



MATERIAL DE CAPACITACIÓN · AS-C-005 · VERSIÓN 01

Fundamentos de chartering

Quién hace qué, quién paga qué y quién asume qué riesgo en el fletamento de buques

Curso de seis charlas · Nivel introductorio



Objetivo y alcance

Para qué sirve

Que el participante entienda cómo se contrata un buque para transportar carga, maneje el vocabulario con que se negocia y sepa leer una oferta, una póliza y una liquidación sin depender de que alguien se las traduzca.

A quién va dirigido

Personal comercial y operativo de navieras, agencias y consignatarias; exportadores e importadores que contratan transporte marítimo; personal documental y quien se incorpora a fletamentos.

Tres preguntas que ordenan todo el vocabulario

- 1 ¿Quién hace qué?
- 2 ¿Quién paga qué?
- 3 ¿Quién asume qué riesgo?

Los términos se aprenden en el orden en que aparecen en una operación real, siguiendo un mismo caso: un embarque de harina de pescado del Callao a China.

Formato

≈ 4 h 30 min

6 charlas de 40 a 50 minutos, con documentos reales anonimizados.

40 % exposición • 60 % documentos, casos y cálculo

193 términos. Evaluación final de 18 preguntas; aprobación 85 %.

Tres formas de contratar un buque

Casi nadie que tiene carga tiene también un buque, y casi nadie que tiene un buque tiene carga para llenarlo todo el año. El chartering junta esas dos cosas.

Por viaje • voyage charter

- Se contrata un transporte: «lléveme esta carga del Callao a Shanghái».
- El armador pone buque, tripulación y combustible.
- Se paga flete por el transporte realizado.
- El reloj corre contra el armador: de ahí el tiempo de plancha y las demoras.

Por tiempo • time charter

- Se contrata el buque con su tripulación durante un período.
- El fletador decide adónde va y qué carga, dentro de lo pactado.
- Se paga alquiler por día o por mes.
- El reloj corre contra el fletador: entrega, reentrega, rendimiento, off hire.

A casco desnudo • bareboat

- Se contrata la nave sola.
- El fletador pone tripulación, pertrechos, combustible y gestión.
- Es lo más parecido a un arrendamiento puro.
- Una vez entregado, casi todo pasa a ser problema del fletador.

Si el participante se lleva una sola cosa del curso, que sea esta distinción: casi cualquier término cambia de sentido según la modalidad.

EL CASO DEL CURSO Un embarque de harina de pescado del Callao a un puerto de China: un tráfico peruano, de granel, que permite ver el ciclo completo.

Cada uno se identifica por lo que hace

DEL LADO DEL BUQUE

Armador Quien explota el buque.
Puede no ser el dueño registral.

Armador disponente Tomó el buque por tiempo y lo vuelve a fletar: ocupa la posición de armador sin serlo.

Porteador Quien asume frente a la carga la obligación de transportarla.

DEL LADO DE LA CARGA

Fletador Quien toma el buque en fletamento.

Cargador Quien entrega la mercancía.

Receptor Quien la recibe en destino. En una compraventa internacional casi nunca es la misma empresa que carga.

ENTRE AMBOS: INTERMEDIARIOS

Corredor marítimo Negocia por cuenta de una parte o media entre corredores.

Agente del buque Lo atiende en puerto; puede firmar conocimientos.

Agente protector Supervisa, por cuenta de una parte, al agente nombrado por la otra.

En una cadena de fletamentos, cada eslabón solo puede conceder lo que a su vez puede exigir al de arriba. Por eso la póliza de abajo se redacta en espejo de la de arriba (back-to-back).

La frontera se cruza con una palabra

Del primer mensaje al contrato perfeccionado



La contraoferta destruye la oferta

Aunque cambie un solo término y llegue dentro del plazo, la oferta original ya no se puede aceptar. Para negociar un punto sin perder lo acordado se usa el aceptado salvo.

Subjects: acuerdo no es contrato

Aprobación del directorio, inspección del buque, confirmación de la carga. Mientras la reserva no se levante hay acuerdo sobre los términos, pero no contrato.

Laycan: dos fechas distintas

Un laycan del 12 al 18 no es «cualquier día de esa semana»: antes del 12 el fletador no está obligado a recibir el buque; después del 18 puede cancelar.

FORMULARIOS TIPO Gencon (viaje) y Baltime (tiempo), de BIMCO. El impreso casi nunca queda intacto: lo negociado está en las cláusulas añadidas.

Error frecuente: comunicar como cerrada una operación sujeta a reservas. Si la reserva no se levanta, el fletamento no existió.

Un flete es un número más un calificativo

El flete se paga por un resultado, el transporte. El alquiler se paga por un tiempo. Y el flete siempre se cotiza con un calificativo que dice quién paga la manipulación.

