igual manera, el Artículo 104 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) demanda, a los tribunales de la federación, conocer sobre los asuntos relacionados con las controversias que versen en materia de derecho marítimo, incluso en materia contractual (CPEUM, 2017). Por ello, es importante que los jueces que integran los tribunales marítimos en México conozcan de la existencia, ámbito de aplicación, así como la diversidad de los distintos contratos del transporte marítimo.

El estudio del transporte marítimo, ya sea de línea regular (*liner*) o de régimen de fletamento (tramp o línea irregular), sería prácticamente imposible de entender si primeramente no se tiene un conocimiento puntual de los sujetos que intervienen en la navegación marítima o los elementos personales que intervienen en el contrato de fletamento, así como el papel que desempeñan de acuerdo con las disposiciones de los contratos de fletamento. En la práctica, estos contratos son documentos de adhesión (no se le puede cambiar nada); se redactan únicamente en el idioma inglés y contienen términos que no pueden pasarse por alto.

Además, en todos los buques sujetos al ámbito de aplicación del Convenio SOLAS, según las disposiciones de la Regla 14.4 de su Capítulo V (seguridad de la navegación), el inglés es el idioma de trabajo para las comunicaciones: puente a puente y puente a tierra, así como entre el práctico y el personal de guardia en el puente (SOLAS, 1974).

Por lo tanto, el conocimiento de esta terminología y su utilización, en inglés y en español, es esencial, en la práctica marítima común. No obstante, para una mejor comprensión del tema es muy importante familiarizarse, primeramente, con los sujetos principales que intervienen en la navegación marítima y distinguir la terminología propia de esta.

**El armador o naviero, también denominado arrendatario o fletante**, es el sujeto más importante de la navegación marítima ya que, a través de un contrato de fletamento (*charter party*), con el arrendador o fletador, que puede o no ser propietario o dueño del buque<sup>1</sup>. (*shipowner*), explota comercialmente una embarcación. En esta navegación empresarial existen también otras partes interesadas (*stakeholders*). Entre ellos se encuentran: los titulares de acciones (*shareholders*), el gestor naval (*ship manager*), el gestor de la tripulación (manning agent), el agente marítimo (*ship agent*) o el corredor marítimo (*ship broker*). Por otra parte, están los dependientes del armador, entre los que destacan el capitán del buque y los demás miembros de la dotación.

## A. Elementos personales del contrato de fletamento

### I. El Armador (*shipowner*)

Aunque la traducción del término en inglés «*shipowner*» es «propietario del buque», no es del todo cierto ya que, en el derecho anglosajón se utiliza de manera indistinta ya sea para la persona que explota el buque (armador) y para su propietario (dueño). Esta distinción es indiferente cuando el armador es también su propietario.

<sup>1</sup> Lo anterior porque, a través de la figura del subarrendamiento o subfletamento un nuevo fletamento se contrata sobre el mismo buque por el fletador (subfletante) con un tercero (subfletador) (Flores, 2018).

Sin embargo, no siempre ocurre así y, muchas veces, la confusión de este término representa muchos problemas.

La distinción más clara que existe entre el propietario y el armador se observa en los contratos de arrendamiento de buque (*bareboat charter*), en el que el arrendador (fletador o cargador) es el propietario (aunque no en todos los casos), y el arrendatario (fletante) es el armador o naviero. Por ello, en la práctica, los países anglosajones utilizan el término de *bareboat charterer* o *demise charterer* para referirse a un armador que no es el propietario del buque.

Esta advertencia es de suma importancia porque prácticamente todos los contratos de fletamento están hechos en inglés y el término «*shipowner*» se refiere al armador del buque, es decir al que lo explota comercialmente y no a su propietario. Para muchos, esto es una contradicción porque la traducción de «*shipowner*» es propietario. Sin embargo, no se refiere a este. Para eliminar dicha confusión, algunos instrumentos marítimos internacionales utilizan el término de «*operator*» o «*ship's operator*» para referirse al armador, no obstante, esta no parece ser la solución porque se siguen presentando confusiones.

En México la Ley de Navegación y Comercio Marítimos sí hace una distinción entre el propietario o dueño del buque y el armador. Además, el artículo 2 fracción IX de este ordenamiento considera como sinónimos los términos de «naviero o empresa naviera» y «armador o empresa armadora» (LNCM, 2016).

## 2. Sociedades armadoras (*shareholders*)

La denominación que reciben estas sociedades varía en cada legislación nacional, habitualmente se divide en dos categorías. Las llamadas «sociedades por acciones» o «sociedades anónimas» (*public limited companies*) y las «sociedades de responsabilidad limitada» o «sociedades limitadas» (*private limited companies*).

