

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE DE CEMENTO Y CLINKER

Alexandra Nikolova Nikolaeva

Master en Derecho y Negocio Marítimo 2015/16

Índice

Introducción.

Capítulo I.

- I. Mercado y beneficios de la exportación. Influencia de la exportación en la industria.
- II. Principales rutas.
- III. Factores de influencia.
- IV. Evolución histórica del mercado de cemento y clinker.
- V. Situación actual
- VI. Posible evolución.

Capítulo II. Productos.

- VII. Características físicas.
- VIII. Formas de transporte.
- IX. Infraestructuras en puerto.

Capítulo III. Comparativa de las pólizas de viaje más empleadas.

- X. Gencon 1994 y 1976.
- XI. Cementvoy 2006 y 1990.
- XII. Comparativa Gencon 1994 y Cementvoy 2006.
- XIII. Conclusiones.

Bibliografía

Introducción.

El presente trabajo pretende analizar la idiosincrasia del transporte del clinker y del cemento, esto se realizará a través del análisis de las dos pólizas de viaje más empleadas en el transporte de dicho material.

Para este fin, considero que es necesario exponer previamente las características del material objeto de transporte (clinker y cemento), en qué entorno se realiza este transporte y la operativa necesaria para que este sea posible.

La elección de que sean pólizas de viajes responde a que es en este tipo de modalidad de explotación del buque en la pueden surgir más inconvenientes ligados a terceros que deben ser acordados previamente con ellos en la negociación de una póliza, es la modalidad en la que en definitiva tanto el vendedor como el comprador están en manos del armador para que dicho transporte se realice de la forma adecuada y con el menor número de incidentes posible.

La experiencia adquirida durante este último año en un equipo de Trading en una multinacional dedicada a la producción, venta y exportación de clinker, cemento y otros materiales cementantes, me ha enseñado que para que este material pueda ser exitosamente comercializado es necesario tener en cuenta tanto la fase previa al transporte como la posterior, ya que en función de esto el transporte se realizará de una forma u otra, por ejemplo la elección de un formato u otro de producto (granel o ensacado), marca la elección del barco, la cantidad,... y muchos detalles más que trataré de sintetizar en el presente trabajo; así como la fase posterior, es decir qué nos espera a la descarga un barco. Pongamos un ejemplo sencillo: el mero hecho de que el receptor no cuente con un silo obliga a la adquisición de cemento ensacado, esto se refleja en la elección del tipo de barco, su disponibilidad en el mercado, e incluso dependiendo de la cantidad el origen de dicho cemento, incluso la viabilidad económica de dicho transporte a causa del flete.

El cemento es el conglomerante hidráulico más utilizado en la actualidad en los proyectos de construcción e ingeniería civil alrededor del mundo, tanto como cemento como para su uso en hormigón. Una de las principales ventajas que tiene es su versatilidad gracias a las muchas variedades y tipos de dicho material de acuerdo a las características que sean necesarias en la construcción de la que vaya a formar parte, por otra parte esta formado por la mezcla de caliza, arcilla y yeso, materiales que se encuentran de forma abundante

en la naturaleza y son relativamente económicos en comparación con otros minerales. Esto último no implica que se pueda producir cemento en cualquier parte como iré exponiendo en adelante.

Capítulo I. MERCADO DE CEMENTO Y CLINKER.

I. Mercado y beneficios de la exportación. Influencia de la exportación en la industria.

Tanto el cemento como el clinker son distribuidos en grandes cantidades por todo el mundo. La diferencia entre ambos productos estriba que el clinker es un producto intermedio, el cual es necesario procesar en una planta de molienda para la posterior obtención de cemento. Esto influye notablemente en qué tipo de producto va ser exportado.

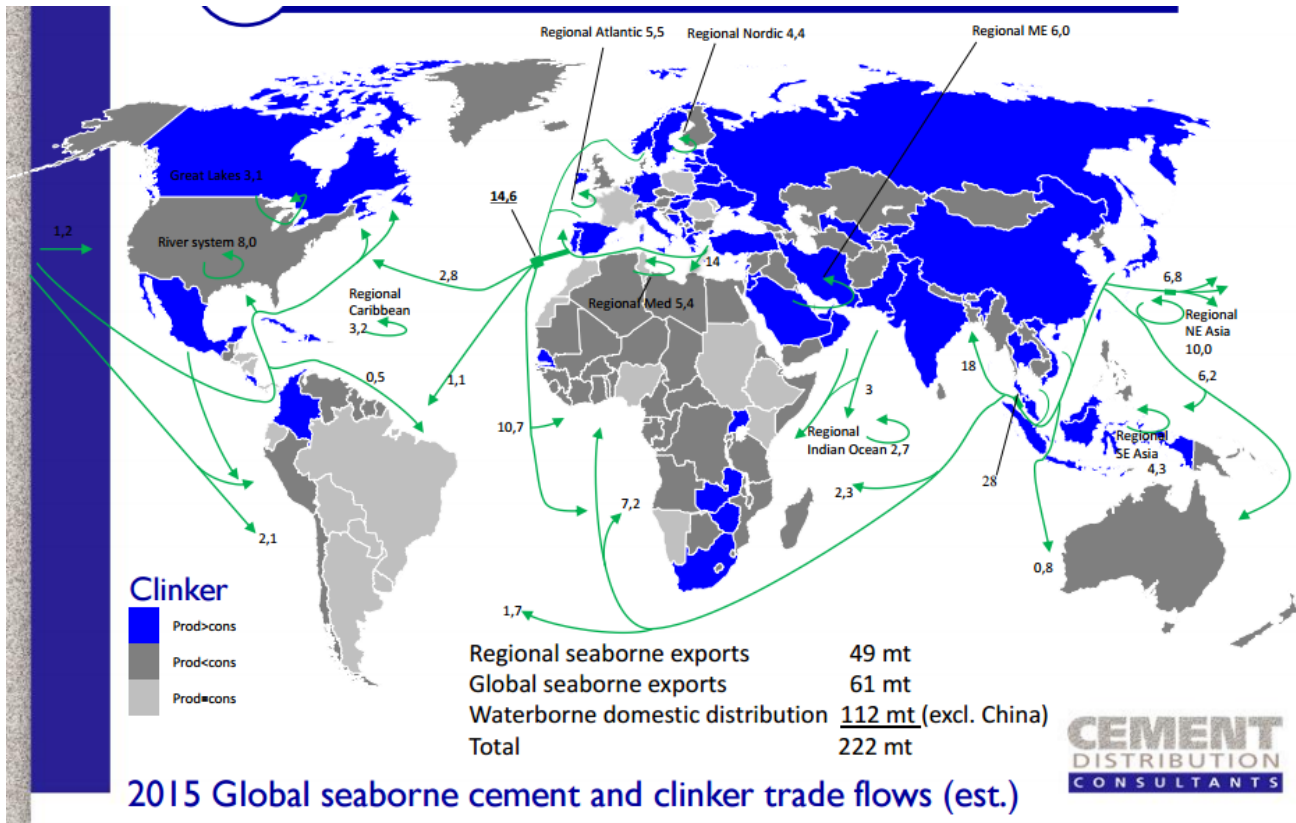
Establecer una planta de molienda de clinker supone unos costes operativos muy superiores al establecimiento de una terminal marítima de cemento y paradójicamente esto se ve compensado por el hecho de que el precio de adquisición del clinker así como el coste de transporte son muy inferiores al del cemento. A esto se añade que el equipo destinado al manejo del clinker y los barcos para su transporte son menos especializados por las propias características del producto.

A groso modo y sin tener en cuenta otros factores económicos, la opción de establecer una terminal marítima con la consecuente importación de cemento o la de establecer una molienda e importar clinker, en un mercado estable y a largo plazo, la molienda será más atractiva que el de una terminal de cemento por las ventajas propias del clinker como son que al ser un producto intermedio, no necesita de los controles de calidad que son necesarios para el cemento; Es manejable con equipos de estiba para mercancía a granel. No necesita de instalaciones especializadas; Hay un mayor número de plantas con capacidad de exportación de clinker que de cemento; El clinker importado puede ajustarse a las necesidades de calidad del mercado local o consumidos específicos de gran tamaño gracias que el procesado es controlado por el productor; la molienda tiene un menor impacto ambiental que producido por una planta de producción de clinker en términos de CO₂.

La decisión entre comercializar y distribuir cemento antes que clinker dependerá del alto coste de capital de una planta de molienda de clinker. El cemento será comercializado o distribuido a un mercado cuando las condiciones sean tales que será demasiado arriesgado, difícil o imposible obtener un retorno a la inversión en una planta de molienda. Es decir cuando el mercado local sea demasiado pequeño, inestable a largo plazo, tenga

un alto riesgo por una situación política o de competencia y/o sea imposible situar la planta en un puerto cercano al mercado.

II. Principales rutas



Fuente: http://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/11/global_cement_trade_flows_and_us_imports.pdf

Como se puede apreciar en el cuadro superior el transporte marítimo de cemento y clinker puede configurarse en tres grandes tipos de flujos:

- 1) Exportaciones marítimas regionales (Región Atlántico, Región Norte, Región Oriente Medio, Región Mediterráneo, Región Océano Índico, Región Noreste de Asia, Región Sureste de Asia, Región Caribe), configuran aproximadamente el 22% del volumen transportado.
- 2) Exportaciones marítimas internacionales (Intercontinentales), siendo aproximadamente un 27% del volumen total transportado
- 3) Distribución doméstica (Sistema de ríos USA, Grandes lagos USA-Canadá, transporte costero y fluvial entre otros).

El transporte de cemento y clinker no se configura como un mercado simple. El transporte marítimo está compuesto por varias modalidades de productos: clinker a granel, cemento a granel y cemento ensacado en sacos de 25kgs o 50kgs y big bags. En el cuadro inferior Podemos apreciar la relación que hay entre el tipo de producto a transportar y el tipo de viaje que se va realizar. En los viajes. A través de estos datos se puede apreciar que la mayoría del volumen realmente es transportada de forma marítima, vía tránsitos costeros (42% volumen total) vía tránsitos regionales e internacionales (50% del volumen total). Siendo el transporte fluvial un flujo muy reducido (8% del volumen total). Cabe mencionar que estos datos excluyen China, la cual haría aumentar sustancialmente el porcentaje de los volúmenes transportados de forma doméstica (tanto fluvial como costeros e insulares).

Cuadro 1.4. Relación tipos de flujo de transporte marítimo con tipos de producto. 2015

CLINKER AND CEMENT TRADE BY WATER			
Clinker / cement type	Seaborne trade (Mt)		Inland water domestic trade (Mt)
	International	Domestic	
Clinker	43.9	9,4	4,7
Cement – Bulk	49,1	72,1	10.3
Cement – Bagged	17,0	11,5	3,7
Total	110,0	93,0	18.7

Fuente:

http://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/11/global_cement_trade_flows_and_us_imports.pdf

CLINKER AND CEMENT TRADE BY VESSEL TYPE				
Clinker / cement type	Bulk Carriers (Mt)		Self-disch. cement carriers (Mt)	Inland ships & water barges (Mt)*
	Large	Coastal		
Clinker	41,2	12,1	0	4,7
Cement – Bulk	12,7	11,5	97,0	10,3
Cement – Bagged	19,6	8,9	0	3,7
Total	73,5	32,5	97,0	18,7
* excluding China				

Fuente:

http://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/11/global_cement_trade_flows_and_us_imports.pdf 2015

III. Factores de influencia.

El mercado de cemento y clinker así como su distribución internacional se ven influenciados por varios motivos:

1. Maximización del uso plantas productivas.	5. Consumo de Cemento vs GDP.
2. Coste de transporte.	6. Volatilidad del consumo del cemento.
3. Integración vertical.	7. Mecanismo de fluctuación del mercado.
4. Capacidad de establecimiento del precio.	

1. Maximización del uso de las plantas productivas.

El analizando el coste total de producción del cemento (tanto financiero como productivo), se puede concluir que las plantas cementeras son muy intensivas en capital, el coste productivo por tonelada suele ser inferior al 50% del precio de venta del cemento en el mercado local, con la diferencia siendo la contribución a los costes financieros y el beneficio.

El coste productivo del cemento depende mucho del factor de utilización de la planta de cemento. Básicamente el coste total de trabajo y mantenimiento son los mismos tanto si la planta opera a un 70 como a un 90% de capacidad. Junto a ello el calentamiento del horno y el precalentamiento de la sección es mucho más eficiente cuando la planta está a plena capacidad técnica que a una tasa de utilización menor. Por lo tanto el coste por tonelada aumenta a medida que aumenta la tasa de utilización de la planta. Todo esto hace que en cuanto la planta no pueda vender todo su volumen en el mercado local pertinente obtenga beneficios de dos formas, incluso ante precios exworks muy reducidos:

- 1) La diferencia entre el precio EXW para el cemento a otros mercados y el coste de producción de este cemento es añadido como contribución a los costes financieros y al beneficio.
- 2) Vendiendo el excedente de cemento el factor de utilización de la planta aumenta por

lo que el coste de producción por tonelada de la planta baja. Esto puede reducir significativamente los costes de producción y aumentar la contribución a los costes financieros y el beneficio.

2. Coste de transporte.

Cuando el exceso de cemento es vendido en otros mercados, está claro que el precio EXW de este debe ser menos que el del mercado local para permitir que se puedan producir los costes de transporte.

El precio EXW máximo para compañías es el precio de venta final del mercados menos los costes de transporte y terminal por tonelada. Junto a ello los costes de transporte determinan extensamente el posible precio EXW, la localización de la planta puede ser un activo financiero, por ejemplo, los exportadores localizados en España tienen una ventaja en costes de transporte respecto a los situados en Turquía para suplir a los mercados del Norte y Oeste de África así como al Sur de América y costa atlántica de Europa ya que los turcos deben atravesar el M. Mediterráneo. Esto significa que los exportadores españoles pueden establecer un precio EXW superior al de los turcos.

3. Integración vertical.

Debido a la creación de un volumen garantizado de ventas de cemento y en consecuencia una cuota de mercado más estable para los productores de cemento es una solución atractiva integrarse en la industria del hormigón y sus productos así como en los áridos y agregados. Esto ocurre así especialmente en mercados maduros donde el hormigón y sus productos agregados pueden constituir cerca de un 90% del volumen total de las ventas de cemento.

Para la industria del hormigón ha sido de creciente interés el control del suministro de sus materias primas. no solamente por razones competitivas. La integración vertical en la industria cementera en la del hormigón y sus productos causa un gran dilema para los actores independientes en estos sectores al encontrarse obligados a comprar cemento a la competencia y en situaciones en las que el mercado sea complicado no tendrán un suministro de cemento asegurado. Para las grandes compañías independientes puede ser un gran incentivo empezar su propia terminal de cemento para controlar su suministro.

Para las compañías de hormigón que han empezado sus propias terminales de

importación siempre habrá un dilema consiste en que depende del mercado de fletes y la disposición de cemento de fuentes globales. Un dilema posterior es si se deben mantener sus importaciones limitadas al volumen que vayan a consumir o vender el cemento adicional en el mercado. Esta venta reduce el coste de la terminal pero puede provocar una guerra de precios tanto en cemento como en hormigón. Muchas terminales en el mundo han empezado como terminales independientes y posteriormente han sido adquiridas y han pasado a formar parte de una red de distribución. Incluso con este fenómeno se siguen creando terminales independientes.

4. Capacidad de establecimiento del precio del cemento.

Una compañía que cuente la combinación de los menores costes de producción, transporte y financieros en su mercado clave será la que determine el precio en ese mercado y por lo tanto la que controlará su cuota de mercado.

