

El Contrato de charter -

La relación entre el empresario de charter y el usuario se regula mediante un contrato que fija las obligaciones respectivas.

Con la llegada del verano son muchos los aficionados a la náutica que optan por el alquiler de una embarcación para pasar sus vacaciones. Habida cuenta que por regla general las vacaciones anuales se realizan en julio y agosto, esta es una época de gran demanda de embarcaciones de charter y es conveniente comenzar con tiempo la búsqueda de lo que nos interesa. Las empresas de charter incluso premian con buenas descuentos a los que prevén con meses de antelación sus necesidades veraniegas, sobre todo en los salones náuticos, que presentan sus ofertas y pretenden asegurarse con tiempo de un verano al completo.

Por Yamando R. Caors
En fin, cualquiera que sea al momento en que se contrate el servicio, este debe quedar reflejado en un formulario-contrato en el cual se establecen las prestaciones que se deben respectivamente dar las partes, y que se constituye en una obligación que regula la relación entre ambos. En este artículo pretendemos dar unas pinceladas de cuáles son las características principales del CONTRATO DE CHARTER así como aquellas contingencias que sus cláusulas deben prever y regular.



1 Obligaciones de las partes

El contrato de charter establece una serie de obligaciones para el arrendador -empresa de charter- y el arrendatario -usuario de servicio- que básicamente son la obligación del primero de entregar la embarcación por un periodo de tiempo, y del otro de pagar el precio esta-

Ahora bien, cuando decimos entregar una embarcación no nos estamos refiriendo a cualquiera, sino a la que específicamente se ha señalado en el contrato, es decir, el modelo que busca el usuario. Algunas empresas prevén que la unidad elegida puede ser sustituida por otra en el caso de que no se disponga del modelo previamente reservado. De estar esta condición reflejada en el contrato entendemos que es total-

mente válida, aunque la embarcación debe ser de características similares y adecuada para el tipo de navegación que se pretenda realizar y tripulación que vaya a embarcar. En cualquier caso, de considerar el usuario que la embarcación presenta diferencias notables a la que en su momento le ofrecieron, puede negociar una rebaja en el precio, o incluso la resolución del contrato, con devolución de lo pagado y exigir que se le in-

dennice por daños y perjuicios. Es muy grave que todas las expectativas que tenemos para nuestras vacaciones se vean frustradas por un incumplimiento de este tipo.

En el caso de que la posible sustitución del barco no esté prevista en el contrato, el he-

cho de embarcar o no en la embarcación que se ha puesto a disposición del usuario queda sujeta a su libre decisión, y entendemos que tiene un claro derecho a resolver el contrato, exigiendo la devolución de lo que pagó y, con más razón, a





El patrón

Las embarcaciones de lista 6^a, al igual que las de lista 7^a, se despachan por tiempo, siempre y cuando no se alquilen con patrón profesional. El patrón que figure en la licencia de navegación indudablemente no coincidirá con el que ejerce de patrón en un periodo de alquiler, pero lo importante en un charter es que a bordo vaya una persona con una titulación suficiente de acuerdo a la eslora del barco.

El patrón puede ser o no el arrendador, es decir, no tiene por qué ser quien figura en el contrato. Algunas empresas de charter prevén en sus contratos que antes de la entrega de la embarcación se realice una prueba, y en el caso de que el empresario considere que la persona que ejercerá de patrón, aunque cuente con título suficiente, no está capacitada, se reservan el derecho de obligarles a que

acepten un patrón profesional a bordo. Evidentemente los honorarios de este patrón impuesto debe asumírselos el usuario. Coincidirá el lector que la aplicación de esta cláusula del contrato es bastante complicada. En primer lugar, puede dudarse de la objetividad o criterio de la persona que realiza el "examen", que carece de cualquier autoridad para decir que una persona titulada está o no capacitada



ser indemnizado por los perjuicios sufridos.

En cualquier caso, si la empresa puede acreditar que el incumplimiento parcial se debe a una causa de fuerza mayor, la obligación de devolver lo pagado mantiene con total vigencia la indemnización, pero, en caso de que corresponda, debe ser moderada.