Las sociedades por acciones son más adecuadas para las grandes empresas, que requieren la captación de capital social, el cual se divide en acciones (*shares*). Los socios se denominan accionistas (*shareholders*) y alcanza una gran cantidad de pequeños inversionistas que no se involucran en la gestión social. La adquisición y transmisión de las acciones suele realizarse a través de las bolsas o mercados de valores (*shares traded on a stock exchange*) (García, 2012).

## 3. El gestor naval (*ship manager*)

Es un empresario colaborador independiente, normalmente con forma de sociedad mercantil, que se constituye en agente o mandatario permanente de otra sociedad mercantil, la cual es el verdadero armador y actúa como mandante o principal de aquel (García, 2012).

Para el gestor naval es de suma importancia el formulario «*Standard Ship Management Agreement (SHIPMAN/2009)*<sup>2</sup>», elaborado por BIMCO, porque, en la

2 BIMCO cuenta también con el formulario: «Standard Agreement for the Supervision of Vessel Construction» (SUPERMAN/2016) para el proceso de construcción, reparación, o transformación del buque (BIMCO, 2016).

práctica, refleja la postura legal del gestor del armador. De acuerdo con la cláusula 4 del SHIPMAN, 2009 el gestor debe legitimar que el buque se sujeta a las exigencias del Estado de pabellón, así como a las disposiciones del código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, también llamado Código Internacional de Gestión (ISM/IGS), y del Código de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP/ISPS) (BIMCO, 2009).

#### 4. El gestor de la tripulación (*manning agent*)

El gestor de la tripulación es una figura diferente a la del gestor naval. Sus funciones se circunscriben en las siguientes: selección del capitán y de la tripulación debidamente entrenada, de acuerdo con las disposiciones del Convenio Internacional para la Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW'78) considerando las enmiendas de Manila de 2010. Es responsable también de la firma de los contratos de embarque, el pago de salarios, la seguridad social y todo lo correspondiente a los aspectos laborales de acuerdo con los instrumentos marítimos aplicables de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Al igual que el SHIPMAN/2009 para el gestor naval, para el gestor de la tripulación existen también dos formularios de BIMCO: el «*Standard Crew Management Agreement (Cost Plus Fee)*» (*CREWMAN A*) y el «*Standard Crew Management Agreement (Lump Sum)*» (*CREWMAN B*), ambos editados en 2009. Por su naturaleza, ambos contratos merecen de un estudio independiente fuera del alcance de este trabajo.

#### 5. El agente marítimo (*ship agent*)

De acuerdo con el Doctor Gabaldón: «El agente marítimo es la persona física o jurídica que, en nombre y por cuenta de un armador (o de su gestor naval o fletador), se dedica profesionalmente a la realización de las operaciones materiales y de los actos jurídicos necesarios para atender las necesidades relativas a la estancia del buque en puerto» (García, 2012).

El agente marítimo es tan importante en el comercio internacional que muchas legislaciones nacionales prohíben la entrada a puerto a los buques mercantes que no cuenten con él. No obstante, esta figura es inexistente en embarcaciones de recreo, de pesca, de navegación menor y de navegación en aguas interiores. En síntesis, el agente marítimo es un empresario que recibe una remuneración por atender todas las necesidades del buque que pertenece al armador que representa.

#### 6. El corredor marítimo (*shipbroker*)

Es uno de los colaboradores del armador que más importancia tiene en la ejecución de contratos para adquirir y explotar un buque. Se distingue entre el corredor que tiene como principal a un fletador (*charterer broker*) y el que recibe el mandato

por parte del armador (*owner broker*). Es frecuente que existan dos o más corredores que representan a cada una de las partes. No obstante, es siempre muy importante identificar al corredor o corredores protagonistas que se identifican en las pólizas correspondientes (García, 2012).

## B. El contrato de fletamento marítimo

En materia de transporte marítimo existen diferentes tipos de contratos: el transporte marítimo de línea regular (en inglés, *liner*) y en régimen de fletamento o línea irregular (en inglés, *tramp*). El primero de ellos se encauza a la explotación de embarcaciones que ofrecen un servicio permanente, un tráfico definido, cubre rutas frecuentes y periodicidad específica; con arribos y zarpes regulares y tarifas fijas. Se utiliza para el transporte de carga general y, principalmente, de contenedores. Se realiza por medio de conferencias marítimas y armadores independientes (*outsiders*) en la modalidad de consorcios (Flores, 2018). El segundo de ellos es el contrato en régimen de fletamento o línea irregular (en inglés, *tramp*), en el cual se enfoca principalmente este artículo.

