



# Máster en Negocio y Derecho Marítimo

33<sup>a</sup>

PROMOCIÓN  
2016/17



más del 90%  
de los alumnos  
incorporados al  
sector

*Alumno: Sergio Alberto Balader*

*Máster en Derecho Marítimo y Negocio IME-ICADE 2016-2017*

*Junio 2018*

*“<sup>12</sup> Y siendo incómodo el puerto para invernar, la mayoría acordó zarpar también de allí, por si pudiesen arribar a Fenice, puerto de Creta que mira al nordeste y sudeste, e invernar allí.*

*<sup>13</sup> Y soplando una brisa del sur, pareciéndoles que ya tenían lo que deseaban, levaron anclas e iban costeano Creta.*

*<sup>14</sup> Pero no mucho después dio contra la nave un viento huracanado llamado Euroclidón.*

*<sup>15</sup> Y siendo arrebatada la nave, y no pudiendo poner proa al viento, nos abandonamos a él y nos dejamos llevar.*

*<sup>16</sup> Y habiendo corrido a sotavento de una pequeña isla llamada Clauda, con dificultad pudimos recoger el esquite.*

*<sup>17</sup> Y una vez subido a bordo, usaron de refuerzos para ceñir la nave; y teniendo temor de dar en la Sirte, arriaron las velas y quedaron a la deriva.*

*<sup>18</sup> Pero siendo combatidos por una furiosa tempestad, al siguiente día empezaron a alijar,*

*<sup>19</sup> y al tercer día con nuestras propias manos arrojamos los aparejos de la nave.*

*<sup>20</sup> Y no apareciendo ni sol ni estrellas por muchos días, y acosados por una tempestad no pequeña, ya habíamos perdido toda esperanza de salvarnos.”<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup>Hechos de los Apóstoles, 27:12-20, La Santa Biblia, Antigua Versión de Casiodoro de Reina (1569), revisada por Cipriano de Valera (1602), Revisión de 1960.]

### **DEDICATORIA**

*A mis padres, por transmitirme los valores de responsabilidad, perseverancia, constancia y excelencia, siempre han sido mi modelo a seguir y por el apoyo incondicional durante mi proceso de formación académica, gracias a ellos y su enorme esfuerzo pude concluir satisfactoriamente una importante etapa de mi vida.*

## **ÍNDICE:**

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
1.1 Importancia del transporte marítimo en la actualidad y el contrato de seguro marítimo	
<b>2. LA FIGURA DEL FLETADOR.....</b>	<b>11</b>
2.1 Definición e historia del contrato de fletamento	
2.2 Tipos de pólizas de fletamento. Análisis comparado de sus modelos y de algunas de sus cláusulas.	
2.2.1 Fletamento por viaje o <i>Voyage Charter</i>	
2.2.2 Fletamento por tiempo o <i>Time Charter</i>	
2.2.3 Fletamento a casco desnudo o <i>Bareboat Charter</i>	
2.3 Evolución de las responsabilidades del fletador como consecuencias de algunos de los incidentes de vertidos de crudo en el mar a lo largo de la historia. Especial mención al caso <i>Erika</i> .	
<b>3. TRANSFERENCIA DE RIESGOS AL MERCADO ASEGURADOR.....</b>	<b>57</b>
3.1 La importancia del seguro de Responsabilidad de los Fletadores. Coberturas y ejemplos.	
3.1.1 Clubs <i>Protection and Indemnity (P&amp;I)</i> .	
3.1.2 Coberturas y ejemplos.	

### **3.2 Institute Cargo Clauses (ICC):**

3.2.1 Origen y evolución de las *Institute Cargo Clauses (ICC)*.

3.2.2 *Institute Cargo Clauses A (ICCA)*.

3.2.3 *Institute cargo Clauses B (ICCB)*.

3.2.4 *Institute Cargo Clauses C (ICCC)*.

### **3.3 La Responsabilidad Civil Marítima y la necesidad de la cobertura de Responsabilidad de los fletadores.**

3.3.1 Necesidad documental del seguro obligatorio en relación al tipo de buque que interviene en el transporte marítimo. Especial mención a las *Blue Cards*.

## **4. DOCUMENTACIÓN EN EL TRÁFICO DE FLETAMENTO..... 93**

4.1 Obligaciones del asegurado y documentos para exigir responsabilidad a otras partes involucradas en caso de siniestro.

