

# Revisar las pólizas de fletamento, otro reto para 2020

**M**ucho hemos hablado en los últimos meses sobre la entrada en vigor, dentro de menos de 4 meses, del nuevo límite al contenido de azufre de los combustibles marinos y los retos que plantea a las empresas navieras: el impacto económico; las distintas opciones de cumplimiento: instalación de *scrubbers*, uso de combustibles alternativos, fundamentalmente GNL o la opción más sencilla, pero más costosa, de usar combustibles destilados; las incertidumbres sobre los nuevos combustibles; los planes de implantación que la OMI recomienda preparar... Pero existe otro reto no menos importante: la revisión de los contratos y, en particular de las pólizas de fletamento, para asegurarse de que no entran en contradicción con las nuevas normas y evitar así posibles sorpresas y disputas a posteriori.

En el fletamento por tiempo (T/C), el fletante —que normalmente es el armador del buque, sea o no su propietario— pone el mismo a disposición del fletador, asumiendo este último su gestión comercial y la totalidad de los costes inherentes a los viajes que efectúe, y en particular, los costes de combustible. Es el fletador el encargado de gestionar el suministro de combustible y, por tanto, es esencial que el naviero fletante revise sus pólizas de T/C para asegurarse de que se adecúan a las nuevas normas.

Antes del 1 de enero de 2020, en muchos casos, será necesario limpiar los tanques para evitar la contaminación del nuevo combustible y, antes del 1 de marzo, consumir o descargar el combustible que no cumpla las nuevas normas. Los nuevos combustibles reglamentarios podrían dar lugar a unos rendimientos, consumos, velocidades... distintos a los pactados en la póliza. También muy importante es el tratamiento contractual del «combustible a bordo»: lo habitual es que la póliza en T/C prevea su abono por el fletador al armador, y viceversa, al precio en que se cotice el mismo en el puerto y día en que tengan lugar la entrega y la devolución del buque. Pero el buque puede haber sido entregado con una cierta cantidad de combustible con alto contenido de azufre y tener que ser devuelto solo con combustible de bajo contenido de azufre. Todos estos puntos deberán revisarse y adaptarse con antelación.

En el fletamento por viaje (V/C), el naviero fletante asume la totalidad de los costes de viaje, incluyendo el de combustible. Las pólizas de V/C suelen incluir cláusulas de ajuste por el precio del combustible, que pretenden reducir el efecto sobre el armador de las fluctuaciones de los precios del combustible en el mercado, mediante el ajuste del flete en función de dichos cambios. Cuando estas cláusulas solo se refieren a los precios del fuel oil pesado (HFO), puede ser discutible si seguirán siendo aplicables a combustibles con bajo contenido de azufre. Para evitar disputas a posteriori, será mejor sentarse y discutir estos puntos.

*Es fundamental para los armadores la revisión de las pólizas de fletamento, para asegurarse de que no entran en contradicción con las nuevas normas y evitar así posibles disputas a posteriori*

BIMCO e INTERTANKO han elaborado modelos de cláusulas que establecen las responsabilidades respectivas de armador y fletador en estos y otros aspectos. Nuestra sección Tribuna Profesional de este número incluye un artículo del UK Defence Club con una lista de asuntos a considerar, tanto en el caso de pólizas nuevas como de las existentes.

La cuenta atrás ya ha empezado y no conviene confiarse precisamente ahora. Aunque el sector está muy acostumbrado, especialmente en los últimos años, a aplicar con éxito en sus buques nuevas normas medioambientales de contenido muy exigente, el reto de 2020 resulta incluso más complejo porque, en este caso, no todo depende y está bajo el control de las empresas armadoras. Por ello es importante prever con tiempo cualquier contratiempo y anticipar su posible solución.

ANAVE  
Asociación de Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.  
Tel.: +34 91 458 00 40  
anave@anave.es  
www.anave.es