### a) Transporte marítimo en régimen de fletamento o línea irregular (tramp)<sup>3</sup>

El contrato de fletamento «es aquél por el que una persona pone a disposición de otra un buque para el transporte de mercancías a cambio de un precio determinado. La causa del contrato es el transporte de mercancías y lo verdaderamente importante es el medio de transporte usado, es decir, el buque; convirtiéndose, por tanto, este en objeto del contrato» (Portales, 2018).

Los elementos de este contrato son el fletante y el fletador. Ambos tiene la capacidad para obligarse mediante los términos del mismo. El fletante o armador se obliga a realizar el transporte, independientemente de que este sea o no el dueño del buque (*shipowner*). Por otra parte, el fletador es quien establece una relación contractual con el armador o naviero, quien es el que explota el buque (Salgado, 2012).

Estos contratos se conocen también como «contratos de adhesión», es decir, normalmente no existe manera de negociar su contenido. Los formularios que se utilizan para la contratación marítima obedecen a esta característica y se elaboran principalmente por organizaciones privadas internacionales; entre las más importantes se destacan:

- El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (*Baltic International Maritime Council, BIMCO*);
- La Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores Marítimos y Agentes (*The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents, FONASBA*);
- La Asociación de Agentes y Corredores Marítimos de Nueva York (*Association of Ship Brokers and Agents, ASBA*);
- La Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (*International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO*);
- La Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques de Carga

<sup>3</sup> Es común escuchar que al régimen de fletamento «tramp» se le traduce, incorrectamente en español, como «trampa o buques trampa». Esto es un anglicismo. La terminología correcta es «buques de línea irregular». En España al término «tramp» se le traduce como «vagabundo» (Portales, 2018, p.193).

- Seca (*International Association of Dry Cargo Shipowners, INTERCARGO*);
- Asociación Internacional de Aseguradores (*International Underwriting Association, IUA*);
- El Consejo General de Buques Británicos (*General Council of British Council, GCBS*);
- Intercambio de Buques Japoneses (*Japanese Shipping Exchange, JSE*).

Una de las peculiaridades de este tipo de contratos es que, invariablemente, contienen una cláusula que obliga al particular, ante cualquier controversia que se presente, a someterse a la legislación y jurisdicción de los tribunales marítimos en Londres. Lo anterior no implica que los jueces que integran los tribunales en México se desentendan de este tipo de contratos.

Según estudios realizados por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (*United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD*), en este tipo de contratos con frecuencia existen duplicidades y confusiones; además favorecen a los intereses de los armadores (García, 2012). No obstante, este es el régimen contractual al que tienen que sujetarse las partes interesadas en el transporte marítimo (*stakeholders*).

De acuerdo con el artículo 104 fracción IV la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), el Poder Judicial está a cargo de los tribunales de la federación y, debe conocer, entre otros, los asuntos relacionados con las controversias que versen sobre derecho marítimo (CPEUM, 2017).

Es importante que los jueces que integran los tribunales marítimos en México conozcan de la existencia, ámbito de aplicación, así como la diversidad de los distintos contratos marítimos de fletamento de buques. Por ello, la solución a las problemáticas que deriven de este tema no está en función de la creación de tribunales marítimos, sino en la capacitación de los jueces que, por ley, deben atender este tipo de situaciones.

En México, los contratos de utilización de embarcaciones se regulan en el título quinto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. El artículo 111 de citado ordenamiento considera los siguientes contratos de utilización de embarcaciones:

- I. De arrendamiento a casco desnudo;
- II. De fletamento por tiempo;
- III. De fletamento por viaje;
- IV. De transporte marítimo de mercancías;
- V. De transporte marítimo de pasajeros;
- VI. De transporte de remolque; y
- VII. Cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de esta (LNCM, 2016).

El transporte marítimo en régimen de fletamento o irregular (tramp), cuenta con las tres primeras modalidades que se mencionan en el artículo 111 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que son el objeto de estudio de este trabajo, los cuales son:

1. El contrato de fletamento a casco desnudo (*bareboat charter*);
2. El contrato de fletamento por tiempo (*time charter*) y el



3. El contrato de fletamento por viaje (*voyage charter o trip charter*).

## I. Contrato de fletamento a casco desnudo (*bareboat charter*)

El *bareboat charter* o **fletamento a casco desnudo** es un contrato en el que una parte, llamada «arrendador» cede, a cambio de un flete o alquiler (*hire*) por un tiempo determinado, a otra parte denominada «arrendatario», un buque sin tripulación, sin pertrechos ni vituallas, para que este último lo explote comercialmente. En otras palabras, el arrendatario, fletante o armador tiene la posesión y control plenos del buque, por el período que dure el arrendamiento, y es responsable tanto de la gestión náutica como de la gestiónn comercial del buque (García, 2012). El artículo 113 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos distingue la gestión náutica y la gestión comercial del buque de la siguiente manera:

«I. **La gestión náutica...** actividades necesarias para garantizar la navegación segura, para el buen gobierno y funcionamiento técnico de la embarcación; y

II. **La gestión comercial...** actividades de carácter mercantil y administrativo, necesarias para la correcta operación de la embarcación» (LNCM, 2016).