Una compañía seguidora en precio no tendrá esta ventaja. Esto se dará cuando exista una batalla por el precio de mercado. No podrá competir en precios y tendrá la cuota que le sea asignada por este.

Esta situación no es estática. Los mercados y el consumo de cemento cambian. Una compañía que ha sido una determinadora de precio con costes de producción y transportes bajos pero con mayores niveles de deuda puede perder su estatus en sus mercados.

Las plantas de cemento y hormigón así como las terminales pueden ser vendidas y esto ocasiona que dicha situación se altere. El comercio y al distribución no solo son métodos para mejorar la contribución en los costes financieros y el beneficio, también se configuran como elemento clave de la estrategia para convertirse en una compañía que determine su precio.

Para las multinacionales ya establecidas, este concepto es clave en sus estrategias. Muchos actores de naciones en desarrollo no reconocen este concepto así como solo ven capacidad de crecimiento en sus mercados y solo se enfocan en costes de producción bajos.

5. Consumo de Cemento vs GDP.

La distribución y el comercio de cemento son herramientas para comparar las producción

continúa de una planta cementera con las fluctuaciones de la demanda de cemento.

La demanda fluctúa mucho en relación al consumo per cápita y al GDP.

Las naciones con un nivel de recursos económicos bajo tienen muy poco consumo de cemento. Cuando la estabilidad política combinada con un buen gobierno económico, permite a un país desarrollarse y crecer económicamente necesitara de infraestructuras para poder dar soporte a ese desarrollo (construcción carreteras, puertos y aeropuertos,...) que incrementará el consumo de cemento. Más crecimiento económico significa más fábricas, oficinas y casas, con el consiguiente aumento del consumo de cemento y demás infraestructuras relacionadas.

Cuando el GDP per cápita de un país llega a los 25.000\$, el consumo de cemento llega a un pico, a partir del cual el consumo de cemento decrece. Esto se debe a que a estos niveles el sector servicios tiende a reemplazar al sector industrial en términos de crecimiento. Los servicios no necesitan un nivel tan elevado de infraestructura para crecer, al menos como el que requiere la industria, resultando el proceso en que el consumo de cemento decrece. Un aumento de GDP también implica un menor crecimiento de la población con posteriores efectos en el consumo de cemento. A partir de este nivel cuanto más crezca el GDP, mas servicios remplazarán la industria y reducirán la necesidad de infraestructura.

En países en desarrollo el consumo de cemento per cápita puede crecer desde 100kg, en unos niveles muy bajos de GDP per cápita, hasta los 800Kg a un nivel de GDP de alrededor de los 22. 000 USD/per cápita de media. En algunos países el consumo de cemento llega a los 1.200 KG.

El consumo de cemento no también está influenciado por la competencia del hormigón en relación con el uso de otro tipo de materiales de construcción y la situación geográfica del país (los países montañosos requieren de más hormigón que los países con una orografía plana y a un nivel del mar bajo)

6. Volatilidad del consumo del cemento.

El consumo de cemento es mucho más volátil que el crecimiento en económico. La razón es que cuando hay un crecimiento económico, muchas inversiones son realizadas e infraestructuras pedidas. En consecuencia su consumo crecerá muy rápido. Cuando la

expansión económica se estabiliza el aumento en el consumo de cemento cae al mismo nivel al del crecimiento económico. Cuando el crecimiento económico comienza a desacelerarse (incluso manteniéndose positivo) el consumo de cemento bajará rápidamente al ser los proyectos de construcción pospuestos debidos a perspectivas de futuro peores.

7. Mecanismo de fluctuación del mercado.

El consumo en general de cemento no es estable. En las naciones en desarrollo la demanda crecerá muy rápido pero bajará enseguida en cuanto se llegue a un determinado nivel de GDP. Todos los países que experimentan cambios en el crecimiento del GDP tendrán unos cambios aún mayores en el consumo de cemento. La combinación de ambos factores también es posible. Las naciones en desarrollo con una situación política y/o económica inestable tendrán variaciones muy largas en su consumo.

Los productores de cemento querrán expandir su capacidad de producción en mercados en crecimiento. A menudo esto es un proceso prolongado, teniendo en cuenta que los estudios de viabilidad que permitan la financiación y la construcción pueden llevar de 4-8 años en producir una expansión. En estos años el consumo puede cambiar sustancialmente a lo inicialmente previsto.

Esto se agrava con el hecho de que en un mercado en expansión los productores de cemento ya presentes querrán expandir al mismo ritmo para mantener su cuota de mercado.

IV. Evolución histórica del mercado de cemento y clinker.

El cemento Portland existe desde 1824 así como su producción masiva y la subsiguiente necesidad de exportarlo. En ese periodo casi todo el cemento se transportaba de forma ensacada, incluido el transporte marítimo, aunque a una escala muy pequeña.

En 1930 comienza el transporte marítimo a granel, en los Grandes Lagos, entre USA y Canadá equipados con guías de aire y bombas Fuller Kinyon.

Modelo de bomba Fuller Kinyon utilizada en la actualidad. FLSmidth.

Tras la Segunda Guerra Mundial, aumenta considerablemente el número de plantas de hormigón, como consecuencia aumentó el transporte de cemento a larga distancia. Junto a

ello empezaron a convertirse barcos graneleros en autodescargantes. A mediados de los años 50 se construyó el primer barco neumático autodescargante (Primer barco: Remolcador en el que se instaló un sistema de transporte neumático) en los Países Bajos, con la compañía estibadora ENBO. Permitiendo que el cemento a granel fuera transportado en barcos graneleros.

En los años 60 el transporte de cemento a granel tuvo un gran aumento. Los sistemas de distribución doméstica realizada por Norcem y Cementia respectivamente en Noruega y Suecia empezaron a evolucionar. Norcem empezó a exportar a una terminal en Nueva York. Por otro lado, en Japón también se inició el desarrollo de una red de distribución doméstica. Blue Circle empezó con exportaciones a granel desde Bamburi (Kenia) a islas situadas en el océano Índico con cementeros autodescargantes con tecnología de la empresa Claudius Peters y con terminales silo. En Europa y USA, el transporte fluvial se expandió de una forma muy rápida. Las compañías Carlsen y Nordstroms empezaron a fabricar barcos cementeros autodescargantes con diferentes tecnologías. En Japón una nueva clase de barcos auto-descargantes fueron desarrollados, el más notable de la compañía Supero Seiki.

En 1974 el primer descargador mecánico Swirtell fue entregado, pudiendo realizarse el transporte a larga distancia de cemento con graneleros de gran tamaño. Muchos de estos grandes descargadores fueron instalados en terminales flotantes localizados en oriente próximo, haciendo posible la importación a gran escala de cemento a granel. En los 80 y 90 el Swirtell se convirtió en el descargador estándar de gran tamaño.

En 1977 la compañía holandesa de estiba ENBO construyó el primer descargador de barcos móvil junto a su flota de descargadores neumáticos flotantes. Este modelo se hizo tan popular que una nueva compañía, KOVAKO, fue fundada para su venta. En los 80 y los 90 dicha compañía obtuvo un crecimiento espectacular con la venta de cerca 70 de estos descargadores y así como un aumento de la cuota de descargadores de barcos graneleros de gran tamaño.

Muchos de ellos fueron adquiridos por productores de hormigón independientes y traders que establecieron operaciones independientes combinando estos descargadores con zonas de almacenaje horizontal de bajo coste. Es difícil concretar si estas operaciones causaron una fuerte globalización y consolidación en la industria en estos años o fueron a una reacción a este fenómeno. Cualquiera que fuere el caso, es un hecho que cuando la

consolidación y la integración vertical del cemento y del hormigón llegaron a un nivel en el que las compañías de hormigón y productos hormigonados no podían controlar su destino al encontrarse en la encrucijada de tener que elegir entre vender la compañía o encontrar un suministro propio de cemento para poder proseguir su marcha de forma adecuada.

Antes de los años 70, las multinacionales en la industria consistían en compañías extendiéndose a países vecinos amigables o antigua colonias. En los 70, Sancem fue una de las pioneras en establecer una cadena de plantas de molienda en África Oeste, abasteciéndolas con clinker desde Noruega y Suecia para incrementar la eficiencia productiva de dichas plantas y beneficiarse de las tasas de crecimiento de estos mercados.

El enorme crecimiento de las multinacionales entre 1970 y hasta la crisis financiera en 2008 se debe a los siguientes factores estratégicos:

1. La distribución de riesgos ante recesiones económicas en muchos mercados con diferentes características.
2. Comercio internacional que equilibre la sobrecapacidad en determinados mercados con el déficit en otros, la entrada en nuevos mercados and provide a menos of reliation
3. Integración vertical para tener un mejor control de la cuota de mercado o del precio.
4. El establecimiento y gestión de centros de intercambio e implementación de las mejores tecnológicas y prácticas de gestión dentro del grupo

El enfoque en el comercio internacional ha resultado en que cerca del 80% del intercambio de cemento y clinker es realizado por las mayores 10 multinacionales en el año 2000. La crisis financiera ha puesto freno en el crecimiento de las multinacionales altamente endeudadas, en su mayoría, establecidas en países desarrollados. Los grupos menos endeudadas y mayormente basadas en países en desarrollo son los nuevos actores de rápido crecimiento. El comercio mundial de cemento y clinker se hay encogido sustancialmente como resultado de esta crisis local pero está convirtiéndose en más diverso. Los envíos de clinker y cemento ensacado están aumentando mientras que los de cemento a granel están disminuyendo. El comercio sin embargo de materiales para la fabricación de cemento como son las cenizas sin embargo están mostrando un fuerte

crecimiento. Los mercados clave ahora mismo son África y Asia del Sur y Sudeste.

En lo que respecta a las tecnologías desde mediados de los 90 no se han producido desarrollos técnicos que hayan cambiado la industria respecto de las moliendas, terminales de cemento, descargadores de barco o barcos autodescargantes. El número de suministradores de equipos en este campo ha crecido con la expansión del comercio y la distribución. Nuevos proveedores están emergiendo en países en desarrollo. El cambio del comercio de cemento y clinker a nuevos mercados en países en desarrollo trae consigo nuevos retos en los que se refiere a infraestructura portuaria en países en desarrollo se está dejando a la zaga y en a países con un clima político volátil son un factor disuasivo para inversiones de capital sustanciales. Los proveedores de equipos en estos países en desarrollo parecen más adecuados para realizar estas oportunidades al estar más acostumbrados a este tipo de ambientes así como tienen la mentalidad y tienen el impulso para lidiar con ellos.

V. Situación actual.

El transporte de cemento por vía marítima se centra en la carga seca, en el caso del clinker los barcos empleados son graneleros y en el caso del cemento, graneleros, neumáticos y auto-descargantes. Si se trata de cemento envasado podrá realizarse también mediante barcos graneleros y mediante contenedores. En el año 2012 se transportaron cerca de 98 Millones de toneladas de cemento y clinker por vía marítima.

Este número se refiere al transporte internacional, pero también existen envíos domésticos de cemento y clinker por vía marítima. Hay una clara relación entre los embarques internacionales y los domésticos, en el momento en que disminuyen los segundos aumentan el número de los primeros y viceversa. Teniendo en cuenta que se usan los mismos barcos. Junto a este tipo de embarques también hay un tráfico interior doméstico en el que se usan vías fluviales, lagos y canales, siendo este volumen de 104 millones de toneladas. Por lo que el volumen total transportado por el agua es de 202 millones de toneladas (sin incluir el mercado doméstico y fluvial de China).

Junto a esto, las condiciones del mercado han ido variando, los productores se han ido involucrando cada vez más en la parte logística del suministro de los productos así como compañías dedicadas a la fabricación de maquinaria también se han involucrado en la producción de sistemas de descarga para barcos neumáticos y equipos de terminales, lo

cual ampliará la demanda de este tipo de equipos a un precio menor. Esto supondría la reducción de los costes, barreras de entrada, para el establecimiento de una terminal marítimas.

El cambio que ha habido en los tamaños de los barcos utilizados usualmente en el transporte del cemento con la consecuente menor oferta de barcos handymax

VI. Posible evolución del tráfico.

El tráfico de clinker y cemento, dependerá principalmente de la situación económica en a nivel global. Como ya expliqué en este capítulo los efectos de la mejora de la economía a nivel global van con algo de retraso en el caso del cemento.

En Europa ha habido un aumento de ventas en cemento así como de materiales cementantes, esto ha aumentado la necesidad de nuevas terminales y más barcos autodescargantes.

Por otro lado nuevos barcos auto-descargantes han sido entregados en el norte de Europa y esta demanda seguramente aumentará teniendo en cuenta que muy probablemente debido a las estrictas políticas medioambientales sea necesario el reemplazo de los barcos antiguos.

Las necesidades de volúmenes no pueden ser suplidas completamente por barcos auto-descargantes por lo que hay volúmenes que deberán ser enviados a través de barcos costeros, situación que de hecho ya está ocurriendo.

El comercio marítimo global de cemento y clinker alcanzó las 117 millones de toneladas en 2016, adicionalmente otros 94 millones de toneladas se realizaron de forma doméstica.

Ha habido un aumento en el comercio de clinker aproximadamente de unas 49 millones de toneladas, así como el cemento a granel se incremento en 52 millones y el ensacado descendió hasta unas 16 millones de toneladas. De forma doméstica aproximadamente se distribuyeron 10 millones de toneladas de clinker, 73 millones de toneladas de cemento y 11 millones de toneladas de ensacado.

De todo el transporte marítimo de cemento y clinker aproximadamente 80 millones de toneladas fueron transportadas mediante graneleros (Handysize y barcos de un tonelaje superior), 34 millones mediante barcos costeros y cerca de 97 millones mediante barcos cementeros autodescargantes.

Las perspectivas para un futuro a corto plazo son positivas teniendo en cuenta el crecimiento económico global y el aumento de ventas.

Capítulo II. PRODUCTOS.

VII. Características físicas.

El clinker es el componente principal del cemento y se forma por la calcinación de calizas y arcillas. En función de la planta en la que sea producido puede tener un aspecto más polvoriento o más rocoso. Este componente entrará en una proporción u otra en el cemento dependiendo de la calidad de la que se trate. Tiene propiedades hidráulicas, por lo que cualquier contacto con el agua ocasiona su fraguado.

En lo que respecta al cemento, se trata también de un conglomerante hidráulico formado en su mayor parte por clinker y dependiendo de la calidad, características y propiedades que se quieran conseguir con diferentes productos cementantes (ceniza volante, humo de sílice, caliza, puzolanas) como iremos exponiendo a lo largo de este trabajo ambos productos por sus características físicas.

En este apartado expondré las características físicas que tienen influencia de cara al transporte como a la exportación de ambos productos.

Uno de las principales características físicas que inciden en el tratamiento de ambos en su transporte es su carácter polvoroso. Esto evidentemente es una característica más propia del cemento, pero ante condiciones climáticas ventosas cabe la posibilidad de que el clinker se vea afectado.

Otra consecuencia de esta característica física es que según las regulaciones de los países, puede suponer un serio problema medio ambiental, llegando a poder enfrentarnos a sanciones debido a emisiones de polvo durante las descargas o limitaciones en puertos en épocas estivales, esto suele ocurrir en el caso de puertos cercanos a zonas turísticas. Ante esto caben dos soluciones por un lado el empleo de métodos de carga y descarga que impidan o minoren dichas emisiones o incluso mediante la elección de puertos en las que las operaciones se vean menos restringidas.

Este carácter afecta, especialmente en el cemento, a la necesidad de silos como ya hemos comentado.

Una de las problemáticas del transporte del cemento y del clinker es que son productos muy "sucios". Por un lado son agresivos con las coberturas de las bodegas de los buques

y su limpieza no resulta fácil: por un lado estos productos no pueden ser limpiados con agua debido al fraguado que sufrirían, por otro lado las máquinas dedicadas a la limpieza mediante aire presurizado tienen precios muy elevados, son muy pesadas y difíciles de transportar, por lo que la operativa con ellos no es nada fácil.