## **5. CONCLUSIÓN.....99**

## **6. DOCUMENTOS CONSULTADOS.....103**

6.1 Bibliografía.

6.2 Jurisprudencia

6.3 Sitios Web

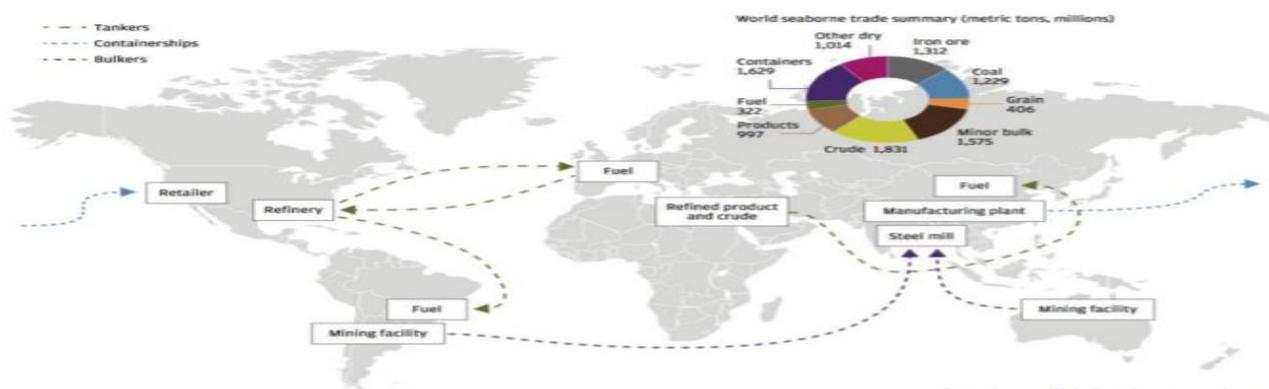
## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Importancia del transporte marítimo en la actualidad y la institución del seguro en el transporte marítimo de mercancías.

La elaboración de este trabajo tiene como objetivo el análisis de los diferentes riesgos o peligros marítimos que rodean a la figura del fletador en el transporte marítimo de mercancías. Para ello debemos de subrayar, en un primer lugar, la importancia del transporte marítimo y su incidencia en la sociedad; y en un segundo lugar, proporcionar a modo de introducción una serie de nociones sobre el origen y evolución de la institución del seguro en el transporte marítimo de mercancías.

El transporte marítimo es absolutamente esencial para la economía y el comercio internacional, ya que un alto porcentaje del comercio internacional de mercancías es transportado por mar y en el caso de los países en vías de desarrollo el porcentaje del comercio que se realiza con este tipo de transporte es aún mayor<sup>2</sup>, abarcando también el transporte en aguas interiores y el transporte intermodal. Para entender un poco más esta importancia en el siguiente mapa podemos observar las rutas de comercio más usuales para los tres principales sectores en el transporte marítimo, tales como carga seca, carga líquida y carga contenerizada.

#### Global Trade Routes for Three Main Shipping Sectors



Principal cargoes by shipping sector:

**Dry Bulk** → Dry cargo (e.g., Iron ore, coal, grain)  
**Tanker** → Liquids (e.g., crude oil, refined petroleum)  
**Containership** → Finished goods