Calificativo	Transporte	Carga	Descarga	Estiba
LT • FLT liner terms	Armador	Armador	Armador	Armador, según costumbre
FI • FILO free in (liner out)	Armador	Fletador	Armador	Fletador
FIO free in and out	Armador	Fletador	Fletador	Según póliza
FIOS free in, out and stowed	Armador	Fletador	Fletador	Fletador

Quién paga cada operación según el calificativo del flete

¿28 USD/t o 24 USD/t?

- La primera es liner terms; la segunda, FIO.
- Tal como están, no se pueden comparar.
- A la segunda hay que sumarle cargar y descargar: según el puerto, más de 4 USD/t o bastante menos.

Comparar fletes por la cifra sin mirar el calificativo es el error económico más frecuente y el más caro. Ninguna cotización se evalúa sin que consten el calificativo, el momento de pago y la cantidad con su tolerancia.

Cuándo se paga y qué se paga aunque no se cargue

Cuándo se paga el flete

- Freight prepaid: antes del viaje; los conocimientos firmados se entregan contra el pago.
- Freight collect: a la llegada. Si nadie reclama la carga, el viaje se hizo y no se cobró; por eso lleva recargos.
- BBB (before breaking bulk): justo antes de iniciar la descarga.

Falso flete (deadfreight)

- Si se embarca menos de lo comprometido, el armador reservó un espacio que ya no puede vender.
- Se paga al tipo íntegro del flete sobre lo no embarcado: lo contratado fue la capacidad.
- Min/max fija una cantidad exacta; MOLOO da al armador un margen según la capacidad real al cargar.

El alquiler en el fletamento por tiempo

- Se paga por adelantado; el retraso puede permitir al armador retirar el buque.
- Off hire: no se paga el tiempo en que el buque no está disponible por causa del armador.
- Cláusula de rendimiento: velocidad y consumo pactados; si no se cumplen, se deduce del alquiler.
- Ballast bonus: compensa la navegación sin carga hasta el inicio del fletamento.

Ante cualquier cotización, tres preguntas: ¿flete o alquiler?, ¿qué calificativo lleva?, ¿cuándo se paga? Sin esas respuestas, dos cifras no son comparables aunque estén en la misma moneda y la misma unidad.

El reloj no empieza cuando el buque llega

Dentro del tiempo de plancha, la demora es problema del armador, que ya la consideró al cotizar. Pasado ese tiempo, el fletador paga demoras.

Cuándo empieza a contar



¿De atracadero o de puerto?

En una póliza de atracadero el buque solo está «arribado» al atracar. En una de puerto basta con llegar al puerto. Con congestión, esa diferencia vale días.

Las que adelantan el reloj

- WIBON: esté o no atracado.
- WIPON: esté o no en puerto.
- WIFPON: tenga o no libre plática.
- Trasladan al fletador el riesgo de la congestión.

En el Callao

Llega viernes, atracar lunes. Póliza de atracadero, SHEX, sin WIBON: los tres días de espera los paga el armador. Con WIBON los habría pagado el fletador.

Error frecuente: suponer que el tiempo corre desde la llegada. Corre cuando se cumplen las tres condiciones y vence el tiempo libre.

Qué tiempo cuenta y qué se paga al terminar

PERÍODOS EXCEPTUADOS

SHEX / SHINC excluye / incluye domingos y festivos.

SSHEX / SSHINC lo mismo, sumando los sábados.

FHEX excluye viernes y festivos, donde el fin de semana es viernes y sábado.

WWD • WP el mal tiempo que detiene la operación no computa.

Demoras (demurrage)

Importe pactado por día o fracción al agotarse el tiempo de plancha. Al estar fijado de antemano, evita discutir el perjuicio real.

Prima por despacho (despatch)

Si el fletador termina antes: al mismo tipo que las demoras o a la mitad (DHD). Con free despatch no se paga nada.

Si se trabaja en un período exceptuado

EIU (even if used): no cuenta igualmente. UU (unless used): si se trabaja, cuenta. Entre SHEX EIU y SHEX UU pueden ir varios días de demoras.

Detención y tiempo reversible

Detención: resarce el perjuicio efectivo cuando no rigen las demoras.

Reversible: lo ahorrado al cargar cubre lo excedido al descargar; favorece al fletador.

Estando en demoras, siempre en demoras: agotado el tiempo de plancha, domingos, festivos y mal tiempo pasan a computar.

El conocimiento de embarque: tres funciones a la vez

1

Recibo

Acredita que el porteador recibió la mercancía descrita, en la cantidad y estado indicados. Por eso importan las observaciones.

2

Prueba del contrato

Prueba los términos del transporte entre el titular de la carga y el porteador.

3

Título negociable

Quien lo tiene legítimamente tiene derecho a la carga, y puede venderla en alta mar endosando el papel.

Variantes que conviene distinguir

- Shipped on board: la carga ya está a bordo.
- Recibido para embarque: aún no; los bancos pueden no aceptarlo.
- Carta de porte (sea waybill): no es título ni negociable.

Carta de indemnidad

El buque llega antes que el original. Quien pide la entrega se compromete a resarcir al porteador. Es práctica corriente, pero no un trámite rutinario.