Es posible el empleo de productos especializados para la preparación de las bodegas de los barcos a la hora de transportar ambos productos, pero dichos productos requieren de aplicaciones estrictamente especificadas por los fabricantes, especialmente si nos se quiere tener problemas a la hora de dar coberturas a las bodegas.

Otro inconveniente en los cementos y el clinker es su carácter ácido, el cual tiene capacidad para erosionar las bodegas de los barcos.

Estas características pueden ser las razones que expliquen que los barcos que suelen emplearse en el caso de los graneleros suelen tener una media de edad cercana a los 25 años.

VIII. Formas de transporte.

A continuación vemos el tipo de barcos empleados para dichos transportes de acuerdo al producto a transportar. Esto es especialmente importante porque nos da una idea del tipo de puertos que reciben dichos productos, el máximo calado de la terminal determina el tipo de barco a emplear y la regularidad de dichos transportes. De los 3000 puertos que hay a nivel mundial muchos de ellos no pueden recibir barcos de gran tamaño. Debido a los límites en tamaño y a la capacidad de las cucharas los barcos graneleros handymax y handysize suelen ser los más empleados.

En relación al tipo de viaje podemos distinguir como empleados los siguientes:

Granelero Handysize (10.000-40.000 tpm). Muchos de ellos cuentan con grúas y cucharas, son apropiados para la mayor parte de los puertos, han sido muy empleados por la industria cementera a lo largo de estos años, tanto en el transporte de cemento a granel como de clinker. Suelen emplearse en viajes de una distancia medía (Regionales). También se emplean para el transporte de cemento ensacado en viajes de largo recorrido y en casos de puertos con restricciones de calado. Junto a esto hay una flota relativamente alta de estos barcos en el mercado, la única limitación puede ser que el barco cuente con grúas y cucharas debido a la alta demanda de estos.

Granelero Handymax (40.000-65.000 tpm). En el caso de este tipo de barcos han sufrido un aumento en su tamaño en los últimos años, siendo actualmente gran parte de la flota de un tamaño superior a las 55.000 tpm. Esto ha supuesto un problema para el sector cementero ya que el máximo volumen suele estar entre los 45.000 y 55.000 tpm debido a la capacidad de almacenamiento de las terminales, las terminales más grandes están cerca de los 60.000 toneladas y no son muchas, la capacidad media de la mayoría de las terminales está entre los 40.000 y 45.000 toneladas y que a su vez cuenten con descargadores de cemento. Esto es aplicable también para las plantas costeras, cuyo equipo de descarga y puertos están adecuados a embarques unas 45.000 toneladas como máximo. Este tipo de barcos se emplean principalmente para el transporte de clinker y cemento en rutas de largo recorrido.

Barcos costeros (≤ 10.000 tpm). Suelen ser barcos con bodegas en forma de caja los cuales pueden ser empleados para el transporte de múltiples tipos de carga. Su uso se emplea principalmente para flujos regionales y de forma ocasional para cargas y/o viajes especiales y de largo recorrido.

Barcos cementeros autodescargantes. Totalmente equipos para la carga y descarga de cemento con equipos mecánicos o neumáticos, cuentan con bodegas totalmente cerradas (más adelante se expondrá más detalladamente su funcionamiento). De estos podemos encontrar varios tipos:

Cementerios autodescargantes ≤ 2.000 tpm. Empleados en distancias cortas y en terminales con un movimiento de salida de producto pequeño.

Cementerios autodescargantes > 2.000 tpm. Empleados para la mayor parte de los envíos en la distribución doméstica y en envíos de una distancia relativamente mayor de cemento a granel.

Como ya he señalado en el primer capítulo, el transporte de clinker es mucho más sencillo debido a que el producto no necesita de instalaciones u equipos especializados. La descarga se puede realizar con grúas y cucharas habitualmente usadas para cualquier producto granelero y este puede descargarse al aire libre en caso de necesidad.

Es necesario precisar que la posibilidad de que el clinker pueda ser

descargado directamente en la terminal de un puerto pueda limitarse de debido a las siguientes situaciones:

Restricciones del puerto. Puede haber restricciones en el puerto de destino que restrinjan o prohíban la descarga del producto directamente en la propia terminal o en al aire libre. En el caso de la carga, a menos que se contara con un silo en la terminal haría imposible la carga. Para la descarga sería necesario que se descargara directamente a camión mediante el uso de una tolva. E

Meteorología. El clinker es un compuesto hidráulico, como consecuencia fragua al entrar en contacto con el agua, formándose piedras. Por lo que en caso de lluvias este debe ser tapado en puerto. Y tampoco puede ser descargado sobre superficies mojadas o durante un temporal lluvias.

IX. Infraestructura en Puertos.

En lo referente al comercio marítimo, la industria cementera necesita situar sus infraestructuras dedicadas a la producción a una distancia máxima de aproximadamente 200 km. Esto es debido a que habitualmente la producción destinada a la exportación se presenta como un superávit productivo que suele ser vendido a un precio inferior y por tanto con un margen inferior al que lo haría en el mercado doméstico tal y como expliqué en el capítulo primero de este trabajo. Esto deriva en que no es económicamente factible la exportación por vía marítima de productos alejados de las terminales marítimas.

En lo que se refiere a infraestructura necesaria en un Puerto para el transporte de cemento o clinker es necesario distinguir entre ambos productos, ya que por sus características físicas no se emplean la misma maquinaria.

En lo que se refiere a infraestructura necesaria en un Puerto para el transporte de cemento o clinker es necesario distinguir entre ambos productos, ya que por sus características físicas no se emplean la misma maquinaria.

En lo que se refiere al clinker, la carga se puede realizar mediante diferentes sistemas. Mediante el uso habitual de grúas y cucharas, pudiendo ser estas del barco o perteneciente a un equipo en tierra; también es habitual la carga en terminales marítimas mediante cintas transportadoras de cemento.

En el caso de las grúas y cucharas, al disponerse en la póliza Gencon que los fletadores pondrán disponer sin coste añadido el uso de la maquinaria de carga y descarga a bordo del barco, este suele ser el método más empleado. Cabe decir que uno de sus inconvenientes es que es el método más lento y en el momento de depositar el material en la bodega, se producen altas emisiones de partículas a la atmósfera, por lo que no es nada apropiado en casos en los que los puertos de carga o de descarga cuenten con alguna restricción respecto a la emisiones.

En cuanto al empleo de grúas y cucharas, no siendo la maquinaria del barco, implica un coste añadido, por lo que en caso necesario lo lógico es que se tienda a emplear la maquinaria del barco por motivos económicos. Hay que tener en cuenta que los márgenes del clinker y cemento de exportación suelen ser reducidos por lo que se busca la máxima economicidad por parte de los interesados.

En el caso de grúas y cucharas en caso de que en el puerto se cuente con una tolva, posible la descarga directa a camión. Cabe decir que la operatividad de esta técnica es compleja ya que hay que conseguir que el receptor de la mercancía asegure un ritmo de descarga constante mediante la disponibilidad continua de camiones.

Otro método empleado, aunque solo en la carga es el uso de cintas transportadoras. La ventaja de este sistema es que permite la carga a través de agujeros realizados en el casco. Este método de carga del barco permite la carga en condiciones especialmente adversas que serían imposibles de realizar con grúas o cucharas. Como es en el caso de temporales, vientos o lluvias.

Esto es debido a que en el caso de las cintas transportadoras es posible el uso de mangas que cubran las cintas hasta los agujeros realizados en el buque lo que reduciría las emisiones así como que el clinker se viera dañado por condiciones climáticas adversas. Otra ventaja del uso de cintas transportadoras es que no es necesaria la estiba, siempre y cuando no se empleen las mangas.

En caso de que sea necesario y el barco empleado en el transporte no cuente con agujeros de carga, es factible y es una práctica común en la industria la realización de agujeros en el barco para la carga o la descarga. Esto se realiza previo acuerdo con el armador. Tanto es así que este punto puede y de hecho sería lo más recomendable en caso de duda, debe incluirse en la póliza especificando en qué condiciones debe realizarse.

Respecto a los métodos de carga y descarga de cemento nos encontramos ante dos formas principales mediante el empleo de maquinaria neumática y mecánica.

Ambas tecnologías permite tanto la carga como la descarga del producto evitando las emisiones de polvo a la atmósfera.

Tanto la carga neumática como mecánica puede realizarse desde tierra como hay barcos equipados con dichos sistemas. En este punto nos centraremos en la descripción e incidencias de los equipos de tierra.

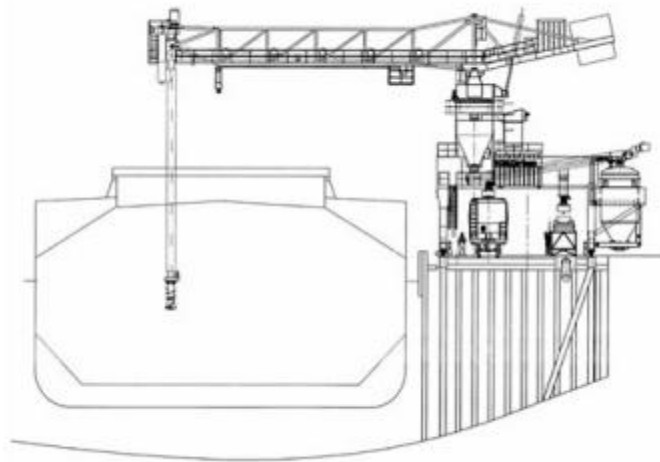
Por un lado esta maquinaria en general es costosa y suele arrendarse al igual que la mayoría de los equipos de carga y descarga en puertos. Es usual el empleo de la maquinaria en tierra para la descarga de barcos graneleros de un tamaño grande. Ya que para embarques de un tamaño menor suele preferirse un barco cementero especializado por las razones antes mencionadas.

Por otro lado tiene la ventaja de que se ahorran gastos de estiba así como que la descarga no suele tener ningún tipo de contratiempo a menos que haya algún fallo mecánico en el caso de los barcos.

En el caso de la descarga neumática esta se realiza mediante la extracción del cemento de los bodegas por vacío. La ventaja de la maquinaria es que esta suele ser más flexible y es más fácil que alcance a todos los lugares de la bodega al usar mangueras.

En el caso de la descarga mecánica se realiza mediante un tornillo sinfín. Este método es más lento que la descarga neumática. Suelen requerir sistemas de transporte por cintas hasta el lugar de almacenaje del producto (silo).

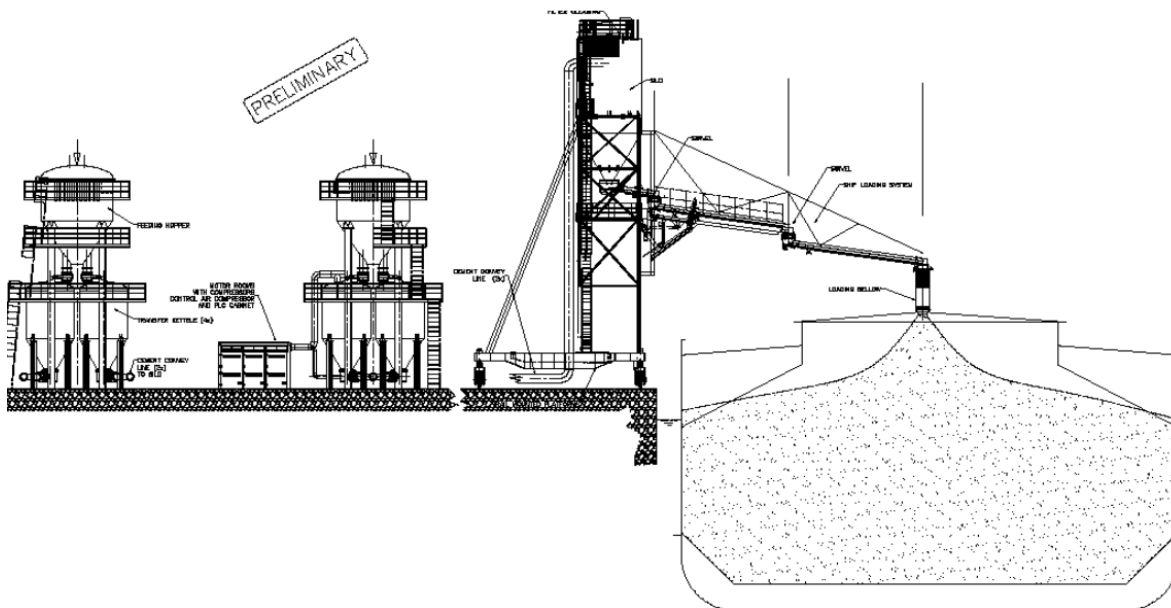
Aunque cabe decir que una de las ventajas de los sistemas de descarga mecánica es que son apropiados para la descarga de muchos más tipos de materiales. En el caso de los sistemas de descarga mecánica es importante mencionar que para que sean sistemas eficientes es necesario que estos puedan desplazarse a lo largo de la embarcación para que sean eficientes. Debido a que no cuentan con una capacidad de movimiento tan amplia como los sistemas de descarga neumática.



Sistema de descarga neumática de FLSmith

Tanto los sistemas de descarga neumática o mecánica pueden combinarse con diferentes opciones de almacenamiento desde domos hasta silos. Siendo el sistema de descarga mecánica más versátil en cuanto a capacidad de descarga desde diferentes tipos de barcos. Sin embargo cuenta con un consumo energético superior al de los sistemas de descarga mecánica.

A continuación se puede ver como sería la configuración de un sistema de descarga neumático a silo y continuación un sistema de descarga neumática con cinta transportadora hasta el lugar de almacenamiento del producto



Esquema perteneciente a Nordstrom.



Nordstrom.

CAPÍTULO III. Comparativa de pólizas de viaje más empleadas

A continuación pasaremos a realizar las comparativas de las pólizas de viaje más empleadas en el sector: las pólizas de viaje Gencon y Cementvoy.

Primero se compararán las últimas versiones de las pólizas en los artículos que considero que más incidencia suponen o pueden tener un especial impacto en cuanto a que son más susceptibles a generar incidencias, costes, demoras o cualquier tipo de contratiempo, tanto desde el punto de vista del armador como del fletador.

Considero que es importante dicho análisis dentro de la misma póliza ya que supone ver que evolución presentado cada una de ellas a lo largo del tiempo.

A continuación analizaré qué diferencias hay entre ambas, y cuáles serían las principales ventajas entre otra para su empleo en el transporte de cemento.

X. Gencon 1994 y 1976.

La póliza GENCON (General Party Conditions) ha sido la póliza más usada para regular las relaciones entre fletadores y armadores en el transporte de carga seca.

Fue emitida por primera vez en 1922, cuenta con dos versiones posteriores: GENCON 1976 y 1994. Dichas revisiones han sido necesarias de cara a la actualización de los términos empleados a los términos empleados usualmente en el negocio.

Es necesario mencionar un pequeño conflicto que puede ocurrir entre las partes en una fase previa a la negociación de las condiciones de la póliza, la propia elección de la póliza: aunque la versión de 1994 sea la más actual, muchos fletadores siguen prefiriendo el empleo de la versión anterior ya que dicha versión es más favorable para el armador, ocurriendo a la inversa en el caso de los armadores.

Cabe mencionar que todo el clausulado es modificable por las partes, por lo que es usual, no ya tan solo en el cemento, que dichas pólizas estén altamente personalizadas en cada relación por la modificación por las partes del clausulado.