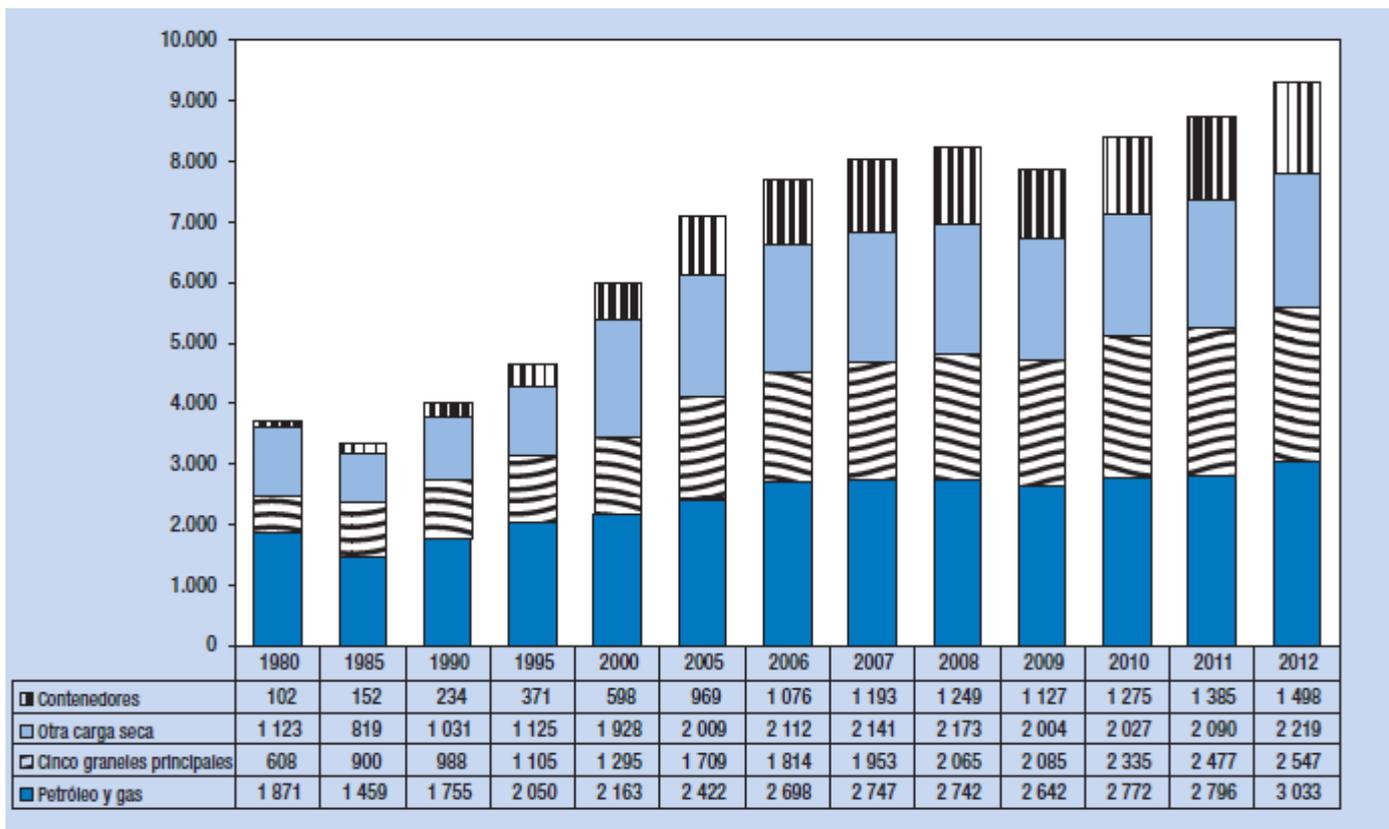
→ Roughly \$1.8 trillion has been invested in new vessels over the past 20 years.

<sup>2</sup> Review of Maritime Transport – 2013 – United Nations Conference on Trade & Development – p.13

Tal y como comentaba el Secretario General de la Organización Marítima Internacional en términos ingleses *International Maritime Organization* (de ahora en adelante *IMO*) en una nota de prensa en el Día Marítimo Mundial <<Actualmente alrededor del 90% del comercio mundial se transporta a través del transporte marítimo internacional. Sin él, no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para mantener el mundo actual.

La expansión constante que sigue experimentando el transporte marítimo se traduce en beneficios para los consumidores de todo el mundo a través del bajo costo de los fletes. Y aun así, se da el hecho de que la mayoría de la población mundial no está al tanto del papel fundamental que desempeña el transporte marítimo en sus vidas>>, de esta nota de prensa podemos extraer la idea de vínculo, cada vez más extendido, entre el transporte marítimo y la sociedad mundial, por ejemplo para mejorar las condiciones de empleo, seguridad y prosperidad de las personas mejorando el sector portuario y marítimo y todo esto empleando técnicas que respeten el medio ambiente y promueven el desarrollo de lo que se conoce como “economía azul en el mar”, “economía verde” o “economía ecológica” definida como la ciencia que se ocupa de una gestión económica que favorece la sostenibilidad. Con este enfoque la economía azul es parte de la economía verde y totalmente compatible con ella, tal y como se proclamó en la Conferencia de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas celebrada en 2012 en Río de Janeiro .