## 2. Contrato de fletamento por tiempo (*time charter*)

El *time charter* o **fletamento por tiempo** es aquel mediante el cual el fletante o armador, pone a disposición del fletador o arrendador, a cambio de un flete, un buque durante cierto tiempo, comprometiéndose a realizar la actividad que el último vaya ordenando durante ese plazo (García, 2012). En este caso el fletante o armador retiene la gestión náutica y el fletador asume la cuestión comercial y decide los viajes que este realiza. El artículo 122 de esta ley establece las normas que rigen el contrato de fletamento por tiempo (Tabla 1).

**Tabla 1.** Obligaciones del fletante y del fletador en el contrato de fletamento por tiempo.

Contrato de fletamento por tiempo	
Obligaciones del fletante	Obligaciones del fletador
Se obliga a presentar la embarcación designada en la fecha y lugar convenidos, así como a mantenerla, durante la vigencia del contrato, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el mismo. Conserva la gestión náutica de la embarcación.	Conserva la gestión comercial de la embarcación.

**Fuente:** Elaboración propia con información de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM, 2016, art. 122).

Es importante hacer notar que, de acuerdo con la legislación nacional, en el contrato de fletamento por tiempo, el capitán del buque debe obedecer el manato del

fletador, según lo establezcan las condiciones de la póliza de fletamento (LNCM, 2016, artículo 122, fracción II).

### 3. Contrato de fletamento por viaje (*voyage charter o trip charter*)

El *voyage/trip charter* o **fletamento por viaje** es un contrato de transporte de mercancías en el cual una parte (fletante) pone a disposición de otra, (fletador) la totalidad parte o la totalidad de la capacidad de carga del buque para un determinado viaje, a cambio de un pago (flete).

De manera similar al contrato de fletamento a casco desnudo, el fletante conserva la gestión náutica y comercial del buque. El fletador conserva la capacidad de carga, la cual utiliza para cargar sus propias mercancías y/o subcontratar con terceros la misma a cambio de una ganancia (Flores, 2018).

El artículo 123 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que, en esta modalidad, «el fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes» (LNCM, 2016). El artículo 124 de esta ley establece las normas que rigen el contrato de fletamento por viaje (Tabla 2).

Tabla 2. Obligaciones del fletante y del fletador en el contrato de fletamento por viaje.

Contrato de fletamento por viaje	
Obligaciones del fletante	Obligaciones del fletador
<p>Se obliga a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento.</p> <p>Conserva la gestión náutica y comercial de la embarcación.</p> <p>Es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.</p>	<p>Debe entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento. En caso de incumplimiento de esta obligación, debe pagar también la totalidad del flete.</p>

Fuente: Elaboración propia con información de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM, 2016, art. 124).

Como puede apreciarse en la Tabla 2, en el contrato de fletamento por viaje, el fletante tiene más obligaciones que el fletador. Sin embargo, el fletador debe pagar la totalidad del flete si no entrega a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento.

## Análisis crítico

La Autoridad Marítima Nacional, a cargo de la SEMAR, requiere conocer todos los aspectos relacionados con el transporte marítimo, incluyendo aquellos relacionados con la materia contractual para la utilización comercial de buques. Esta materia se regula en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, cuyos lineamientos derivan de instrumentos de derecho privado con reconocimiento internacional.

En el transporte marítimo internacional existen dos diferentes formas de explotar comercialmente un buque: de línea regular (*liner*) y de línea irregular o régimen de fletamento (*tramp*).

Si pudiéramos hacer una analogía, el transporte marítimo *liner* es como la ruta de un autobús que, independientemente de que exista pasaje o no, tiene una ruta, ya sea directa o con escalas; pasa por el mismo lugar durante un tiempo determinado y prácticamente tiene un costo fijo.

Por otra parte, el régimen de fletamento de línea irregular (*tramp*) cuenta con tres modalidades:

1. El contrato de fletamento a casco desnudo (*bareboat charter*);
2. El contrato de fletamento por tiempo (*time charter*) y el
3. El contrato de fletamento por viaje (*voyage charter* o *trip charter*).