Aunque es una póliza que especializada en carga seca en general, ha sido ampliamente utilizada por el sector cementero, tanto en el caso del transporte de clinker como de cemento.

La póliza se divide en dos partes:

Parte I, consiste en un formulario que incluye las condiciones generales del viaje, el cual coincide plenamente con lo acordado por las partes en la segunda parte.

Parte II, incluye de forma detallada las condiciones acordadas por las partes para el viaje a realizar.

En lo que se refiere a diferencias entre GENCON76 y GENCON94 en la Parte I, estas han sido diferencias menores que no alteran de una forma sustancial la póliza. Principalmente se han añadido los siguientes apartados: Nombre de los agentes en los puertos de carga y descarga (*Name of agents at loading/discharging ports* - Box 18-19), la parte responsable del pago del impuesto sobre el flete (Freight tax – box 23), Avería gruesa (*General Average to be Adjusted at* – Box 22) y la ley aplicable y el lugar de arbitraje (*Law and Arbitration* – Box 25)

Se ha añadido como apartado específico para cubrir el caso de si las grúas del barco no serán usadas (*State if vessel's cargo handling gear shall not be used* – Box 15), este apartado es bastante importante en el caso de transporte de clinker, debido a que la operación se simplifica, especialmente en la descarga.

Es importante mencionar que en la versión de 1994 falta el apartado relativo a costes de Carga y Descarga (*Loading and Discharging Costs* – Box 15).

En lo que se refiere a las modificaciones de la parte II iremos repasando los cambios en la póliza que considero que más impacto tiene así como qué puede suponer en el caso del transporte del cemento.

Durante todo momento en que aparezcan los artículos de las pólizas la versión de la parte izquierda corresponde con la más reciente.

“Clause 2. Owners responsibility clause

<p><i>The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or the Manager.</i></p> <p><i>And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever”</i></p>	<p><i>Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.</i></p> <p><i>And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or form unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.</i></p>
--	---

La responsabilidad del armador ha sido eliminada para excluir su responsabilidad en la estiba de la carga, la cual es responsabilidad del fletador en la versión de 1994.

Este artículo está íntimamente relacionado con la cláusula 5 (Carga y descarga). El cual sufre cambios más severos, estableciendo esta nueva redacción, en concordancia con la cláusula 2, que la carga y descarga serán responsabilidad exclusiva y bajo cuenta del fletador, así como serán los que proporcionaran cualquier tipo de material de estiba y correrán con los gastos tanto de su colocación así como retirada. Lo cual en la anterior redacción era opcional, en los Términos Generales, convirtiéndose así de única aplicación los términos FIOST en esta nueva versión de la póliza, a menos que las partes acuerden modificar dicha redacción.

Junto a esto se añade un segundo párrafo en el que se establecen las condiciones de uso pertinente de la maquinaria. La cual será empleada por los fletadores sin coste alguno y estableciendo que esta deberá encontrarse en buen estado.

En caso de que el fletador lo solicite el armador le proporcionará el personal encargado de operar las gruas y cucharas. A tenor de la distinción realizada a continuación parece que los fletadores sólo son responsables en caso de que el personal encargado del manejo de la maquinaria no sean empleados del barco, aunque estos estén obligados a actuar bajo las órdenes del Capitán del barco.

Por último se introduce la responsabilidad del fletador por cualquier daño causado por estibadores al barco. Dicho daño deberá comunicarse de la forma más pronta posible, aunque no se especifica dicho límite, se podría atender al tiempo razonable de comunicación acorde a las tecnologías de hoy en día y desde el lugar en donde se establezca la transmisión.

Este apartado introduce un matiz muy importante y es que los daños causados por la estiba deberán ser reparados antes de la finalización del viaje y, en caso, de que afecten a la capacidad de navegabilidad de la nave, antes de su salida del puerto de carga (medida lógica por otra parte en aras de la seguridad). Dicha cláusula considero que introduce una resolución al previo establecimiento de las medidas a tomar en una circunstancia relativamente común. No estando esto considerado en la versión de 1976, esta circunstancia supone una fuente de discrepancias entre fletador y armador que pueden

surgir con relativa facilidad, ante la falta de negociación de los términos de esta parte puede suponer.

“5. Loading/Discharging

<p><i>(a) Costs and Risks.</i></p> <p><i>The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharge by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all tonnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.</i></p> <p><i>(b) Cargo Handling Gear.</i></p> <p><i>Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel’s gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel’s cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel’s cargo handling gear or motive</i></p>	<p><i>*(a) Gross Terms</i></p> <p><i>The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel, only heaving the cargo on board.</i></p> <p><i>If the loading takes place by elevator, cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle.</i></p> <p><i>*(b) F.i.o. and free stowed/trimmed</i></p> <p><i>The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risks, liability and expense whatsoever to the Owners.</i></p> <p><i>The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if</i></p>
---	---

power – pro rata the total number of cranes/winches required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party – shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranemen / winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, Unless local regulations prohibits this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranemen / winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.

(c) Stevedore damage.

The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, mailing which the Charterers shall not be held responsible. The master shall endeavor to obtain the stevedores' written acknowledgement of liability.

The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to the completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the vessel's

any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in box 15)

** Indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15*

<p><i>seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.”</i></p>	
---	--

En el caso del cemento y del clinker deben tenerse en cuenta tanto por parte del armador como por el fletador ciertos riesgos, tanto antes de la carga, como durante el viaje y en la descarga.

De forma previa a la carga, es importante tener en cuenta que las bodegas deben estar perfectamente limpias y secas.

Por un lado la limpieza es esencial, en caso de que el cemento o el clinker sean contaminados por productos orgánicos esto puede dañar seriamente la carga. La inclusión de una cláusula que se especifique el nivel de limpieza que deben tener las bodegas de forma previa a la carga así como el empleo de un surveyor con la consecuente emisión de un certificado (Clean Holds Certificate) que verifique la limpieza de las bodegas puede suponer una medida, no ya tan solo ante el armador, que aunque no es responsable de la estiba si es responsable de la preparación del barco para la adecuada recepción de la mercancía. Si no también ante el receptor de la mercancía, pudiendo ser este fletador o simplemente comprador de la misma.

En caso de que el receptor de la mercancía fuera el fletador la inclusión de este certificado puede ayudar a dirimir en caso de problemas de calidad con el producto a qué se puede deber.

Hay ciertos tipos de cargas como, el azúcar y los fertilizantes, que son especialmente dañinos para estos productos. Muchos fletadores de forma previa a la elección del barco optan por no fletar barcos que hayan transportado este tipo de carga.

Además de la limpieza es esencial que las bodegas sean secadas, debido al carácter hidráulico de esta mercancía y que cualquier contacto con el agua causa su fraguado y

por lo tanto daño o pérdida de la mercancía y también para el barco por la formación de costras de cemento en las bodegas.

La estiba es una operación que puede llegar a ser peligrosa para el barco, es importante verificar la temperatura del producto antes de la carga, especialmente si procede de terminales marítimas de plantas cementeras. La temperatura de la mercancía puede en ocasiones llegar a los 110° C en su salida de fábrica. Esto puede dañar seriamente la cobertura de la bodega así como la carga de material con una alta temperatura, que en el momento en que el aire entrante tiene una temperatura inferior a la de la mercancía puede crear la condensación de agua, y consecuentemente fraguado de la mercancía.

Durante la carga es importante que en caso de lluvia las cubiertas del barco sean cerradas lo antes posible así como en caso de encontrarse en un puerto especialmente caluroso y húmedo deben cerrarse tan pronto termine la carga.

Es especialmente importante comprobar que una vez cerradas estas cubiertas son estancas y no permiten el paso de agua. Esta característica de las bodegas puede comprobarse mediante inspecciones por ultrasonidos además de otros métodos convencionales. Otra forma de asegurar esto es la colocación de materiales plásticos alrededor de las escotillas que como medida adicional ante cualquier imprevisto surgido a lo largo de la navegación.

De cara al barco, es recomendable la limpieza de todas las áreas cubiertas por cemento una vez terminada la carga del producto, a ser posible con sistemas aire comprimido siempre y cuando la regulación del puerto lo permita.

Es importante mencionar que tanto la carga como la descarga no deben realizarse en mientras haya mal tiempo con lluvia por la posibilidad de dañar la mercancía.

Tras la descarga es importante realizar la limpieza a fondo de la embarcación de cualquier rastro de cemento, esto puede realizarse mediante diferentes métodos (desde con brochas, sistemas de aire a presión hasta con diferentes químicos).

“4, Payment of Freight.

<i>(a) The freight at the rate stated in Box 13</i>	<i>The freight to be paid in the manner</i>
---	---

<p><i>shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.</i></p> <p><i>(b) Prepaid. If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse Bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.</i></p> <p><i>(c) On delivery. If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall be no be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft Surrey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of Exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses."</i></p>	<p><i>prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.</i></p> <p><i>Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent, to cover insurance and other expenses.</i></p>
---	---

Con la nueva versión se incluye el prepago del flete. Aquí se aprecia una vez más el carácter pro armador de la póliza, al eliminar el riesgo de impago por parte del fletado, esto

en conjunto con la Clausula 8 (Lien Clause), permite al armador retener la mercancía hasta el pago total de los importes debidos por parte del fletador.

Esta cláusula es especialmente importante a la hora de negociar, en caso de que en la compraventa de cemento se realice mediante una carta de crédito.

Dicho método de pago está basado en que el vendedor recibe el monto de la mercancía pactado con el comprador una vez entregados los documentos acordados en la carta de crédito.

El documento esencial en la carta de crédito en las mercancías cuyo transporte se realiza de forma marítima, es el conocimiento de embarque (*Bill of Lading*).

En caso de que se acuerde que el flete se abonará de forma anticipada, y por algún motivo al armador no le haya llegado el pago de dicho flete, no liberará el conocimiento de embarque.

Esto supone un problema severo en caso de trayectos marítimos cortos (inferiores a las 48 horas). El conocimiento de embarque puede ser requerido en muchas ocasiones por autoridades aduaneras del país de destino al importador, por lo que en caso de que no cuente con él no podrá realizarse el despacho de la mercancía y no podrá ser descargada en Puerto. Pudiendo derivar esto en costes adicionales tales como demoras. Esto puede ser evitado aumentando la tasa de descarga, lo cual no siempre es posible.

“6. Laytime.

<p><i>*(a) Separate laytime for loading and discharging</i></p> <p><i>The cargo shall be loaded within the Number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.</i></p>	<p><i>*(a) Separate laytime for loading and discharging</i></p> <p><i>The cargo shall be loaded within the Number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excluded, unless used, in which event time used shall count.</i></p> <p><i>The cargo shall be discharged within the</i></p>
---	---

<p><i>The cargo shall be discharged within the Number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted unless used, in which event time used shall count.</i></p> <p><i>*(b)Total laytime for loading and discharging</i></p> <p><i>The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless, used, in which event time used shall count.</i></p> <p><i>*(c) Commencement of laytime (loading and discharging)</i></p> <p><i>Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.</i></p>	<p><i>Number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excluded, unless used, in which event time used shall count.</i></p> <p><i>*(b) Total laytime for loading and discharging</i></p> <p><i>The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.</i></p> <p><i>(c) Commencement of laytime (Loading and discharging)</i></p> <p><i>Laytime for loading and discharging shall commence at 1p.m. if notice of readiness given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17.</i></p> <p><i>Time actually used before commencement of lay time shall count.</i></p> <p><i>Time lost in waiting for berth to count as loading and discharging time, as the case may be.</i></p> <p><i>*indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</i></p>
--	--

<p><i>If the loading/discharging berth is no available on the Vessels’s arrival at or off the port of loading/discharging , the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects Ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading discharging berth shall not count as laytime.</i></p> <p><i>If, alter inspection, the Vessel is found not to be ready in all respect to load/discharge time lost alter the Discovery there of until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime.</i></p> <p><i>Time used before commencement of laytime shall count</i></p> <p><i>*Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16”</i></p>	
--	--

En relación a esta cláusula, ambas establecen dos opciones para el tiempo de plancha. Que dicho tiempo sea contado de forma independiente para la carga como para la descarga o que se contabilice de forma separada; siendo esta última opción susceptible de causar demoras/despachos en el Puerto de carga y lo contrario en el Puerto de descarga.

En esta cláusula se aprecia el ánimo clarificador en la versión de 1994 en lo que respecta al momento de comienzo del tiempo de plancha (Empleo de términos como el uso 13.00,

12.00 en la versión de 1994 en comparación con 1 pm y la expresión “noon” en la versión 1976). Términos que son completamente equivalentes, pero que considero que, en aras de evitar cualquier posible duda ante el uso de esta póliza a lo largo de todo el mundo.

Por otro lado se enumera de una forma mucho más exhaustiva acerca de sujetos a notificar en el caso del Aviso de Disponibilidad (*Notice of Readiness - NOR*), lo cual supone una mejora a nivel informativo de los sujetos implicados en la relación al especificarse que dicho aviso se notificará tanto a Cargadores, en caso de que no se especifique a los Fletadores o a sus agentes en el Puerto de Carga. En el Puerto de Descarga, especificándose a los Receptores y en caso de que dicho sujeto no se especifique, a los Fletadores o a su agente nombrado en el Puerto.

Ambas versiones especifican claramente que el tiempo usado de forma previa a la iniciación de la plancha contará como tiempo.

La diferencia entre ambas y, aunque sea más favorable para el armador, es de forma positiva más clara para las partes introduciendo las condiciones WIFPON (*Whether in Free Pratique or Not*) y WCCON (*Whether Customs Cleared or Not*).

En puertos con altos niveles de congestión es relativamente fácil que surjan demoras, debido a esto es muy recomendable por parte de fletadores evitar cláusulas como WIBON (*Whether in Berth or Not*) o WIPON (*Whether in Port or Not*), al suponer estas la posibilidad de que el comienzo del tiempo de plancha se adelante de forma sustancial incurriendo en montos superiores en caso de demoras.

En relación a la con la Cláusula 5, es importante mencionar que cualquier retraso consecuencia de la avería de los sistemas de descarga del barco no contará como tiempo, a menos que sea causado por la negligencia de los estibadores.

“7, Demurrage

<i>Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by</i>	<i>Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at</i>
--	--

<p><i>day and shall be payable upon receipt of the Owners´ invoice.</i></p> <p><i>In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the Vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter party and claim damages for any losses caused thereby.”</i></p>	<p><i>ports of loading and discharging.</i></p>
--	---

Esta cláusula claramente ha sido modificada para especificar de forma mucha más clara y además de buscando que las partes especifiquen claramente en qué modo debe realizarse dicho pago. Se introduce además que las demoras serán pagaderas en el momento de la recepción de la factura del armador.

Junto a esto además se introduce una medida en caso de impago del fletador así como la consecuencia en caso de que este no proceda al pago de las demoras en las 96 horas establecidas.

Aquí se puede apreciar la mayor claridad de términos así como la posibilidad de rescisión del acuerdo ofrecida al Armador.

Sin embargo este remedio parece tener una aplicación difícil ya que parece que es necesario que el barco se encuentre en el Puerto de carga. De acuerdo a lo establecido en el párrafo anterior de la cláusula se desprende que dicho carácter de retraso depende de que el armador haga llegar al fletador la factura de dichas demoras.

“9. Canceling Clause

<p><i>(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the</i></p>	<p><i>Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the</i></p>
---	---

cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party

(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, the shall notify the Charterers there of without delay skating the expected date of the Vessel's readiness at load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.

Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours alter the receipt of the Owners notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be attended such that the seventh day alter the new readiness date stated in the Owners' notification the Charterers shall be the new cancelling date.

The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this clause”

date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours befote vessel's expected arrival at port of loading. Should the Vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.