Supone uno de los instrumentos más importantes y esenciales para la economía y la globalización, tendencia que ya es una realidad en el mundo del siglo XXI. Hace unos 30 años, ésta ya era una afirmación completamente cierta, pero hoy día lo es mucho más y para comprender la importancia económica del transporte marítimo basta con considerar la extraordinaria magnitud del volumen de mercancías que se transportan cada año, tal y como podemos observar en el siguiente gráfico, donde se muestra las toneladas cargadas de diferentes mercancías en determinados años (entre 1980 y 2012).



3

Este incremento en el volumen de mercancías transportadas ha propiciado una mejora y evolución en la construcción buques con capacidad suficiente para movilizar grandes volúmenes de mercancías en un solo viaje y permitir el desarrollo de la importación y exportación de toda clase de bienes y materias primas, llegando a contar, en el año 2012, con más de 104.305 buques comerciales de alta mar en servicio, es decir, un tonelaje total de 1.534 millones de TPM (toneladas de peso muerto) lo que supuso un crecimiento anual cercano al 10%<sup>4</sup>, flota mundial que se encuentra registrada en más de 150 naciones y emplea a más de un millón de marineros de prácticamente todas las nacionalidades.

<sup>3</sup>El Transporte Marítimo, el desglose para cada tipo de carga basado en el *Shipping Review and Outlook* varios números publicados por *Clarkson Research Services*.

<sup>4</sup> *Ibíd.* P. 38

La necesidad de satisfacer todo esta gran demanda de carga y alcanzar una reducción considerable de los tiempos de envío, han favorecido la participación de una serie de factores técnicos y normativos íntimamente ligados con la seguridad de la industria marítima, provocando que la *IMO* haya elaborado y adoptado un marco general de reglas mundiales relacionadas con la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y otras cuestiones jurídicas relativas a la seguridad marítima para hacer que el sector marítimo sea cada vez más seguro y favorable tanto para el medio ambiente como para las personas<sup>5</sup>

Todo este conjunto de reglas generales nos lleva a la necesidad de remarcar la especial importancia de una de las instituciones más antiguas del sector marítimo, como lo es el “Contrato de Seguro Marítimo”, del que debemos saber qué; desde el punto de vista del seguro es algo más que una simple variedad del mismo, considerado la cuna y origen de todos los seguros que hoy en día conocemos; y desde el punto de vista del contrato puede llegar a considerarse como uno de los más importantes para el desarrollo de la navegación y el comercio marítimo ya que tiene como fin dotar de cobertura a todos los riesgos o peligros que rodean a este tipo de transporte; los conocidos con el nombre de “riesgos marítimos”, no solo los riesgos ligados a un viaje o navegación, sino a todos los riesgos relacionados a operaciones o trabajos en los que el elemento marino interviene, incluso en aquellos casos en que la actividad no se desarrolla en el mar como por ejemplo: el seguro que cubre la carga después de su desembarco, o el que cubre al buque durante su construcción.

Siguiendo esta línea, debemos establecer que el origen del contrato de seguro marítimo no está ciertamente demostrado; algunos autores consideran que su origen se remonta en torno al año 400 antes de Cristo; cuando se encontraron los primeros vestigios de una ley expresa en la isla de Rodas (Grecia) ciudad que incorporó en su legislación la institución de la “avería gruesa” o “avería común” también conocida con el nombre de “ley de la echazón”; otros autores consideran que el origen de este contrato se remonta a la época de los romanos, concretamente a una institución romana llamada *Foenus Nauticum* que llegó hasta nosotros como “préstamo a la gruesa”.

---

<sup>5</sup> OMI, <<“El transporte marítimo: indispensable para el mundo”, seleccionado como lema del Día marítimo mundial>>, Nota de prensa en la sede de la OMI en Londres 2016.

Autores como Uría González consideran que el origen del seguro marítimo se dio como consecuencia del tráfico entre las diferentes ciudades del Mediterráneo durante la Edad Media<sup>6</sup>.

<<Como es sabido, el objeto fundamental del préstamo a la gruesa, al igual que el del seguro, consistía en cubrir el riesgo de pérdida o daños del buque y de su cargamento. Se diferencian ambas instituciones en que, mientras en el seguro sólo se hace entrega de la indemnización una vez ocurrido el siniestro, en el préstamo a la gruesa, el prestamista entregaba el capital al dueño del buque o del cargamento por anticipado, antes del comienzo de la expedición marítima, habiéndose de devolver éste sólo en caso de feliz arribo de la nave a puerto; es decir, en caso de no ocurrir el siniestro>><sup>7</sup>, es decir, según la afirmación del jurista y marino José Luis Rodríguez Carrión la diferencia fundamental entre el seguro y el préstamo a la gruesa era el momento en el que se abonaba el capital o indemnización al dueño del buque en casa de que ocurriera un siniestro.