A diferencia de la analogía del autobús que se utilizó para ejemplificar el transporte marítimo de línea regular o *liner*, el transporte marítimo de línea irregular o *tramp*, es como un taxi (que cobra por **viaje** o por **tiempo**, de acuerdo con lo que indique el taxímetro), o simplemente como la renta de un auto, que se asimila al fletamento a **casco desnudo**.

En el régimen de fletamento de línea irregular (*tramp*), el arrendatario (fletante, armador o naviero), tiene que sujetarse a las condiciones del arrendador (fletador), con la firma de un contrato y la realización de un pago (flete). En esta modalidad no existe una ruta determinada, el taxi va a donde el cliente diga, o en el caso de rentar un auto, a donde el arrendatario del auto quiera (independientemente de la distancia). Dependiendo de la cantidad de la(s) personas que lo ocupen, el propósito y el estatus del viaje, varía en tamaño y costo.

Esta podría ser una explicación muy «parroquial»; sin embargo, nos permite entender, por medio de una comparación objetiva, la diferencia entre la explotación de un buque de línea regular (*liner*) y en régimen de fletamento o irregular (*tramp*).

Por otra parte, la terminología que se utiliza en el transporte marítimo es como aprender un nuevo idioma (tanto en español como en inglés). Es por ello que, en este trabajo, se hace también referencia a los elementos personales del contrato de fletamento (*charter party*): el armador (*shipowner*) y los dependientes del mismo, tales como el capitán del buque y su dotación; las partes interesadas en el transporte marítimo (*stakeholders*); los titulares de acciones (*shareholders*); el gestor naval (*ship manager*); el gestor de la tripulación (*manning agent*); el agente marítimo (*ship agent*) y el corredor marítimo (*ship broker*), entre otros.

Conocer de esta materia es también muy importante para los jueces que integran los tribunales marítimos en México. La solución a las problemáticas que deriven de

este tema no está en función de la creación de tribunales marítimos en México, como algunos argumentan, sino en la capacitación de los jueces que, por ley, deben atender todas las controversias que versen sobre derecho marítimo.

## Conclusión

La Secretaría de Marina (SEMAR), como una de las autoridades en materia de marina mercante junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ejerce también la Autoridad Marítima Nacional. Por lo anterior, debe conocer la materia de derecho marítimo, así como los términos que se utilizan en los distintos contratos de transporte por mar.

Este trabajo contempla la descripción y el análisis del transporte marítimo de línea regular (*liner*), con un enfoque particular en el transporte marítimo en régimen de fletamento (*tramp*), incluyendo sus tres modalidades de arrendamiento: a casco desnudo (*bareboat charter*); por tiempo (*time charter*) y por viaje (*voyage charter o trip charter*). De igual manera, se advierte la importancia del uso de la terminología, internacionalmente reconocida en esta materia, tanto en español como en inglés.

Este trabajo es importante, no solo para las autoridades en materia de marina mercante, sino también para los tribunales de la federación, ya que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos los faculta para conocer de todas las controversias que versen sobre derecho marítimo, incluyendo la materia contractual.

Una reflexión personal adicional al presente trabajo es que en México no se necesitan más leyes, ni la creación de tribunales marítimos. Se requiere tener conocimiento y ejecutar la vasta cantidad de leyes con las que se cuenta, así como la capacitación temprana y permanente del personal involucrado en el ejercicio del derecho marítimo. Lo anterior, con el fin de conocer lo que se desconoce y actuar con certeza dentro del marco jurídico nacional considerando las disposiciones marítimas internacionales aplicables en la materia.

## Fuentes consultadas

- LNCM. (2016). Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México.
- LOAPF. (2016). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- BIMCO. (2009). Standard Ship Management Agreement, 2009 (SHIPMAN 2009). Copenague, Dinamarca.
- BIMCO. (2016). Standard Agreement for the Supervision of Vessel Construction (SUPERMAN 2016). Copenague, Dinamarca.
- Flores, R. J. (2018). Revista electrónica del trabajador judicial, judiciales produciendo ideas. *El contrato de fletamento*. Lima, Perú.
- García, J. L. (2012). *Curso de derecho marítimo internacional*. Madrid, España: Marcial Pons, ediciones jurídicas y sociales, S.A.
- Portales, L. F. (2018). El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales. Málaga.
- Salgado, J. E. (2012). *Manual de Derecho Marítimo. I*. Saarbrücken, Alemania: Académica Española.
- SOLAS. (1974). Convenio Internacional para Seguridad de la Vida en la Mar.