39. Explotación del buque

Fundamentos de la Construcción Naval y Oceánica II
1er Curso, ETSIN (UPM), 2007/2008

Tráficos *tramp* y de línea regular

- *Tramp* = Vagabundo
  - Servicios discrecionales
  - Un día en un puerto, otro día en otro, realizando viajes que no se suelen repetir
  - Buques con cargamentos completos, puerto a puerto. Carga homogénea (graneles)
  - Buques polivalentes o especializados (bulkcarriers, petroleros, quimiqueros,...)
- Línea regular: itinerarios y escalas fijos
  - El buque toma carga de muy diversos cargadores
  - Carga heterogénea (carga general)
  - Buques especiales (portacontenedores, *ro/ro*,...)

	Tráficos *tramp*	Líneas Regulares
Tipos de mercancías	Cargamentos homogéneos. Materias primas o poco elaboradas, de bajo valor específico. A granel.	Cargamentos heterogéneos. Mercancías elaboradas o materias Primas valiosas y/o perecederas. Envasadas y/o en contenedores.
Cargas típicas	Graneles líquidos (crudo y derivados, gases licuados, productos químicos). Graneles sólidos (carbón, minerales, grano)	Carga general convencional (*break bulk*), contenedores, cargas rodadas (vehículos y semi-remolques), refrigeradas.
Buques típicos	Buques tanque. Graneleros (*bulk carriers*). OBOS (mixtos).	Portacontendores celulares. *Roll-on/Roll-off.* Polivalentes convencionales. Cargueros frigoríficos.

	Tráficos *tramp*	Líneas Regulares
Cargadores	Uno o muy pocos	Numerosos (incluso miles por buque)
Itinerarios	Discrecionales (*tramp*)	Fijos y predeterminados
Mercado	Muy transparente	*Cartelizado*. Cooperación entre navieras: conferencias, *pools*, Consorcios
Fletes y condiciones	Se negocian en cada caso. Fletes muy volátiles, en función de oferta/demanda	Tarifas públicas y estables. Contrato de adhesión
Documento contrato	Póliza de fletamento	Conocimiento de embarque

Táficos *tramp* y de línea regular

CONCEPTO	TRÁFICOS *TRAMP*	LÍNEAS REGULARES
Tipos de mercancías	Cargamentos homogéneos. Materias primas o poco elaboradas, de bajo valor específico. A granel.	Cargamentos heterogéneos. Mercancías elaboradas o materias primas valiosas y/o perecederas. Envasadas y/o en contenedores.
Cargas típicas	Graneles líquidos (Crudo y derivados, gases licuados, productos químicos). Graneles sólidos (Carbón, Minerales, Grano)	Carga general convencional (*break bulk*) contenedores, cargas rodadas (vehículos y semi-remolques), refrigeradas.
Buques típicos	Buques tanque. Graneleros (*bulkcarriers*). OBOS (mixtos).	Portacontenedores celulares. *Roll-on/Roll-off*. Polivalentes convencionales. Cargueros frigoríficos.
Cargadores	Uno o muy pocos.	Numerosos (incluso miles por buque).
Itinerarios	Discrecionales (*tramp*).	Fijos y predeterminados.
Mercado	Muy transparente.	Cartelizado. Cooperación entre empresas: conferencias, *pools*, consorcios.
Fletes y condiciones	Se negocian en cada caso.	Tarifas públicas. Contrato de Adhesión.
Documento contrato	Póliza de Fletamento.	Conocimiento de embarque.

Buques típicos de tráfico *tramp*

Carguero *(Multipurpose)*

Granelero (Bulkcarrier)