Relación de hechos (SOF)

Registro hora por hora de lo ocurrido en puerto, firmado por el capitán. Es el insumo del cálculo de demoras: bien llevada cierra discusiones; mal llevada las abre.

LAS CIFRAS DEL BUQUE QUE SE CONFUNDEN

Peso muerto ≠ capacidad de carga

El peso muerto incluye combustible, agua y pertrechos.

Grano > balas

El granel ocupa huecos entre cuadernas; los bultos, no.

Tonelada de flete

Por peso o por volumen: se aplica lo que dé más.

Lo que nadie controla, el contrato lo reparte

Puerto seguro

Al designar el puerto, el fletador garantiza que el buque pueda llegar, permanecer y salir sin daño, salvo circunstancias anormales.

AAAA • siempre a flote

El buque no debe tocar fondo en ningún momento y debe poder salir con independencia de la marea.

NAABSA • varado con seguridad

Admite que el buque se apoye en el fondo en bajamar si el fondo es apto. Habitual en puertos fluviales y de estuario.

Las cláusulas de riesgo

- Fuerza mayor: la que el contrato define, no una universal.
- Huelga y guerra: opciones, sobrecostos de seguro, derecho a rechazar el viaje.
- Desviación y paramount (régimen legal aplicable).

Avería gruesa

Si el capitán sacrifica parte de la carga para salvar la expedición, la pérdida se reparte entre todos según su valor, incluida la carga que se salvó (Reglas de York-Amberes).

Entrega y reentrega

Marcan el inicio y el fin del alquiler en el fletamento por tiempo. Se documentan con certificado e inspección; pasarse del plazo es exceso sobre el período pactado.

Error frecuente: aceptar una condición de calado o de puerto seguro sin verificar que el puerto la cumpla. Se firma en una línea y se paga toda la escala.

8.000 t de harina de pescado, del Callao a China

	Oferta 1	Oferta 2
Flete	Liner terms	Sensiblemente menor, FIOS
Tiempo de plancha	4 + 4 días, SHEX	5 días reversibles, SSHEX UU
Póliza	De atracadero	De puerto, con WIBON
Demoras	Tipo base	Tipo superior

La empresa acepta la oferta 2 salvo el tipo de demoras, sujeto a la aprobación de su directorio, y reserva camiones. El buque llega un sábado, atraca el martes y en destino el conocimiento original todavía no ha llegado.

QUÉ DEBE VER EL PARTICIPANTE

- 1 No son comparables: a la oferta 2 hay que sumarle manipulación y mayor exposición a demoras.
- 2 La respuesta fue contraoferta y quedó sujeta a una reserva propia: no hay contrato. Reservar camiones fue prematuro.
- 3 Con póliza de puerto y WIBON, la espera de sábado a martes la paga la empresa; con la oferta 1, el armador.
- 4 Sin original en destino: carta de indemnidad, con el riesgo del lado del porteador.

Cinco letras en la oferta, WIBON, valen aquí tres días de buque, y deben entrar en la comparación junto con el flete y la manipulación.

Qué debe recordar el participante

- 1 Tres modalidades ordenan todo: por viaje el reloj corre contra el armador; por tiempo, contra el fletador.
- 2 Cada parte se identifica por lo que hace; en una cadena, cada eslabón solo concede lo que puede exigir arriba.
- 3 La contraoferta destruye la oferta; con reservas pendientes hay acuerdo, pero no contrato.
- 4 Un flete es un número más un calificativo: sin el calificativo, la cifra no significa nada.
- 5 El reloj corre con buque arribado, listo y aviso presentado; WIBON y similares trasladan la congestión al fletador.
- 6 Estando en demoras, siempre en demoras: las excepciones dejan de aplicarse.
- 7 El conocimiento de embarque es recibo, prueba del contrato y título negociable, a la vez.
- 8 Ante un término nuevo: ¿responde a quién hace qué, quién paga qué o quién asume qué riesgo?



Documentos y referencias relacionados

■ AS-G-001

Glosario de términos de chartering: de él salen las definiciones del curso.

■ SIG-C-005 • SIG-C-007

Conocimientos básicos del buque y del puerto, como contexto.

■ Formularios BIMCO

Gencon (viaje) y Baltime (tiempo), en su versión vigente.

■ Reglas del sector

York-Amberes (avería gruesa); La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo.

■ Mercado y compraventa

Baltic Exchange; Incoterms de la CCI, indicando siempre la versión.

Advertencia

Lo que obliga es la redacción del contrato. La interpretación de una cláusula corresponde a los asesores legales.

Curso de nivel introductorio: entrega el vocabulario y la lógica del negocio; no habilita para negociar en firme por cuenta de la empresa ni para emitir opinión legal sobre una póliza.

Control del documento

AS-C-005 v01 • Emisión 29/09/2026 • Material de capacitación de Academia Sarmiento, E. Sarmiento Consultores S.A.C. Elaborado por Academia Sarmiento, revisado por la Gerencia de Operaciones y aprobado por la Gerencia General. Verifique que esta sea la versión vigente antes de su uso.