Por otra parte, el estado de la embarcación que se entrega debe ser óptimo, de tal forma que permita realizar una navegación segura. Esto no solo incluye un buen estado estructural, sino también que cuente con los accesorios necesarios, ayudas a la navegación y documentación. Debe estar matriculada en la Lista 6^a ya que en ellas se registran las embarca-

ciones que se utilizan con fines lucrativos, es decir, las de alquiler entre otras. En caso contrario se tratará de un arrendamiento irregular. A veces se ofrecen en alquiler embarcaciones particulares, lo que está prohibido, dañando los intereses de las empresas que ejercen esta actividad cumpliendo la regulación, y en caso de problemas pueden ocasionarse graves inconvenientes para el usuario y el arrendador.

Por regla general, debemos decir que el material mínimo que debe existir a bordo es aquel que se exige de acuerdo a la normativa vigente para realizar el tipo de navegación para el cual el barco está habilitado. Es muy recomendable que se cuente con cartas detalladas y

derroteros de la zona ya que suponen una gran ayuda para que el usuario realice una navegación segura, y también para que el empresario reciba su embarcación sana y salva una vez terminado el alquiler. Cabe señalar que el GPS, instrumento de navegación de extendido uso en todo tipo de navegación, no es un instrumento obligatorio por la normativa, por lo cual no se puede exigir, pero con muy buen criterio por parte de la empresa de charter es poco común que se ofrezca un barco sin él.

Tampoco podemos dejar pasar por alto la necesidad de que la embarcación tenga toda la documentación en regla. Fundamentalmente estos documentos son el despacho y

los seguros obligatorios. El despacho, cuando una embarcación se alquila sin patrón profesional, se realiza por el tiempo de vigencia de los certificados y quedarán registrados en la Licencia de Navegación que debemos llevar a bordo. Hay que tener en cuenta que en algunas comunidades autónomas, como es por ejemplo el caso de Baleares, se exige también una autorización especial para alquilar, y en el caso de carecer de ella la intervención de la autoridad marítima puede mandar al traste nuestras vacaciones y resultar costoso para la empresa.

Le entrega de la embarcación debe realizarse en la fecha, hora y lugar pactados, y es muy recomendable, además



2 Retrasos en la entrega

Tanto el momento de la entrega como el de la devolución de la embarcación pueden sufrir retrasos y contratiempos. Tengamos en cuenta que en verano las embarcaciones de charter suelen ser devueltas por un usuario a la mañana para ser entregadas a otro por la tarde. Puede suceder que durante el alquiler se produzcan desperfectos o que el usuario no llegue a puerto a la fecha y hora programada.

Cuando la embarcación no puede ser entregada en fecha y hora debido a que sufre desperfectos, puede que el usuario se vea afectado por la espera y deba pedir que se le descuente algún día. Evidentemente, como las averas son cosas que habitualmente pasan en la navegación, se tendrá en cuenta el tiempo perdido y la buena voluntad de la empresa para decidirse a reclamar. De cualquier forma, cuando se trata de una pérdida de un día o más, aunque la empresa se esfuerce al máximo por hacer la entrega lo antes posible, corresponde al usuario que se le devuelva la parte proporcional de lo pagado e incluso recibir una compensación.

La empresa de charter, a su vez, puede reclamar al anterior usuario si es el responsable del retraso en la entrega, ya sea porque se ha demorado en su llegada a puerto o porque se han producido averas debido a su negligencia. Tengamos presente que una obligación importante que asume el usuario es la devolución de la embarcación en la fecha y el puerto pactado. Para ello, debe prever los posibles contratiempos que pueda sufrir, entre los que hay que incluir las condiciones meteorológicas. El retraso en la entrega lo deberá asumir pagando la parte proporcional que corresponda por los días de más que ha navegado. Es importante considerar cuál será la consecuencia para el

usuario que se demora cuando, debido a esto, la empresa no puede entregar la embarcación a un nuevo cliente. Corresponde en este caso a él, el resarcimiento de todos los perjuicios causados. Lo más extremo será a cuando, debido a la demora, el nuevo usuario resuelve el contrato exigiendo a la empresa la devolución de lo pagado. Evidentemente la empresa debe proceder a devolver el dinero para luego reclamar al usuario que se retrasa la correspondiente indemnización que será de la cuantía del alquiler perdido.