En la versión GENCON 76 se establece la opción para cancelar la póliza siempre y cuando se cumpla con el aviso previo a 48 horas antes de que se llegue a puerto de descarga.

Así como que se establece la regla de que los Fletadores deben ser informados en caso de cualquier retraso debido a avería lo antes posible, y si el retraso supera los 10 días desde que esta establecido para que la embarcación este lista para la carga los Fletadores tienen la opción de cancelación.

Sin embargo en la versión GENCON 94, se establece en el apartado (a) que los Fletadores siempre tendrán la opción de cancelación en la fecha indicada en el apartado de la Parte I.

Esta opción se vuelve de una importancia vital en caso de que la mercancía tenga como método de pago una carta de crédito.

Estos métodos de pago cuentan con Fechas límites para la realización del envío (*Last shipment day*), siendo obligatorio en la presentación de los documentos del embarque que el Conocimiento de embarque y demás documentos de exportación estén fechados con una fecha igual o anterior a esta última fecha de envío.

Esto además puede ser un método de presión por parte de un comprador para obligar a cumplir con de forma estricta con la organización del embarque. Especialmente si el país de destino cuenta con restricciones a la importación de cemento tal y como ocurre por ejemplo en Algeria. País en las que las importaciones de cemento están limitadas por licencias de importación, las cuales tienen una duración específica.

La introducción de un aviso para los Fletadores en caso de avería por parte de los Armadores es una medida que es de agradecer, especialmente ante la posibilidad de que se ofrece un plazo para que este pueda emitir o no la opción de realizar dicha cancelación. Esto considero que al menos ofrece una limitaciones de tiempo para que ambas partes actúen de acuerdo a la situación descrita por el artículo.

Junto a esto ofrece una nueva fecha de cancelación, séptimo día una vez pasada la fecha de acuerdo a la que los Armadores el barco debería estar preparado para la carga, en caso de que los Fletadores no hayan optado por la cancelación. Siendo esto solo aplicable una sola vez en caso de que se volviere a repetir.

“13. Taxes and Dues Clause

- (a) On the Vessel – The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.*
- (b) On the cargo – The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.*
- (c) On freight – Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterer’ account.”*

Considero que es importante resaltar la inclusion de este artículo en la versión de 1994, eliminando cualquier duda acerca de quién de las partes ha de hacerse cargo de los gastos asociados al viaje respecto a qué concepto. Distinguiéndose así que cualquier gasto o impuesto sobre el barco será asumido por el Armador, respecto a la mercancía por el fletador y sobre el flete también por el fletador. Introduciéndose en los dos primeros casos que para el pago de dichos montos esas partes podrán ser asistidas.

“16. General Strike Clause”

<i>(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as of there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part</i>	<i>Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any Strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfillment of any obligations under this contract.</i> <i>If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within</i>
--	--

cargo has already been loaded, the Owners must proceed with the same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keep the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel

24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with the same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

If there is a strike or lockout affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter party and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

En este cláusula se procede a la regulación de la partes en caso de huelga a la llegada del barco tanto al puerto de carga o al de descarga.

En el puerto de carga explicita que en caso de que los Fletadores no realicen la declaración de calcular los días como si no hubiera huelga pedida por el armador, este tendrá derecho a cancelar la poliza. Esta declaración además deberá hacerse de forma escrita. Entiendo que para dar prueba de que dicha solicitud se ha aceptado.

En caso de que la situación se diere en la descarga y esto no se solucionase en 48 horas, los fletadores tienen la opción de esperar hasta que finalice la situación siendo el ratio de demoras la mitad de lo acordado en la póliza.

Se explicita que a excepción de esto ninguna de las partes es responsable de las consecuencias de la huelga. En este caso el cambio entre ambas versiones reside en el coste de las demoras pasando de un cálculo incrementado del flete, a que las demoras en vez de calcularse al ratio completo estipulado se harían de acuerdo a la mitad.

XI. CEMENTVOY 2006 Y 1996.

CEMENTVOY se trata de la póliza especializada en el transporte de cemento y clinker, siendo su primera versión realizada en el año 1990, actualmente es la más utilizada es la última y segunda versión, la CEMENTVOY 2006, en aras de intentar una visión más completa procederemos a analizar su clausulado realizando un análisis de ambas versiones de forma simultánea.

Es importante resaltar que dicha póliza tiene en cuenta si el barco empleado para el transporte será un barco especializado o no por la adición de una serie de clausulado como veremos a continuación.

Consta de tres partes:

Parte I. Consistente en el formulario en el que se detallan de forma resumida los detalles acordados por las partes en la póliza.

Parte II. Dedicada al clausulado específico de la póliza en el empleo de barcos graneleros.

Parte III. Dedicada al clausulado aplicable en la póliza en el empleo de barcos cementeros especializados

A su vez cuenta con tres anexos:

Anexo A: Formulario dedicado a especificaciones técnicas del barco empleado en el caso barcos graneleros.

Anexo B: Formulario dedicado a especificaciones técnicas del barco en barcos cementeros especializados.

Anexo C: Formulario dedicado a la descripción de la terminal cementera.

Hay que resaltar que esta póliza es extensa, por lo que en algunos apartados me ceñiré a a hablar de varios artículos de forma simultánea al contener ellos un tema común.

Clause 1. Vessel.

Aunque por el título podemos pensar que versará especialmente de las características del barco, el presente artículo ha sido completamente reescrito en aras de establecer claramente las responsabilidades y obligaciones de los propietarios/armadores, primero respecto del ejercicio de la debida diligencia de cara a mantener un buque en condiciones de navegabilidad y asegurar el cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables así como de acuerdo a la clasificación, seguro y aptitud del buque.

<i>(a)The Owners shall exercise due diligence:</i>	<i>The Vessel shall be of the type and shall</i>
<i>(i)Before and at the befinning of the loaded</i>	<i>conform to the description stated in PART I</i>
<i>voyage to make the Vessel seaworthy and</i>	<i>and PART II and shall be equipped to meet</i>

<p><i>in every way fit for the voyage and in the trade for which the Vessel is employed.</i></p> <p><i>(ii) throughout the currency of this Charter Party to ensure that the Vessel and her Master and crew comply with all safety, health and other applicable laws and regulations of the Vessel's flag State and of the places where she trades necessary to secure the safe and unhindered loading of the cargo, performance of the voyage and discharging of the cargo.</i></p> <p><i>(b) The Vessel shall be:</i></p> <p><i>(i) classed as stated in Appendix A or B and the Owners warrant that his class shall be maintained throughout the currency of this Charter Party.</i></p> <p><i>(ii) Fully insured in respect of loss of or damage to the cargo by a Protection and Indemnity Club or liability underwriter as stated in Appendix A or B and the Owners shall provide, on request, evidence of such insurance;</i></p> <p><i>(iii) insured for Hull and Machinery and basic War Risk purposes.</i></p> <p><i>(iv) suitable for loading of the cargo in accordance with Clause 8 (Loading Methods and Costs) or Clause 43 (Loading) and capable of receiving the cargo at the rate (if any) specified in Box 18 and suitable for discharge in accordance with Clause 14 (Discharging Methods and Costs) or Clause 44 (Self-Discharge) at the rate (if any) in Clause 25;</i></p> <p><i>(v) equipped to meet the technical requirements if and as specified in Appendix A or B.</i></p>	<p><i>the technical requirements as specified in APPENDIX "A".</i></p>
---	--

prueba de ello siempre y cuando se les requiera, no especificándose de quién debe venir. En la sub-cláusula 1 (b) la obligación del mantenimiento de la clase durante todo el periodo de la Póliza se convierte en una garantía absoluta. Junto con que el buque debe estar completamente asegurado ante la pérdida o daño de la carga así como que deben dar dicho requerimiento pero entiendo que se trata del fletador en este caso.

En esta sub-cláusula es necesario notar que no se establece nada acerca de la sociedad de clasificación, que sea o no miembro de la IACS o que esté de acuerdo a la definición de la Institute Classification Clause del término usado comúnmente como “Lloyds 100 A1 or equivalent”. Según el punto de vista de BIMCO una definición tan limitada de una sociedad de clasificación aceptable es indebidamente restrictiva y penaliza a sociedades de clasificación más pequeñas que han demostrado más que de sobra a lo largo de los años sus altos estándares de calidad. Por este motivo se deja a los Fletadores la decisión de establecer cuan suficientemente es apto el buque en calidad o su clase de cara a su estándar comercial aceptable durante la negociación previa a la firma de la póliza de fletamento.

Clause 2. Laydays Date etc

<i>Laydays shall not commence before the date stated in Box 9. However, notice of readiness may be tendered before that date and notice time shall run forthwith.</i>	<i>Laydays shall not commence before 06.00 hours on the date stated in Box 9. However, notice of readiness may be given before that date and notice time shall run forthwith.</i>
---	---

La presente cláusula se modificó de tal forma que las partes pudieran establecer el tiempo y la fecha cuando comience la plancha en lugar de los anteriormente redactado. En caso de que las partes no establecieran nada en el Cuadro 9 entonces la plancha comienza a las 00.00 horas de dicho día.

Clause 2. Cancelling date.

<i>Should the vessel not have tendered notice of readiness to load in accordance with Clause 5 (Notice of Readiness to Load and Counting of Laytime), by the cancelling date agreed in Box 10, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. (a) Should Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence,</i>	<i>Should the vessel not have given notice of readiness to load according to Clause 5 (Notice of Readiness to Load and Counting of Laytime), by the cancelling date agreed in Box 10, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. (a) Should Owners anticipate with reasonable certainty that the Vessel</i>
--	--

<p><i>the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay, stating the probable date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.</i></p> <p><i>The Charterers' option shall be declared within 2 working days of receipt of such notice. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the second day after the new date of readiness indicated in the Owners' notice shall be regarded as the new cancelling date.</i></p>	<p><i>will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay, stating the probable date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.</i></p> <p><i>(b) The Charterers' option shall be declared within 2 working days of receipt of such notice. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the second day after the new date of readiness indicated in the Owners' notice shall be regarded as the new cancelling date.</i></p>
---	--

Las provisiones para la Cláusula de Fecha de Cancelación contienen el tradicional derecho de los fletadores a cancelar la Póliza si el buque no tiene la NOR antes del tiempo y fecha acordados.

El propósito de las provisiones de interpelación de las sub-cláusulas (a) y (b) es que el buque no tenga que proceder a realizar un largo viaje en lastre hacia el puerto de carga no sabiendo si los fletadores aceptarían o no el buque una vez que este llegue. Establecen un balance entre las partes en una difícil situación en la que los propietarios intentarían evitar un viaje largo en lastre en vano, y los fletadores son a la vez que los fletadores deciden si cancelar o no la póliza suscrita.

Clause 4. Advance Notices.

<p><i>The Owners shall give the Charterers and their agents at the loading port (as</i></p>	<p><i>The Owners shall give the Charterers and their agents at the loading port (as</i></p>
---	---

<p><i>per Box 4 and 30 (i) respectively) the following notices and information:</i></p> <p><i>(a) the number of day's notice of Estimated Time of Arrival ("ETA") as per Box 11.</i></p> <p><i>(b) 7 days' notice of ETA with approximate quantity of cargo required;</i></p> <p><i>(c) 5/3/2/1 day notice of ETA; and</i></p> <p><i>the Master shall declare the quantity of cargo required and a stowage plan in accordance with Clause 7 (Utilization of Holds and Hatches) as soon as practically possible but not later than the number of days stated in Box 12 prior to the arrival at the loading port.</i></p>	<p><i>per Box 4 andrespectively) the following notices and information:</i></p> <p><i>(a) number of days E.T.A. as per Box 11</i></p> <p><i>(b) 7 days' notice of expected readiness to load together with approximate quantity of cargo required;</i></p> <p><i>(c) 5/3/2/1 day notice of expected readiness to load; and</i></p> <p><i>the Master shall declare on arrival at the loading port the quantity of cargo required and shall provide a stowage plan</i></p>
---	---

Esta cláusula ha sido re-estructurada para enumerar la secuencia de avisos que deben ser dados por el Armador. Nótese que los requisitos de los avisos han cambiado de "expected readiness to load" (disponibilidad estimada para la carga) a "estimated time of arrival" (tiempo estimado de llegada) al puerto de carga.

En la subcláusula (d) el requisito de la cantidad de mercancía y el plan de estiba ha sido modificado para reflejar el hecho que los fletadores pueden necesitar ocasionalmente tener una cantidad de mercancía y un plan de estiba de forma previa a la llegada del buque al puerto de carga. Esto es necesario en los casos en los que la mercancía es traída en barcas y debe ser pedida de antemano. Sin embargo reconocer que el Capitán prácticamente no puede proveer de planes de estiba de forma muy previa al tiempo de llegada, este apartado ha sido modificada para reflejar la practicidad de enviar un plan de estiba mientras se asegura que las partes pueden acordar un número mínimo de días de antelación a la llegada al puerto de carga cuando el plan de estiba y la cantidad pueden darse.

Clause 5. Notice of Readiness to Load and Counting Laytime.

<p><i>Notice of readiness shall not be tendered until the Vessel is alongside the berth and in all respects ready to load. However, should the berth be occupied or should the Charterers prevent the Vessel from proceeding to the berth after her arrival at or off the port, notice of readiness may be tendered on arrival at or off the port, whether in berth or not, whether in port or not, whether in Free Pratique or not, and whether in Customs Clearance or not. Actual time lost in obtaining Free Pratique or Customs Clearance shall not count as laytime.</i></p>	<p><i>Notice of readiness shall not be tendered until the Vessel is alongside the berth and in all respects ready to load. However, should the berth be occupied or should the Charterers prevent the Vessel from proceeding to the berth after her arrival at or off the port, notice of readiness may be tendered on arrival at or off the port, whether in berth or not, whether in port or not, whether in Free Pratique or not, and whether in Customs Clearance or not. Actual time lost in obtaining Free Pratique or Customs Clearance shall not count as laytime.</i></p>
<p><i>(a) *Notice of readiness may be tendered at any time of the day, night, Sundays and holidays included with the effect that laytime shall commence to count 6 hours after such notice has been tendered ("SHINC").</i></p>	<p><i>(a) *Notice of readiness may be tendered at any time of the day, night, unless otherwise agreed and stated in Box 13, Sundays (or local equivalent) and holidays included ("SHINC").</i></p>
<p><i>(b) *Notice of readiness may be tendered between 07.00 - 17.00 hours unless otherwise stated in Box 18, Sundays (or local equivalent) and holidays expected with the effect that laytime shall commence to count 6 hours after such notice has been tendered.</i></p>	<p><i>(b) *Notice of readiness may be tendered between 07.00 - 17.18.00 hours unless otherwise agreed and stated in Box 14, Sundays (or local equivalent) and holidays expected ("SHEX").</i></p>
<p><i>Time used in shifting from waiting place to the loading berth shall not count as laytime. Time actually used before</i></p>	<p><i>Laytime shall commence 6 hours after such notice has been tendered. Time used in shifting from waiting place to the loading berth shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count</i></p>

<p><i>commencement of laytime shall count as half time.</i></p> <p><i>Laytime shall not count when the loading of cargo into the Vessel under this Charter is prevented by adverse weather conditions.</i></p> <p><i>*Note: (a) and (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 13. If no alternative is stated in Box 13 then sub-clause (a) shall apply.</i></p>	<p><i>as half time.</i></p> <p><i>Laytime shall not count when the loading of cargo into the Vessel under this Charter is prevented by adverse weather conditions.</i></p> <p><i>*Note: (a) and (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 13. If no alternative is stated in Box 13 then sub-clause (a) shall apply.</i></p>
---	---

La CEMENTVOY es una póliza de fletamento de puesto de atraque y el aviso de disponibilidad deberá presentarse a la llegada al designado puesto de atraque, en cuanto el buque llegue y en este listo para la carga. Dicho aviso será tendido de acuerdo a lo establecido en la casilla 13 sean aplicables las condiciones tanto SHINC o SHEX. Las horas de oficina para SHEX son, de forma predeterminada de 07.00 – 18.00 pm. Las partes en todo caso podrán optar por una alternativa de horario de oficina si así lo desean. La propia cláusula prevé las 6 horas usuales de turn time (tiempo de espera) para los fletadores como es costumbre en el cemento.