Frigorífico *(Reefer)*

Petrolero *(Tanker)*

Buques típicos de línea regular

Convencional

Polivalente

Portacontenedores *(feeder)*

Portacontenedores

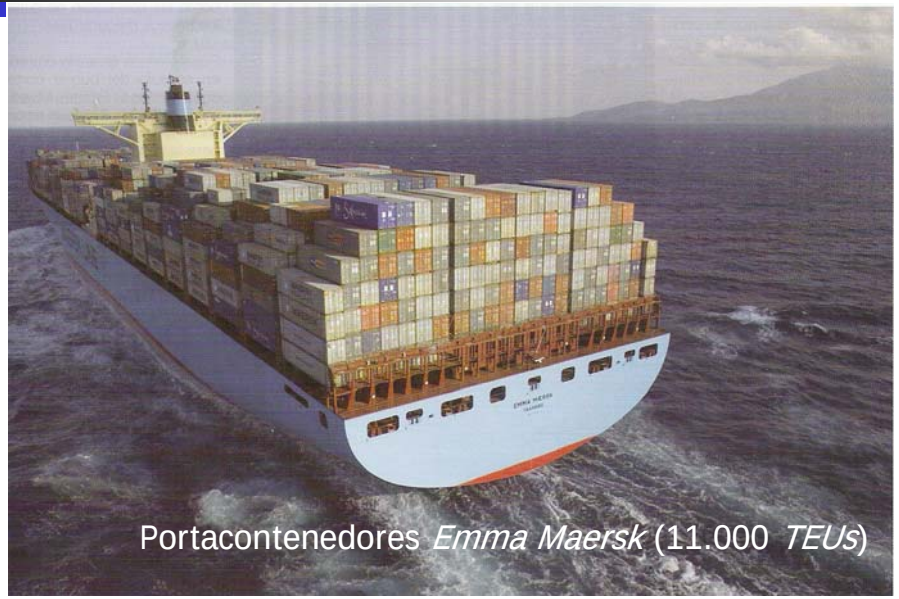
Buques típicos de línea regular

Rachele (8.238 *TEUs*)

Pamela (9.178 *TEUs*)

Portacontenedores

Buques típicos de línea regular



Buques típicos de línea regular

Roll-on/roll-off

Ro-pax

Ferry

Formas de explotación económica del buque

- Varios tipos:
  - Arrendamiento del buque *(Bare boat charter)*
  - Fletamento (contrato *sui generis*)
    - Fletamento por tiempo *(Time charter)*
      - Normal
      - Por un viaje *(trip charter)*
    - Fletamento por viaje *[Explotación tramp]*
      - Normal (un viaje, varios viajes consecutivos)
      - Contrato de transporte (Tonelaje importante distribuido en varios viajes: COA –*Contract of Affreightment*-)
  - Línea regular (transporte en régimen de conocimiento de embarque) *[Explotación Línea regular]*

Atención: Explotación final: tráfico *tramp* o línea regular

Formas de explotación económica del buque

- Arrendamiento *(bare boat charter)*
  - También llamado fletamento a casco desnudo.
  - Contrato por el que el propietario de un buque lo cede a un tercero (arrendatario, fletador) por un tiempo determinado, a cambio de un precio (la tarifa de arrendamiento o *flete*).
    - El arrendatario arma, equipa y pertrecha el buque, poniéndolo en condiciones de prestar servicio, constituyéndose en armador del buque (de él dependen tripulación, seguro, mantenimiento y reparaciones, etc.)
    - Contrato a largo plazo (5-20 años).
    - El flete debe cubrir los costes de capital.
    - Documento contractual: contrato de arrendamiento (póliza de *bare boat charterparty* o fletamento a casco desnudo).

Formas de explotación económica del buque

- Fletamento
  - Contrato por el cual el fletante se obliga a poner un buque armado y equipado a disposición del fletador, a cambio de una cantidad de dinero *(flete)*.
  - El fletante se obliga asimismo a la prestación por parte del buque de determinada *actividad*, que depende del tipo de fletamento.
  - Puede ser de dos tipos:
    - Fletamento por tiempo *(Time charter).*
    - Fletamento por viaje *(Voyage charter).*

Formas de explotación económica del buque

- Fletamento por tiempo *(Time charter)*
  - El armador pone el buque a disposición del fletador por un período de tiempo muy variable (días, meses, años, tiempo de duración de un cierto viaje,...), durante el cual el fletador se constituye en naviero y explota el buque por su cuenta, todo ello a cambio de un *flete* (US$/día, €/día).
  - El armador conserva la gestión náutica (pues de él depende técnicamente el buque –tripulación, mantenimiento, etc.-, pero la gestión comercial pasa al fletador (pues es quien explota el buque: naviero).
  - El armador garantiza la *navegabilidad* del buque durante el período de fletamento.
  - El flete debe cubrir la totalidad de los costes fijos.
  - Documento contractual: póliza de fletamento por tiempo *(Time charterparty)*