Cuando el retraso se debe a que la embarcación ha sido devuelta con unas averas cuya relevancia hacen imposible su entrega al nuevo usuario, la em-

Responsabilidad

del patrón
 Todo en cualquier embarcación, de recreo o no, la responsabilidad penal o civil que surja del uso de la misma, recae sobre la figura del patrón. En cuanto a la responsabilidad penal -por lo que se puede ir a la cárcel-, esta es personal, es decir siempre y solamente del patrón. Puede también afectar a personas que hayan cooperado y encubridores.

En cuanto a la responsabilidad civil, responden solidariamente el patrón y el amador de la embarcación. No se va a la cárcel pero obliga a los responsables a asumir el costo económico de indemnizaciones o multas. Hay que hacer especial mención en que en el derecho marítimo, ante cualquier obligación económica que derive del uso de una embarcación, se responde con la responsabilidad civil. Supongamos que el patrón de una embarcación de alquiler protagoniza un accidente en el cual resultan lesionadas personas. Pues bien, en cuanto a la responsabilidad penal la afronta él personalmente, pero si le toca indemnizar a los perjudicados, la embarcación alquilada podrá ser embargada aunque no sea de su propiedad.

En la actualidad todas las embarcaciones, de charter o no, están obligadas a tener un seguro de responsabilidad civil, por lo cual la contingencia que comentábamos está cubierta. De cualquier forma, conviene que la cobertura sea lo más amplia posible para evitar cualquier tipo de sorpresa. Los seguros de las embarcaciones de charter son más caros que los de embarcaciones que no se dedican a esta actividad, ya que aquellas generan un mayor riesgo, pero conviene a la empresa dejar bien claro este extremo para evitar que, ante una contingencia, la empresa aseguradora no pague.

Vale la pena hacer algunos comentarios someros sobre las obligaciones del patrón amateur para con las personas que lleve a bordo, sean amigos o invitados. Todos están bajo su cuidado y él será responsable de cualquier daño o lesión que sufran cuando se deba a su negligente actuación como marino.

En cuanto a los daños de la embarcación, generalmente cuentan con un seguro de cascos, por lo cual en caso de averas derivadas de un accidente pagará el seguro. Ahora bien, el seguro no suele cubrir cuando las averas se producen debido a una negligencia grave o al incumplimiento de las normas marítimas, como por ejemplo el ignorar, voluntarias o involuntariamente, las señalizaciones marítimas. En cualquier caso, si la empresa de seguros no quiera pagar por las averas, corresponde a ella probar que el ries-

3 Resolución unilateral del contrato

La reserva de la embarcación es conveniente hacerla con bastante antelación. Si queremos elegir la semana de agosto que más nos convenga tenemos que prever al menos con 6 meses antes si no queremos correr el riesgo de quedarnos sin barcos disponibles.

Las empresas suelen exigir un porcentaje que va desde un 10 a un 20 % del precio con la reserva y el resto se debe abonar generalmente con un mes o más de antelación a la fecha de embarque. Las empresas intentan de esta manera asegurar el alquiler. Recordemos que se trata de una actividad que se centra en pocos meses del año, por lo cual es fundamental tener asegurada una temporada al completo y supone un gran riesgo para el empresario esperar hasta el último momento para cobrar sus servicios. Podría producirse cancelaciones inesperadas y tener el barco vacío a mitad del verano.

Esto genera la problemática de qué sucede si el usuario, con causa justificada o no, decide cancelar su reserva. Los contratos redactados por las empresas suelen prever este extremo, en algunos casos de forma un tanto abusiva, imponiendo al usuario la pérdida de todo lo pagado, aun avisando

del cambio de planes con meses de antelación. Sobre la validez de esta cláusula hay bastantes cosas que decir, pero antes de entrar a fondo en el tema, conviene recordar que el Contrato de Charter de una embarcación de recreo es un contrato de consumo, por lo cual la legislación protege al usuario de cualquier cláusula desmesurada o abusiva que imponga el empresario al redactorlo.

A pesar de que un contrato firmado se erige en una ley entre las partes, la ley no permite que por parte del empresario se establezcan cláusulas benéficas para él y que no tengan una contraprestación equivalente para el consumidor. Una cláusula extrema que no permita la cancelación sin fuertes pérdidas para el usuario, ni avisando con bastante tiempo de antelación, podrá ser usada en otro sentido por un usuario en caso de que se le pretenda entregar una embarcación diferente a la que alquiló,



y exigir en este caso la devolución del precio y otra cantidad igual por incumplimiento contractual del empresario.