Para evitar los problemas asociados con el de términos como “weather working days” (días laborables de tiempo favorable) y “weather permitting days” (días favorables de tiempo que permite) la Cláusula 5 se apoya en una frase fácilmente interpretable como “adverse wheather conditions” (condiciones climáticas adversas) en lo que se refiere a qué tipo de condiciones climáticas deben regir para que cuente el tiempo de plancha.

Clause 6. Cleanliness of Vessel.

At loading port before tendering notice of readiness, the Owners and the Master shall ensure that the Vessel’s holds are clean and dry and in all respects suitable to receive the cargo.

If, after tendering notice of readiness, the Vessel is nevertheless found by the Charterers’ Surveyor not to be clean and dry, the time from the Vessel being found not to be clean and dry until she is in fact clean and dry shall not count as laytime or, if the Vessel is already on demurrage, as time on demurrage. The Owners shall be responsible for unavoidable

standby charges for trucks, railcars, barges and gangs incurred directly due to the resulting delay in loading.

If, in the Owners' opinion, acceptance of the holds is unreasonably withheld, the parties shall appoint jointly an independent Surveyor whose decision shall be final.

(a) If the independent Surveyor considers that the holds are insufficiently clean and dry to receive the cargo, then they shall be further cleaned and dried at the Owners' expense and laytime shall cease to count from the time she is rejected by the Charterers' surveyor until she is accepted by the independent Surveyor whose fees and expenses shall be paid by the Owners.

(b) If the independent Surveyor considers that the holds are sufficiently clean and dry to receive the cargo, his fees and expenses shall be borne by the Charterers and time to count as laytime.

La limpieza de las bodegas es un aspecto importante en el transporte del cemento, especialmente cuando se trata de cemento blanco, esta cláusula requiere de una especial atención. La obligación de limpieza y sequedad de las bodegas se refleja aquí al inicio de la redacción.

En caso de que dicha obligación no sea cumplida, las bodegas estén sucias, el tiempo de limpieza de dichas bodegas no contará como tiempo de plancha en caso de que sea así después de que se haya tendido el NOR.

Junto a ello también se establece la penalización de que cargarán con los gastos inevitables que surjan directamente por el tiempo de espera de los camiones, vagones, barcazas,... aquí la póliza intenta crear un equilibrio entre armadores y fletadores; aunque el primero no haya atendido a su obligación de tender el NOR una vez que el barco efectivamente estaba en condiciones óptimas de recibir la carga.

También parece pretender evitar actuaciones poco justas por parte de fletadores cubriendo así solamente los servicios que no pueden ser cancelados por el fletador al introducir la palabra inevitable (“unavoidable standby charges for trucks,...”) por lo que parece abrir una puerta al armador para reclamar y o negarse a cubrir aquellos servicios en la descarga que considere o sepa que pudieron ser cancelados.

Clause 7. Utilization of Holds and Hatches.

<p><i>If requested by the Charterers, the Owners shall distribute the cargo in the Vessel's holds utilizing the smallest possible number of holds but always subject to the Master's approval and only to the extent of the Vessel's trim and seaworthiness and the declared cargo quantity.</i></p>	<p><i>The Owners shall comply with the Charterers' request as to distribution of the cargo in the Vessel's holds utilizing the smallest possible number of holds but always subject to the Master's approval and only to the extent of the Vessel's trim and seaworthiness. Such approval shall not be unreasonably withheld.</i></p>
--	---

Esta cláusula se modificó en aras de evitar cualquier posible conflicto con el plan de estiba previsto en la Cláusula 4 (d). En la nueva versión se asegura el cumplimiento por parte del fletador la solicitud de usar el mínimo número de bodegas de forma que no afecte a la entrada de mercancía en el buque.

Cómo límite a la solicitud mencionada es la aprobación del Capitán, en aras de asegurar la seguridad del buque, asiento y navegabilidad de este.

Clause 8. Loading Methods and Costs

The Charterers shall ensure that when they load and spout-trim the Vessel, it shall be done in accordance with the Master's instructions. The Vessel shall be loaded using the method stated in Box 17 and further described below.

*(a) *By Shore Equipment through open hatches. – The Charterers shall load through open hatches and shall have the liberty of demanding that such hatches be opened only sufficiently to allow entry of the loading spout, but only to the extent made possible by the design of hatches. If the Charterers consider it necessary they shall provide tarpaulins or covers to be laid to cover the remainder of the opening, free of expense to the Owners and affixed in the Charterers' time.*

(b) By Shore Equipment through holes in hatch covers.

*(i) *Using existing holes - The Charterers shall make use of existing holes in each hatch cover for the introduction of loading equipment and for the escape of trapped air. The Owners warrant that the hatch cover of each hold into which cargo is to be loaded is fitted with the number and dimension (in mm) of holes as stated in Appendix A.*

*(ii) *Charterers cutting new holes - the Charterers shall cut the necessary number of holes in each hatch cover of the dimension (in mm) stated in Box 17(ii).*

All costs, risks and liabilities connected with the cutting, closing, welding or bolting of such holes, which shall be done under the supervision of a surveyor appointed by the Vessel's Classification Society, shall be borne by the Charterers and time shall count during such operations.

*(iii) *Owners cutting new holes – the Owners shall cut the necessary number of holes in each hatch cover of the dimension (in mm) stated in Box 17(ii).*

All costs, risks and liabilities connected with the cutting, closing, welding or bolting of such holes, which shall be done under the supervision of a surveyor appointed by the Vessel's Classification Society, shall be borne by the Owners and time shall not count during such operations.

(c) By the Vessel's own cranes and grabs operated by:

*(i) *Charterers' crane operators - The cargo shall be loaded into the Vessel's holds free of risk, liability and expense to the Owners by the Vessel's cranes and grabs, which shall be provided free of expense to the Charterers, at the rate as stated in Box 18(ii). In case of time lost due to breakdown or deficiency of the Vessel's gear or any other causes under the control of the Owners, the time so lost – pro rata the total number of cranes/grabs required at that time for the loading of cargo under this Charter Party - shall be added to the laytime allowed for loading.*

*(ii) *Owners' crane operators - The cargo shall be loaded into the Vessel's holds, at the Owners' risk, liability and expense, by the Vessel's cranes and grabs. The Owners shall provide the necessary crane operators for the loading of the Vessel for every shift required by the Charterers, subject to the maximum of crane hours per day as stated in Box 17(iii). The Charterers shall provide cargo to the Vessel's equipment at a rate equivalent to the loading rate stated in Box 18(ii) on the basis of which laytime allowed shall be calculated. However, if the Vessel is unable to achieve the loading rate stated in Box 18(ii) due to any reason under the Owners' control, such time lost shall not count as laytime or time on demurrage.*

**(a), (b)(i), (b)(ii), (b)(iii), (c)(i), and (c)(ii) are alternatives;*

Esta Cláusula junto con la Cláusula 14 (Métodos de Descarga y Costes) merece una particular atención al tratarse de detalles que pueden ocasionar costes derivados.

En el artículo se enumeran el tipo de métodos de carga que hay y en cada caso la responsabilidad de cada una de las partes a la par que las posibles consecuencias que tiene en el tiempo de plancha.

La introducción de esta cláusula en la nueva versión de la póliza así como la posibilidad de elección entre una alternativa u otra da muchísima flexibilidad y atención al detalle de cara a la redacción.

Clause 9. Rate of Loading.

<p><i>(a) *The cargo shall be loaded at the rate (in metric tons) as stated in Box 19(ii) per day of 24 consecutive hours(SHINC).</i></p> <p><i>(b) *The cargo shall be loaded at the rate (in metric tons) as stated in Box 19(ii) per day of 24 consecutive hours,(SHEX), unless used, in which event half time used shall count.</i></p> <p><i>*(a) and (b) are alternatives: Indicate alternative agreed in Box 19(i). If no alternative is stated in Box 18(i) then Sub-clause (a) shall apply.</i></p>	<p><i>(a) *The cargo shall be loaded at the rate (in metric tons) as stated in Box 18(ii) per day of 24 consecutive hours, Sundays and holidays included (SHINC).</i></p> <p><i>(b) *The cargo shall be loaded at the rate (in metric tons) as stated in Box 18(ii) per day of 24 consecutive hours, Sundays and holidays excepted (SHEX), unless used, in which event half time used shall count.</i></p> <p><i>Weather hindrances. - Laytime shall not count when the loading of cargo into the Vessel under this Charter is actually prevented by adverse weather conditions.</i></p> <p><i>*(a) and (b) are alternatives: Indicate alternative agreed in Box 18(i). If no alternative is stated in Box 18(i) then Sub-clause (a) shall apply.</i></p>
--	---

La tasa de carga se da de forma predeterminada en toneladas métricas SHINC. Pero las partes tienen la opción de seleccionar la alternativa SHEX (opción (b)).

Es relevante la provisión, en la que se establece que no contará como tiempo de plancha los periodos en que se suspenda la carga a causa de condiciones climatológicas adversas, ha sido llevada a la Cláusula 5 al considerarse que era más adecuado.

Clause 10. Risk, Liability and Expense of Loading and Trimming.

<i>Unless otherwise stated in Clause 8 (Loading Methods and Costs), the cargo shall be loaded in accordance with applicable environmental regulations and spout-trimmed into the Vessel's holds, free of risk, liability and expense to the Owners.</i>	<i>Unless otherwise stated in Clause 8 (Loading Methods and Costs), the cargo shall be loaded and spout-trimmed into the Vessel's holds, free of risk, liability and expense to the Owners.</i>
---	---

Esta Cláusula se ha renombrado (CEMVOY 1990 “Risk, Liability & Expense”) para hacer más clara su aplicación ya que anteriormente sólo se refería a los costes.

Se introdujo la referencia al cumplimiento de la regulación medioambiental se ha realizado para cubrir los requerimientos de minimizar el polvo y derrames en los puertos carga y descarga. Como resultado de esta enmienda se eliminó la Cláusula 30 de la Póliza CEMENTVOY 2006 (*Pollution Caused by Cement and Cement Clinker Cargos*).

Clause 11. Advance Notices.

<p><i>On sailing from the loading port the Owners/Master shall give the Charterers and the agents at the discharging port (as per Boxes 4 and 30(ii) respectively) the following information:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>(a) the date of departure;</i> <i>(b) the bill of lading quantity;</i> <i>(c) the number of holds utilized; and</i> <i>(d) the Vessel's ETA at the discharging port.</i> <p><i>Thereafter the Owners/Master shall give the Charterers and discharging port agents the notices of ETA as per Box 20.</i></p>	<p><i>On sailing from the loading port the Owners/Master shall advise the Charterers and the agents at the discharging port (cable and telex address as per Boxes 4 and 30(ii) respectively) the:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>(a) date of departure,</i> <i>(b) bill of lading quantity and;</i> <i>(c) number of holds utilized; and date of</i> <i>(d) the Vessel's expected arrival at the discharging port followed by the number of days as per Box 22 notices of E.T.A.</i>
---	---

Esta cláusula se ha reestructurado para enumerar la secuencia de los avisos que deben ser dados por los Armadores. De acuerdo a la previsión original se estipulaba que las partes debían acordar la frecuencia de los ETA dados en ruta hacia el puerto de descarga.

Clause 12. Notice of Readiness to Discharge and Counting of Laytime.

<p>Notice of readiness shall not be tendered until the Vessel is alongside the berth and in all respect ready to discharge. However, should the berth be occupied or should the Charterers or receivers prevent the Vessel from proceeding to the berth after her arrival at or off the port, notice of readiness may be tendered on arrival at or off the port, whether in berth or not, whether in port or not, whether in Free Pratique or not, and whether in Customs cleared or</p>	<p>Notice of readiness shall not be tendered until the Vessel is alongside the berth and in all respect ready to discharge. However, should the berth be occupied or should the Charterers prevent the Vessel from proceeding to the berth after her arrival at or off the port, notice of readiness may be tendered on arrival at or off the port, whether in berth or not, whether in port or not, whether in Free Pratique or not, and whether in Customs clearance or</p>
--	---

<p>not.</p> <p>(a) *Notice of readiness may be tendered at any time of the day, night, unless otherwise agreed and stated in Box 20, SHINC.</p> <p>(b) *Notice of readiness may be tendered between 07.00 - 18.00 hours SHEX unless otherwise stated in Box 21.</p> <p>Laytime shall commence 6 hours after such notice has been tendered.</p> <p>Time used in shifting from the waiting place to the discharging berth shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count as half time.</p> <p>Actual time lost in obtaining Free Pratique or Customs Clearance shall not count as laytime.</p> <p>Laytime shall not count when the discharging of cargo from the Vessel is prevented by adverse weather conditions. *Note: (a) and (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 20. If no alternative is stated in Box 20 then Sub-clause (a) shall apply.</p>	<p>not.</p> <p>Notice of readiness may be tendered at any time of the day, night, Sundays and holidays included with the effect that laytime shall commence to count 6 hours after such notice has been tendered.</p> <p>Time used in shifting from waiting place to the discharging berth shall not count as laytime. Time actually used before commencement of laytime shall count as half time.</p>
--	--

Esta cláusula provee a las partes con la posibilidad de tomar varias alternativas en la descarga, que sea SHINC o SHEX. En caso de que las partes tomen la opción SHEX podrán elegir incluso entre tener establecidas las horas de oficina o cualquier otra cosa acordada que satisfaga sus intereses.

Para evitar disputas recurrentes en la interpretación tradicional de fórmulas como “weather working day” o “weather permitting”, al igual que la cláusula referente a la carga, opta por una forma simplificada como “adverse weather”.

Clause 13. Rate of Discharging.

Al igual que en la carga se emplean la póliza brinda opciones para la descarga SHINC o SHEX pero esta vez en el puerto de descarga.