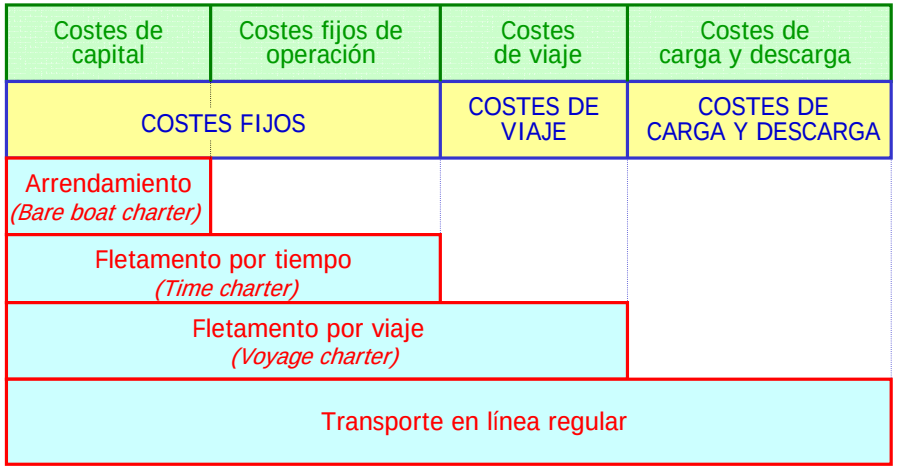
Formas de explotación económica del buque

- Fletamento por viaje *(Voyage charter) [Tramp]*
  - El buque se pone a disposición del fletador en un determinado puerto para que éste lo cargue y se compromete a realizar a continuación un viaje especificado hasta otro puerto, donde será descargado, todo ello a cambio del *flete* (US$/ton, €/ton).
  - El flete debe cubrir la totalidad de los costes, es decir, los costes fijos y los costes de viaje.
  - Normalmente el fletador (cargador o receptor) se hará cargo de los costes de carga y descarga de la mercancía.
  - El naviero conserva tanto la gestión náutica, como la gestión comercial.
  - Documento contractual: póliza de fletamento por viaje *(Voyage charterparty)*.

Formas de explotación económica del buque

- Transporte en línea regular
  - También llamado transporte de mercancías en régimen de conocimiento.
  - Contrato por el que el naviero (porteador) asume, mediante un determinado precio *(flete),* la obligación de transportar por vía marítima determinadas mercancías propiedad de un cargador o receptor (usuario del transporte marítimo) de un puerto a otro bajo su custodia. (US$/ton, €/ton).
    - Multitud de cargadores y receptores en cada buque.
    - El naviero asume la totalidad de los costes (fijos, de viaje y de carga/descarga), y se repercuten en el flete.
    - Multitud de documentos contractuales: *conocimientos de embarque* individualizados por partidas.

Costes a cubrir por el flete según modalidad de explotación del buque



Tipos de mercados de fletes

- De casco desnudo *(bare boat charter)*
  - *Cesión del buque por su propietario, mediante contrato de arrendamiento. Largo plazo.*
  - *El fletador arma y equipa el buque: armador.*
  - *Costes de capital.*
- De fletamento por tiempo *(time charter)*
  - *Cesión por el armador del buque armado y equipado, listo para prestar servicio.*
  - *El fletador es quien explota el buque: naviero.*
  - *Costes fijos (costes de capital más costes fijos de operación).*

Tipos de mercados de fletes

- De fletamento por viaje *(voyage charter)*
  - *El naviero pone el buque a disposición del fletador para cargar determinadas mercancías en puertos prefijados y realizar un viaje concreto.*
  - *El naviero hace frente a todos los costes del viaje: fijos y variables, resarciéndose mediante el flete.*
- De línea regular
  - *El naviero explota el buque en línea, con una programación de viajes previamente anunciada (itinerarios, escalas, etc., abierta a todos los cargadores).*
  - *El naviero hace frente a todos los costes del viaje: fijos y variables, resarciéndose mediante el flete.*