En este contexto, es obvio que el empresario intente evitar que se produzcan anulaciones por capricho que dañen sus legítimos intereses económicos. A veces es difícil, en pleno agosto, intentar alquilar un barco que se quedé libre. Aun así, para no verse afectados por la posible nulidad de la cláusula de penalización —en caso de reclamación judicial por parte del usuario al que no ha devuelto lo adelantado— es conveniente que se moderen las pretensiones.

En mi opinión, si la anulación se produce con un plazo

de un mes o más de antelación, se deberá devolver lo cobrado, reteniendo una parte del precio en concepto de gastos de anulación. Todo estará en función de las posibilidades reales que tiene el empresario de volver a alquilar el barco. En caso de que la anulación se produzca con menos de un mes de antelación a la fecha del embarque, es lógico que el empresario pueda retener todo lo pagado e incluso reclamar la parte que falta, pero estableciendo en el propio contrato que si el barco se puede alquilar en el periodo que se ha cancelado, la suma retenida será devuelta, descontando algunos gastos que pueden imputarse a reserva y anula-



4 La fianza

Es prActica habitual entre las empresas de chArter que se exija a los usuarios que en el momento de la entrega de la embarcaci n se deje una suma en dep sito en concepto de fianza. Esta, para un alquiler de 2.000 3.000 Euros, suele ser de alrededor de unos 1.000 Euros.

La fianza se utiliza para el pago de la reposici n de elementos que se pierdan o deterioren debido a un mal uso por parte del usuario. Cuando se descuenta de la fianza dinero para reponer elementos perdidos es improbable que se produzcan disputas, a no ser que el usuario entienda que se le estA imputando la pOrdida de un elemento que no estaba a bordo. Para evitar este inconveniente lo mAs sabio es efectuar una minuciosa revisi n del inventario de material que se entrega con el barco. Como ya dijimos, las empresas serias suelen entregar el barco con una hoja de inventario y el contenido se suele revisar con el usuario, pero a veces, en plena temporada, agobiados de trabajo,

este trAmite se pasa por alto. Conviene al usuario exigirlo siempre si no quiera terminar pagando lo que perdi otro.

Evidentemente, cuando se trata de descontar de la fianza para pagar daos que se producen se pueden generar disputas si el usuario entiende que no se deben a su actitud negligente y son normales en la navegaci n. Supongamos que navegando con esp una racha de viento rifa la vela de forma que tenga que terminar en la veler a. Se generarA la disputa de si esto se produjo por una mala maniobra, por el extremado viento o porque el material estaba debilitado. Lo mejor que puede pasar es que con buena fe las partes acuerden quØ fue lo que realmente pas , pero en caso de que es-



to sea imposible de acordar, conviene que se haga particip a un velero o experto para que medie y decida quØ es lo que realmente determin la rotura.

En cuanto a la naturaleza de la fianza, conviene a la empresa de chArter dejar bien claro en el contrato que se trata de una garant a parcial, y que en el caso de que el pre-

GLOSA- RIO

Responsabilidad civil

n El Convenio de Embargo 1952 prevØ que un barco pueda ser embargado para el cobro de un crØdito mar timo. Tienen consideraci n de crØditos mar timos, entre otros, los derivados de un salvamento, asistencia, abordajes o lesiones personales causadas por un buque.

Contrato de consumo

n Existe un contrato de consumo cuando las partes son un profesional y un consumidor final. La legislaci n de consumidores y usuarios establece una serie de garant as para que el consumidor no sufra posibles abusos por parte del profesional, por considerar que existe un desequilibrio entre las posiciones que ocupan de las partes.

Fuerza mayor

n Pude ser causa valida para el incumplimiento de un contrato. Existe cuando la pres-taci n a que se estA obligado no se cumple debido a un hecho inevitable e imprevisible. Aun siendo previsible, si el hecho y sus consecuencias son inevitables, puede alegarse fuerza mayor.

Tipo de navegaci n

n Toda embarcaci n de recreo estarA habilitada para navegar en alguna de las 7 zonas de navegaci n establecidas por la legislaci n espa-ola. Para obtener esta habilitaci n es necesario que tengan unas determinadas caracter sticas