Clause 14. Discharging Methods and Costs

<p><i>The Charters shall ensure that when they discharge the Vessel, it shall be done in accordance with the Master's instructions.</i></p> <p><i>(a) *By shore equipment. - The cargo shall be discharged from the Vessel's holds free of risk, liability and expense to the Vessel at the rate (in metric tons) as stated in Box 26(ii).</i></p> <p><i>(b) By the Vessel's own cranes and grabs operated by:</i></p> <p><i>(i) *Charterers' crane operators. - The cargo shall be discharged and taken away from the Vessel's holds free of risk, liability and expense to the Vessel by the Vessel's cranes and grabs which shall be provided free of expense to the Charterers. In case of stoppages time lost due to breakdown or deficiency of the Vessel's gear or any other causes under the control of the Owners, the time so lost– pro rata the total number of cranes/grabs utilized required at that time for the discharging of this cargo under this Charter Party - shall be added to the laytime</i></p>	<p><i>The Charters shall ensure that when they discharge the Vessel, it shall be done in accordance with the Master's instructions.</i></p> <p><i>(a) *By shore equipment. - The cargo shall be discharged from the Vessel's holds free of risk, liability and expense to the Vessel at the rate (in metric tons) as stated in Box 25(ii).</i></p> <p><i>(b) By the Vessel's own cranes and grabs operated by shore drivers.</i></p> <p><i>(i) The cargo shall be discharged and taken away from the Vessel's holds free of risk, liability and expense to the Vessel by the Vessel's cranes and grabs which shall be provided free of expense to the Charterers at the rate as stated in Box 26. In case of stoppages time lost due to inefficiency of the Vessel's gear or any other causes under the control of the Owners, the time so lost shall be calculated pro rate in relation to the</i></p>
--	---

<p>allowed for discharging.</p> <p>(ii) * Owners' crane operators. - The cargo shall be discharged from the Vessel's holds at the Owners' risk, liability and expense by the Vessel's cranes and grabs. It is understood that the Owners shall provide the necessary crane operators for the discharging of the Vessel for every shift required by the Charterers, subject to the maximum of crane hours per day as stated in Box 24(ii). The Charterers shall receive the cargo from the Vessel's equipment at the take-away rate stated in Box 25(ii) on the basis of which laytime allowed shall be calculated. However, if the Vessel is unable to achieve a discharging rate equivalent to the take-away rate stated in Box 25 (ii) due to any reason under the Owners' control, such time lost shall not count as laytime or time on demurrage.</p> <p>*Note: (a), (b)(i) and (b)(ii) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 24(i). If no alternative is stated in Box 24(i) then Clause 14(a) shall apply.</p>	<p>number of cranes/grabs at the hatches utilized required at that time for the carriage of this cargo on the Vessel and such time lost shall be added to the laytime allowed for discharging.</p> <p>(ii) The cargo shall be discharged from the Vessel's holds at the Owners' risk, liability and expense to the ship's rail only, otherwise free of risk, liability and expense to the Vessel as fact as can be by the Vessel's cranes and grabs or pneumatic equipment operated by crew. It is understood that the Owners shall provide the necessary crew for the discharging of the Vessel for every shift required by the Charterers, subject to the maximum of crane hours per day as stated in Box 24(ii). The Charterers shall receive the cargo from the Vessel's equipment at the take-away rate stated in Box 25(ii) on the basis of which laytime allowed shall be calculated. However, if the Vessel's crew is unable to achieve a discharging rate equivalent to the take-away rate stated in Box 25 (ii) due to any reason under the Owners' shall not entitled to claim on demurrage for the time so lost. In case of stoppage due to inefficiency of the Vessel's gear,</p> <p>*Note: (a), (b)(i) and (b)(ii) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 24(i). If no alternative is stated in Box 24(i) then Clause</p>
---	---

14(a) shall apply.

Clause 15. Cleaning after Discharging.

<i>After the Charterers' shore discharging equipment or the Vessel's grabs have removed as much cargo as possible, to facilitate the discharging of the remaining cargo residues, the Charterers shall supply free of risk, liability and expense to the Owners, suitable trimming equipment, including bulldozers, and labour. The discharging will be considered completed and laytime shall cease when the Vessel has been shovel cleaned and all the Charterers' equipment has been returned to the shore.</i>	<i>After the Charterers' shore discharging equipment or the Vessel's grabs have removed as much cargo as possible, to facilitate the discharging of the remaining cargo residues, the Charterers shall supply free of risk, liability and expense to the Owners, trimming equipment, including bulldozers, and labour. The discharging will be considered completed when the Vessel has been shovel cleaned and all the Charterers' equipment has been returned to the shore and laytime shall then cease to count.</i>
--	---

Esta cláusula introduce una obligación para el fletador de cara al armador para con la limpieza del barco. Como medida especialmente inclinada a convencer al fletador aparece la medida de que la descarga no terminará hasta que el barco se encuentre en perfectas condiciones de limpieza tras haber realizado el transporte, junto con que el tiempo no parará. Por lo que cualquier retraso en la maquinaria para a limpieza podría conllevar a un importante aumento de costes para el fletador.

Clause 16. Demurrage and Despatch Money.

<i>a) Loading Demurrage shall be paid by the Charterers at the rate stated in Box 15 per day or pro rata for any part of a day the Vessel is detained beyond the laytime allowed for loading.</i>	<i>Demurrage shall be paid by the Charterers at the rate stated in Box 27 per day or pro rate for any part of a day the Vessel is detained beyond the laytime allowed for discharging. Should the Vessel remain on demurrage</i>
---	--

<p><i>If the Vessel has been on demurrage for 15 days or more and no cargo has been loaded, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If the Owners exercise such option the Charterers shall pay the Owners the demurrage accrued before cancellation and no other claim against the Charterers shall be prejudiced thereby.</i></p> <p><i>*Despatch Money (if agreed in Box 16) shall be paid by the Owners at half the demurrage rate for all laytime saved.</i></p> <p><i>(b) Discharging</i></p> <p><i>Demurrage shall be paid by the Charterers at the rate stated in Box 22 per day or pro rata for any part of a day the Vessel is detained beyond the laytime allowed for discharging.</i></p> <p><i>*Despatch Money (if agreed in Box 23) shall be paid by the Owners at half the demurrage rate for all laytime saved.</i></p> <p><i>(c) Payment</i></p> <p><i>Demurrage shall be due from the Charterers day by day and shall be paid promptly on receipt of the Owners' invoice.</i></p> <p><i>Should the Charterers dispute any part of the demurrage claim they shall present promptly their reasons therefor. The disputed part of the demurrage, if any, shall be discussed and settled soonest thereafter.</i></p> <p><i>Despatch Money shall be paid promptly</i></p>	<p><i>at the discharging port for a period in excess of 14 days, the Charterers shall pay to the Owners demurrage every 14 days.</i></p> <p><i>*Despatch Money (if agreed in Box 28) shall be paid by the Owners at half the demurrage rate for all laytime saved.</i></p> <p><i>Demurrage/Despatch Money shall be finally settled and paid within 30 days of submission of claims supported by all relevant documents.</i></p> <p><i>The Owners shall endeavour to present Statement of Facts not later than 30 days after completion of discharging.</i></p> <p><i>discharging.</i></p>
---	---

<p><i>on receipt of the Charterers' invoice.</i></p> <p><i>(d) Time Bar</i></p> <p><i>Demurrage and dispatch claims, if any, shall be presented not later than 90 days after completion of discharge with available supporting documents. Any claim received later than 90 days after completion shall be considered null and void by both parties.</i></p> <p><i>* Note: Optional, only applicable if agreed and stated in Box 16 and/or Box 23.</i></p>	
---	--

En relación al despacho y demoras la Cementvoy 2006 ha pasado a tener una versión consolidada del asunto, aunque si bien distingue en su aparatados para cuando se vaya a realizar la carga.

Nótese que el despacho es opcional y solamente aplicable siempre y cuando así se acuerde y se especifique expresamente.

Clause 19. Draft Survey.

<p><i>The weight of cargo taken on board shall be determined for bill of lading purposes by draft survey at the loading port.</i></p>	<p><i>The weight of cargo taken on board shall be determined for bill of lading purposes by draft survey at the loading berth.</i></p>
---	--

Aunque el cambio realizado en este artículo es mínimo es importante mencionar la importancia de este peritaje no solo de cara a la estimación de la carga, sino también de cara a que en muchas ocasiones se requiere un *Draft survey certificate* como documentación dentro del viaje para verificar que la cantidad recibida es la acordada.

Clause 23. Stevedore Damage.

<p><i>(a) The Charterers shall be responsible</i></p>	<p><i>(a) The Charterers shall be responsible</i></p>
---	---

<p>for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores at both ends. Such damage, as soon as apparent, shall be notified immediately by the Master to the Charterers or their port agents and their Stevedores. The Owners/Master shall Endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgment of the damage claims caused.</p> <p>(b) Stevedore damage affecting seaworthiness or the proper working of the Vessel and/or her equipment shall be repaired without delay before the Vessel sails from the port where such damage was caused and shall be paid for by the Charterers. Other repairs shall be done before the completion of the voyage, where practicable, or otherwise at a place mutually agreed between the parties. All costs of such repairs shall also be for the Charterers' account and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.</p> <p>*if option 8(c)(ii) and/or 14(b)(ii) have been selected then this Clause shall not apply to the loading and/or discharging operation as the case may be.</p>	<p>for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores at both ends. Such damage, as soon as apparent, but in any case before the Vessel sails shall be notified in writing by the Master to the Charterers or the port agents and to the Stevedores. The Owners/Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgment of liability and to settle stevedore damage claims direct with the Stevedores including any compensation for time lost for repairing such damage.</p> <p>24.2. The Charterers shall have the right to perform any repairs of stevedore damage at any time prior to or before the completion of the voyage, unless otherwise mutually agreed but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness before the Vessel sails from the port where such damage was caused. Time used for such repairs shall count as laytime.</p>
--	---

La redacción del artículo ha sido cambiada de tal manera que el armador no está forzado a obtener de los estibadores su reconocimiento sobre la responsabilidad por escrito o tratar de solucionar directamente con los estibadores cualquier daño causado.

Por otro lado la responsabilidad de reparación por parte de fletadores se reduce solamente al pago del daño.

En caso de escogerse la opción 8 c) ii) () y la opción 14)b)ii) (Uso de las gruas y cucharas del barco para la descarga), lógicamente esta opción no será llevada a cabo.

Clause 24. Owners' Liability for Damage.

<i>Save to the extent otherwise in this Charter Party expressly provided, the Owners shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) caused by the Vessel or her equipment whilst operated by the Vessel's crew to the loading or discharging berth(s) or to barges, if any, used for cargo operations, as well as damage caused to Charterers' loading/discharging appliances, provided always that written notice of such damage is given to the Master at the time of occurrence. Time lost as a result of such damage shall not count as laytime but only to the extent that cargo operations are prevented or delayed thereby.</i>	<i>Save to the extent otherwise in this Charter Party expressly provided, the Owners shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) caused to the loading or discharging berth(s) or to barges, if any, used for cargo operations, as well as damage caused to Charterers' loading/discharging appliances, provided always that written notice of such damage is given to the Master at the time of occurrence. Actual time lost as a result of such damage shall not count as laytime but only to the extent that cargo operations are prevented or delayed thereby.</i>
---	--

Esta cláusula se ha independizado de la cláusula del Daño por estiba especialmente para dejar muy claro que solo será responsable en caso de que el daño se haya realizado por el barco o su equipo mientras se operaba la maquinaria para la estiba por el personal del barco.

Clause 26. Dues, Taxes and Charges.

(a) On the Vessel. - The Owners shall pay all dues, duties, taxes and other

charges customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.

(b) On the cargo. - The Charterers shall pay all dues, duties, taxes and charges levied on the cargo at the port of loading/discharging, howsoever the amount thereof may be assessed.

(c) On the freight. - Taxes levied on the freight shall be paid by the Owners or the Charterers as agreed in Box 28.

La presente cláusula es una copia de la incluida en la póliza GENCON 1994, a la cual me remito en lo que se refiere a su descripción.

Clause 27. Bill of Lading.

Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "CEMENTVOYBILL 2006" Bill of Lading form, always in accordance with Mate's Receipts and without prejudice to this Charter Party, or by the Agents provided written authority has been given by Owners to the Agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.

Bills of Lading shall be signed as per "Cementvoybill" Bill of Lading form

Dicha cláusula que originalmente resultaba algo parca, en la versión actual específica que los conocimientos de embarque deben estar de acuerdo con el Recibo de embarque así como la obligación por parte del fletado de indemnizar al armador en caso de que deba

afrontar responsabilidades superiores a las cubiertas por la póliza pero consecuencia de la realización del viaje

Clause 28. Lien.

The Owners shall have a lien on the cargo and all sub-freights payable in respect of the cargo for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages, and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight and demurrage.
--	---

En este caso la actualización ha consistido en tratar de forma más específica lo ya cubierto por esta cláusula al ser la primera versión de 1990 demasiado escueta.

La póliza Cementvoy 2006 ha incluido pólizas generales las cuales serán escuetamente descritas por suponer una novedad, pero al tratarse de un trabajo específico sobre el transporte de cemento no dedicaré un análisis más detallado:

Clause 30. Oil Pollution Charter Party Clause (Non Tankers). Cláusula estándar de Clubs de P&I relative a la obligación por parte de los armadores de proveer de la debida certificación respecto a la contaminación por hidrocarburos.

Clause 31. BIMCO U.S. Customs Advance Notification/ AMS Clause for Voyage Charter Parties. Cláusula de BIMCO dedicada al establecimiento de responsabilidades de cara al cumplimiento de las obligaciones con la Autoridad Aduanera Estadounidense. De forma específica la obligación de presentación del Manifiesto de la Carga de forma previa a la llegada del buque a un puerto estadounidense a o a su paso por él.

Por último analizaremos la Parte III de esta póliza, novedad al no estar contemplada en la antigua versión de la póliza de 1994. Esta ya en su preámbulo marca que su ámbito de aplicación se dará tanto en cuanto se emplee un barco cementero especializado pero también dejando claro que es un suplemento a la Parte II con la excepción del clausulado que analizaremos, especificado por el preámbulo por otra parte.

Junto a esto, además añade una regla de interpretación en caso de conflicto entre ambas partes, señalando que la parte especializada prevalecerá sobre la parte general pero limitándose solo al conflicto esta superioridad.

<<The Clauses in this Part III apply only when the Vessel is described as a specialised cement carrier in Appendix B. Part III is a supplement to Part II with the exception of Clauses 8 (Loading Methods and Costs), 14 (Discharging Methods and Costs) and 15 (Cleaning after Discharging) of Part II which shall not apply. In the event of a conflict between the provisions of Part II and Part III the provisions of Part III shall prevail but only to the extent of such conflict.>>

Clause 41. Vessel

The Vessel shall be suitable for loading of the cargo in accordance with Clause 43 (Loading) and capable of receiving the cargo at the rate (if any) specified in Box 18(ii) and capable of discharging in accordance with Clause 44 (Self-Discharge) at the rate (if any) specified in Box 25(ii).

Esta cláusula es mucho más técnica, en el sentido de remisión a cualidades mecánicas del barco y de la operación, que la cláusula homologa de la Parte II, me lleva a concluir que la Cláusula 1 que por otra parte establece las responsabilidades de las partes y que a su vez también hace referencia al Buque caracterizado en el Anexo B aquí sigue teniendo plena validez y sin ella como bien se menciona en el preámbulo de la Parte III estaría incompleta.

Clause 42. Cleanliness of the Vessel.

If the Vessel's last cargo was of a different quality of cement than the cargo to be loaded or a different product, the Vessel's holds shall be cleaned and made ready in all respects to load the intended type of bulk cement. In such cases the Charterers or their agents shall have the right to inspect the Vessel's holds and to request the Owners to rectify any cleaning deficiencies, in which case Clause 6 shall apply.

La propia cláusula hace referencia a la segunda parte y aquí parece establecer una obligación de que en caso de que haya habido un cambio de calidades entre dos mercancías se establece la limpieza de las bodegas. Lo que si lo relacionamos con la Cláusula 6 es una obligación directa del armador y uno de los requisitos para la recepción de la carga.

Hay que añadir que los fletadores tienen derecho a la inspección de las bodegas de

forma previa al comienzo de la carga, así como que pueden solicitar una limpieza adicional.

Clause 43. Loading

(a) Loading shall be performed by stationary spout or other equipment as described in Appendix C.

(b) To maintain proper trim the Vessel may shift alongside the loading berth as necessary. The Charterers' responsibility for trimming the cargo shall be limited to the outreach of the stationary spout.

Aquí se dan detalles técnicos acerca de cómo debe realizarse la carga en el caso de que se realice a una terminal cementera, así como se establece claramente la responsabilidad del fletador por las operaciones de *trimming*, aunque limitado por el alcance de la boquilla estacionaria.

Clause 44. Self- Discharge

(a) The cargo shall be self-discharged from the Vessel's holds with the Vessel's pneumatic system as described in Appendix B into the receiver's silo at Owners' expense, but at Owners' risk only as far as the Vessel's permanent discharge lines. The terminal shall take delivery of the cargo through the receiving lines described in Appendix C at the guaranteed take-away rate stated in Box 25(ii).