Mecánica de la explotación del buque

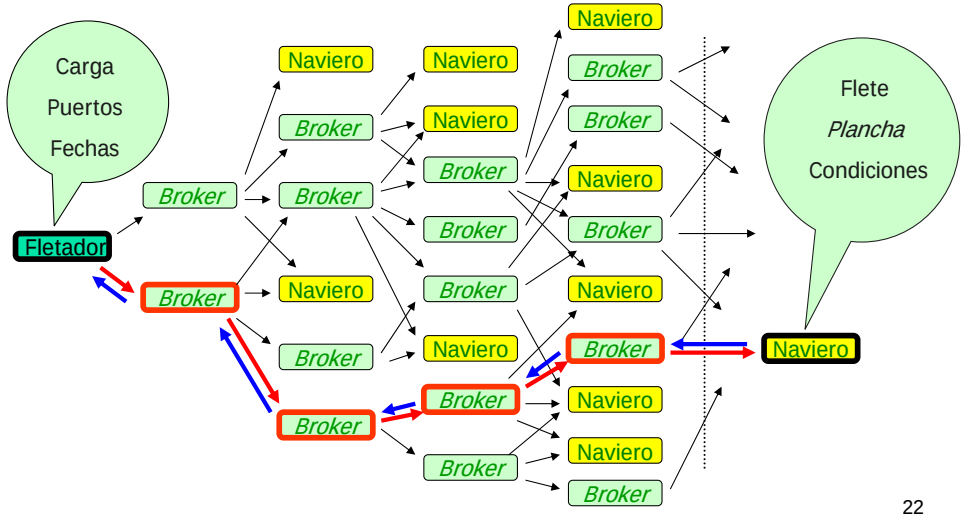
- La línea regular
  - El cargador de la mercancía (usuario del transporte marítimo) se dirige al naviero en demanda de hueco para transportar su partida o partidas de mercancías.
  - Para ello se adapta a las condiciones de itinerario, puertos de escala, fechas, tarifas, recargos, etc.
  - El cargador acepta las condiciones de la línea, tanto económicas como de programación, así como contractuales (Conocimiento de embarque: contrato de adhesión).
  - El naviero (porteador) le reserva hueco en la salida correspondiente.
  - El naviero se hace cargo de todos los costes de manipulación de la mercancía, que se incluyen en el flete.

Mecánica de la explotación del buque

- El fletamento por viaje
  - El fletador (cargador o receptor de la mercancía) que tiene necesidad de sale al mercado a través de un *broker* o corredor marítimo, que circula la orden a navieros y otros *brokers*.
  - Cuando la orden llega a un naviero en condiciones de realizar el viaje, se inicia una negociación *naviero-brokers-fletador*, que de llegar a término determina las condiciones del cierre: tonelaje a transportar, puertos de carga y descarga, fechas de carga y cancelación, flete, *plancha*, etc.
  - Habitualmente, el fletador se hace cargo de los costes de manipulación de la mercancía.
  - La comisión de fletamento es pagada por el naviero.

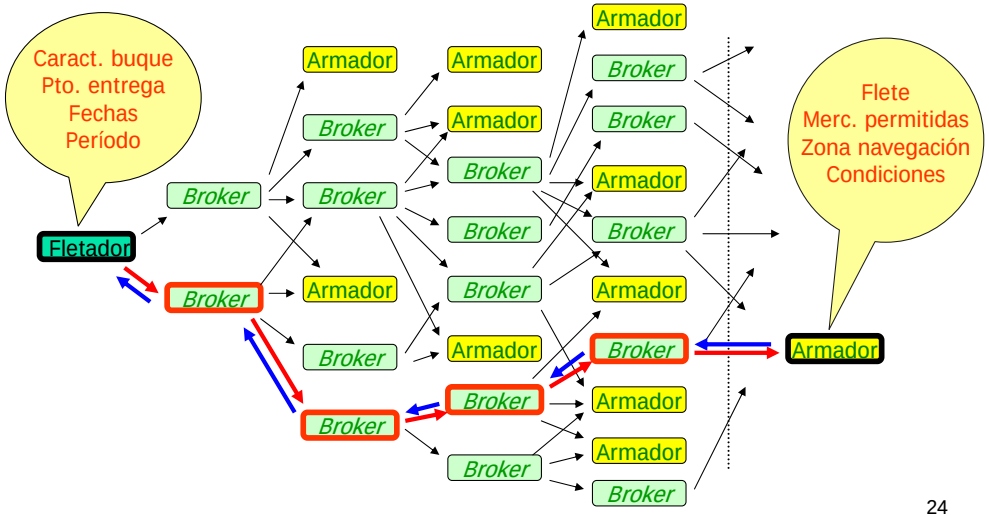
Mecánica de la explotación del buque

- El fletamento por viaje



Mecánica de la explotación del buque

- El fletamento por tiempo
  - El fletador (que quiere ejercer de naviero) que tiene necesidad de sale al mercado a través de un *broker* o corredor marítimo, que circula la orden a navieros y otros *brokers*.
  - Cuando la orden llega a un naviero en condiciones de realizar el viaje, se inicia una negociación *naviero-brokers-fletador*, que de llegar a término determina las condiciones del cierre: buque, puertos de entrega y re-entrega, fechas de carga y cancelación, flete, zona de navegación, etc.
  - Habitualmente, el fletador se hace cargo de los costes de manipulación de la mercancía.

Mecánica de la explotación del buque

- El fletamento por tiempo