(b) The Charterers/receivers shall provide and connect at their own expense and risk the inch diameter hoses stated in Appendix C between the Vessel's permanent cement manifolds and shore manifolds. The Vessel shall provide two (2) crew members to assist with the connecting/disconnecting/moving of hoses.

(c) Any time lost due to stoppages ashore shall count as time on demurrage if such shore stoppage(s) cause the overall take-away rate to be less than the guaranteed take-away rate. If the Vessel is unable to achieve a discharging rate equal to the discharge rate stated in Box 25(ii) (excluding stripping and free of any back pressure from silos and/or shore filters and/or other shore conditions preventing discharge at full capacity), the Owners shall not be entitled to claim demurrage for the time so lost.

Los fletadores deben asegurar aquí el ratio de descarga, en lo que respecta al resto de la operación la propia cláusula se dedica a través de los apartados a describir como debería

realizarse y a ir desglosando las responsabilidades entre las partes en cada punto de la descarga.

En el caso de descarga neumática al silo del receptor se hará por cuenta del armador, sin embargo aquí se distingue que su responsabilidad solo llegará hasta el punto final de las tuberías permanentes del barco (colectores), es decir hasta el punto en que conecta el sistema de descarga del buque con el sistema de recepción del silo.

En perfecta concordancia con lo dicho, el siguiente apartado establece que es el fletador el responsable de facilitar el diámetro de las mangueras ya descritas en el Apéndice C, destinadas a conectar con el sistema de descarga del barco, con los colectores.

En este punto queda claro que en caso de que haya cualquier tipo de contratiempo relacionado con que el fletador, y en los casos en los que el fletador no sea receptor, se vuelve especialmente importante que entre las partes se haya especificado de forma correcta el diámetro de dichas mangueras sea el correcto. Por lo que en caso de que el receptor no cumpliera con este detalle por la razón que fuese. Esto supondría una fuente de posibles demoras tal y como se desprende del último punto al seguir contando para la plancha cualquier parón en la descarga siempre y cuando sea consecuencia de la parte situada en tierra, es decir por parte del receptor de la mercancía.

Clause 45. Cargo Free Flowing – Packset Testing

(a) The cargo shall be free flowing and in the event the discharge rate falls substantially below the discharge rate stated in Box 25(ii) the Owners shall be entitled to take a sample of 40-50 kilograms at the time of the fall in discharge rate. The restricted cargo flow may be evidenced by cargo either “bridging” within the Vessel’s holds or by cargo “trailing” (plugging) in the discharge lines. The Owners shall provide historical discharge rate figures for the Vessel at the terminal in question and in the event there are no available statistics the Owners shall provide statistics from discharge operations at similar terminals.

(b) The sample shall be “Packset” tested at the Owners’ expense. If the test results prove a “Packset” value outside a range of 3-10 it shall be accepted that the cargo compacted during the laden voyage and was no longer free flowing causing the reduced discharge rate. The Owners shall be compensated for all time beyond the agreed allowed discharge time, based on the terminal’s receiving capacity, the Vessel’s historical performance less any relevant time which is for the Owners’ account, at the demurrage rate, and for any

incremental expenses incurred, including but not limited to extra fuel consumed and/or additional port costs.

Aquí se establece el mecanismo por el cual se resolverá la situación en caso de que un descenso abrupto del ratio de descarga. Aquí se dirime quién es el causante de una ralentización de la descarga, si es sea consecuencia del sistema de descarga del barco o del sistema de recepción de la mercancía o si es consecuencia del apelmazamiento de la mercancía durante el viaje.

Para ello se tomará una muestra del producto y será analizado. En caso de que dicho resultado sea positivo y sea el producto el causante de la reducción de la tasa de descarga, los armadores serán compensados por todo el tiempo por que se prolongue la descarga por encima del tiempo acordado.

Clause 46. Cargo Shortage Claims.

Where the Vessel/Owners are liable for loss or shortage of cargo under this Charter Party or any bill(s) of lading issued hereunder, they shall be responsible only for that part of the loss or shortage that exceeds one percent (1.0%) of the Bill of Lading weight.

Esta cláusula recoge la práctica usual en el transporte de cemento por el que cualquier diferencia inferior al 1% volumen anotado en el conocimiento de embarque es aceptada. Esto es debido a las propias características constructivas de estos barcos y a los sistemas de descarga empleados.

XII. Comparativa pólizas Gencon 1994 y Cementvoy 2006.

Ambas pólizas tienen claras diferencias generales que expondré de forma breve para a continuación pasar a la comparativa de artículo específicos comparables por la temática tratada.

De forma general la póliza Cementvoy es una póliza mucho más técnica que la póliza Gencon. Esto es lógico ya que una es una póliza que pretende abarcar las relaciones entre armadores y fletadores de cualquier tipo de producto y la póliza Cementvoy esta específicamente ideada para regular la relación entre armadores y fletadores de un producto en específico.

Dicho producto influye notablemente en la tecnicidad de esta póliza, por motivos tales como que es un producto que potencialmente puede producir daños en el barco

(solidificaciones, alta temperatura en la carga, manchas,...). Por lo que se vuelve primordial desde un principio el establecimiento de medidas respecto al barco y quién será responsable de ellas, un ejemplo claro es la limpieza de bodegas. En la póliza Gencon esto se trata de forma general y con un peso claramente menor que en la póliza Cementvoy. Ciertamente es negociable entre las partes y ambas son modificables. De forma global esto ya está realizado en un tipo de póliza por lo que en aras de la economicidad a la hora de negociar creo que en ese sentido es más adecuada la Cementvoy.

En caso de que a la hora de la negociación el armador quisiese imponer la póliza Gencon, siempre sería posible la inclusión del clausulado propio de la póliza en las partes en las que el armador se vea beneficiado, un buen ejemplo sería nuevamente la limpieza posterior a la descarga del producto.

Por otro lado operacionalmente se aprecia en la póliza Cementvoy la complejidad de los sistemas de carga y descarga con el cemento, estableciéndose claramente los posibles métodos. Mientras que, aunque en la póliza Gencon se hace referencia a los medios del barco para la descarga, estos son generales. En todo caso las responsabilidades en ambas pólizas por daños son similares, dentro de la especificación de cada una. Por otro lado se incluyen operaciones como lo establecido en el artículo 7, dicha apreciación puede facilitar bastante la relación entre armador y fletante en el sentido de cuidado del producto. Además de mantener un perfecto equilibrio al limitar esto a la aprobación última del capitán, principal responsable de la seguridad en el barco.

Una vez aclarado esto, la póliza Gencon 1994 es claramente pro armador y sin embargo la póliza Cementvoy 2006 la relación entre ambas partes es mucho más paritaria. En lo que se refiere a la responsabilidad del armador, esta está muy diluida en el caso de la póliza Gencon. Esto se aprecia claramente en las Cláusulas 2 y 1 respectivamente.

La póliza Cementvoy 2006 impone al armador la obligación de la debida diligencia en lo que se refiere a que el barco debe estar debidamente preparado para el transporte del cemento. Sin embargo en la póliza Gencon 1994, dicha responsabilidad se diluye gracias a la introducción de la exención de responsabilidad en caso de que la negligencia o la falta de la debida diligencia provengan de cualquiera de sus subordinados.

Entre ambas pólizas es la capacidad superior de generación de posibles demoras por parte de Gencon 1994 es muy superior, no ya tan solo por que de forma previa se incluyen términos SHEX, que en el caso de que se incluya la cláusula <<once in demurrage always in demurrage>>, usada muy a menudo en este tipo de póliza por otra parte, se verían incrementados,

Por un lado se introducen términos FIOST (*Free in and out, stowed and trimmed*) de forma exclusiva. Sin embargo en la póliza Cementvoy 2006, aunque se desprende de la cláusula 8 que estos términos son de aplicación siempre y cuando no se establezca lo contrario en la cláusula 8 (Métodos de carga y costes).

Por otro lado en los términos relativos al comienzo de la plancha el hecho de que en la póliza Cementvoy 2006 el NOR no pueda ser tendido que el barco este en muelle, se minora el riesgo en términos de demoras surgidas por tiempos en espera en la zona de fondeo, que puedan surgir con condiciones como WIPON, WCCON y WIFPON.

Otra diferencia entre ambas pólizas es que se aprecia que la póliza Cementvoy es bastante posterior a la última versión de Gencon. Los términos de esta buscan una mayor exactitud y regulan de una forma más global la relación. No dejando al arbitrio de que las partes lo incluyan o no. Dando un cierto carácter de más seguridad.

Aunque esto también puede interpretarse por el lado opuesto.

XIII. Conclusiones.

Como conclusiones generales al presente trabajo y desde el punto de vista de un exportador, fletador considero que para realizar un transporte óptimo de estos dos materiales es imprescindible realizar un esquema de pasos a seguir para que después pueda ser incorporado a cada una de las fases de forma adecuada ya que todas ellas se relacionan.

Primero es imprescindible realizar un estudio tanto desde el punto de origen como de destino en lo que se refiere a infraestructuras desde donde partirá hasta donde finalizará su trayecto la mercancía.

En el caso de falta de cualquier tipo de infraestructura de almacenamiento no quedará otro remedio que el envío de cemento ensacado. Lo cual nos llevará al uso de la póliza Gencon al ser mercancía a granel. En función del puerto de origen y de destino deberemos adaptar dicha póliza durante la negociación con el armador para que se produzcan las menores demoras. En caso de puertos muy congestionados deberíamos de evitar a toda costa el empleo de cláusulas como WPON, WCCON o WFPON. Para evitar que el NOR se tienda de una forma previa a que el barco este realmente preparado para la descarga. Es decir atracado en muelle. Ya que en estos casos y debido al lento ritmo de descarga (estiba manual) es muy fácil la aparición de demoras. Así como que sería recomendable realizar la descarga en términos SHINC, aunque esto dependiendo del coste que sea más eficiente, es decir dependerá del coste de la mano de obra del país de destino.

En caso de que se fuera a transportar clinker y la descarga se realizara a camión. La póliza que quizás más se adapte es la Cementvoy, ya que incluye el uso de grúas y cucharas y sus términos son algo más amigables para el fletador desde el punto de vista de responsabilidades así como que no se impone de una forma obligatoria la cláusula FIOST para la carga y descarga. En todo caso será necesario, así como que ya están definidas gran parte de las operaciones a realizar así como obligaciones de ambas partes de cara a este producto. Como es la preparación del propio barco y la posibilidad ofrecida por la propia póliza de inspecciones previas. Lo cual puede asegurar que no se producirán incidencias debido negligencias por parte del armador o por el estado del propio barco.

Esta preferencia por la póliza Cementvoy se debe especialmente a que ya tiene previsto en su clausulado operaciones que , aunque perfectamente realizables con una póliza Gencon, ya suponen una negociación mayor al no estar incluidas.

Cabe decir que todo lo negociado y acordado en la póliza deberá plasmarse en el acuerdo de compraventa. Esto complica mucho las negociaciones y llevarán a situaciones en las que por la no aceptación de una de las partes de cierto clausulado pueda derivar en costes para el fletador. Esto se puede apreciar por ejemplo en la tasa de demoras o por la falta de negociación de extremos tales como la adecuación de la tasas de descarga a la realidad. Aunque muchas veces se trate de proporcionar tasas de carga y descarga algo inferiores a los reales, en ocasiones pueden llevar a circunstancias sobrevenidas no relacionadas con de forma directa con el propio barco que lleven a que una póliza acordada de forma perfecta entre las partes deriven en situaciones sobrevenidas de demoras.

Un ejemplo claro es la falta de planificación adecuada respecto de la documentación necesaria para el transporte. Habitualmente cada país de destino tiene sus propia normativa de cara a importaciones y productos como el cemento pueden estar sometidos desde certificados sanitarios como es el *Medical Data Sheet* necesario al ser una sustancia corrosiva e irritante hasta certificados en los que se especifique que dicho material no es radiactivo (*Non radioactiveness certificate*) o que sea necesario que la calidad incluya una especificación cualitativa (la no inclusión de un componente) por resultar este tóxico. Todas estas circunstancias aunque menores y sin tener una relación directa con el barco, pueden llevar a que no se pueda realizar el despacho de la mercancía por un mero “papel” o trámite burocrático.

Esto no debe tomarse a la ligera ya que ni con la póliza más benévola por parte de un armador es posible superar estas adversidades.

Especialmente una de las grandes fuentes de discrepancias puede ser una carta de crédito entre comprador y vendedor. Estos documentos establecen cláusulas que deben ser específicamente puestas en el conocimiento de embarque que pueden entrar en directa confrontación con lo acordado con el armador.

Esto puede apreciarse en casos como la no inclusión de la cláusulas en la carta de crédito como <<Bill of Lading Charter Party acceptable>>. Esta simple no inclusión condiciona que el vendedor no pueda recibir el pago de la carta de crédito de una venta cuyo transporte se haya realizado bajo una póliza de viaje. Esta circunstancia es fácilmente subsanable, pero depende de que el receptor-comprador quiera modificarla. Por lo que ya el método de pago se ve desvirtuado en caso de que no se realizare.

Considero que ambas pólizas pueden englobar las necesidades de las partes, dependiendo de lo que se busque. En relación a estos productos considero que la póliza que regula este transporte lo realiza de una forma mucho más completa, pero esto también puede suplirse en la póliza Gencon gracias a una buena negociación y siempre y cuando se tengan claras todas las etapas de este transporte.

BIBLIOGRAFIA

<https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2017/01/InterceM-Shipping-Marseille-2016.pdf>

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/11/global_cement_trade_flows_and_us_imports.pdf

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/10/north_american_cement_trade_flows.pdf

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/10/sizes_and_capabilities_of_export_import_and_distribution_terminals_for_cement_and_clinker.pdf

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/10/seaborne_trade_and_distribution_of_cement_and_clinker.pdf

<https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2017/01/InterceM-Shipping-Marseille-2016.pdf>

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/10/mechanical_pneumatic_shipunloaders.pdf

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/10/storage_systems_for_cement.pdf

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/10/pneumatic_transfer_from_storage.pdf

<https://www.skuld.com/Documents/Topics/Cargo/Transportation%20of%20cement/Transportation%20of%20Cement.pdf?epslanguage=en>

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/10/economical_modelling_of_cement-terminals.pdf

https://cementdistribution.com/wp-content/uploads/2016/10/managing_cement_exports.pdf

https://docentes.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_31493.pdf

http://www.fleetle.com/a/d/pdf/gencon_76.pdf

http://www.fleetle.com/a/d/pdf/cementvoy_2006.pdf

The ICR Handbook on Global Cement Trade and Distribution. First Edition. 2014. Cement Distribution Consultants.

Global Cement Report 2015. Eleventh edition. Cement Review Global Cement Report 2014. Tenth Edition.

Cement Review Global Cement Report 2013. Ninth Edition.

Cement Review Global Cement Report 2012. Eighth Edition.

<https://www.skuld.com/topics/cargo/solid-bulk/industrial-cargoes/transport/loss-prevention/>

<https://www.skuld.com/topics/cargo/solid-bulk/industrial-cargoes/transport/contractual-obligations/>

<https://www.skuld.com/topics/cargo/solid-bulk/industrial-cargoes/transport/london-arbitration-1/>

Código IMSBC

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_CEMENTVOY_2006.ashx Booklet

CEMENTVOY 2006 (BIMCO Standard Voyage Charter Party for the Transportation of Bulk Cement).

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx

https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Voyage_Charter_Parties/GENCON_94/Explanatory_Notes_GENCON94.aspx

Booklet GENCON 94 (BIMCO General Voyage Charter Party)