Sin embargo, y a pesar de todos estos antecedentes existentes, por razones históricas, el predominio del Imperio Inglés en el siglo XVII hizo que el comercio marítimo se desarrollara en gran dimensión en ese país, concretamente en el mercado asegurador de Londres conocido con el nombre de *Institute of London Underwriters* (de ahora en adelante *Lloyd's* o *Lloyd's of London*) convirtiéndose en el centro de seguros del mundo,

Hoy en día el *Lloyd's* mantiene su estructura y funcionamiento a través de sindicatos de 40 o 50 personas que tienen su representante; ahí se negocian todas las primas de seguros y reaseguros del mundo, anotando que el *Lloyd's* no es una compañía aseguradora, sino una corporación de empresas aseguradoras por sí misma, es decir, es una organización que no asume riesgos; son sus aseguradores los que lo hacen.”<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> URÍA GONZÁLEZ, Rodrigo. El Seguro Marítimo, Barcelona, España, Editorial Bosch, 1940, p.8

<sup>7</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luís. Cuestiones de Seguro Marítimo. Algunas Cláusulas Inglesas de Seguro de Buques. España, Consejo General del Poder Judicial, 1992, p.2.

<sup>8</sup> PÉREZ VARGAS, Víctor. El Contrato de Seguro Marítimo, Revista Iustitia, Año 14, No.168, diciembre de 2000.

El sistema inglés predomina aún en nuestros días, y es el Lloyd's el que marca las pautas en materia de seguros a nivel mundial y en donde se redactan las distintas fórmulas que contienen las pólizas. Así mismo, emite directrices que son reconocidas a nivel internacional y aunque su cumplimiento no es obligatorio, sus contenidos son aplicados en las diferentes regulaciones y en la vida práctica; de hecho, tales disposiciones, según lo manifiesta URÍA GONZÁLEZ<sup>9</sup>, constituyen costumbre internacional.

A modo de conclusión, en esta primera parte del trabajo, una vez indicado la importancia del transporte marítimo en nuestros días, así como también haber dado una idea del origen del contrato de seguro marítimo, recalcando la enorme importancia que tiene hoy en día el mercado asegurador de Londres. Debemos centrarnos para la exposición de este trabajo, dentro del contrato de seguro marítimo, en la gran cantidad de riesgos que podemos encontrar sobre las diferentes figuras que aparecen en la aventura marítima, más concretamente aquellos que pueden surgir en torno a la figura del fletador. Para ello, será necesario conocer todo lo referente a esta figura así como también todos los riesgos que se encuentran en torno a ella y contestar preguntas tales:

*<< ¿Quién es el fletador?, ¿qué son las pólizas de fletamento?, transferencia de riesgo del fletador al mercado asegurador, ¿qué responsabilidades tiene un fletador?, importancia del seguro de responsabilidad del fletador>>* y otras muchas más cuestiones a las que se les dará respuesta en este trabajo.

---

<sup>9</sup> URÍA GONZALEZ, Rodrigo. Op. cit., p.26

## 2. LA FIGURA DEL FLETADOR.

### 2.1 Definición e historia del fletamento.

Para el estudio de una de las figuras más relevantes en el transporte marítimo como lo es la figura del fletador, en una primera aproximación, sería conveniente aportar una definición del contrato de fletamento conforme a lo dispuesto en el artículo 203 de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima (de ahora en adelante LENMAR o LNM) la cual define el contrato de fletamento de la siguiente forma: <<Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino>><sup>10</sup>.

A partir de esta definición podemos entender el contrato de fletamento como un acuerdo por el cual una de las partes, conocida con el nombre de armador, pone a disposición de otra parte, fletador, un buque o una parte del mismo para el transporte de mercancías o pasajeros entre dos destinos, es decir, el contrato de fletamento se entiende como la mejor forma para explicar el uso y la explotación de un buque o de parte del mismo, ya que es una modalidad de negocio perfectamente estructurada.<sup>11</sup>

El fletamento, como acabamos de comentar, es un acuerdo que necesita de un contrato entre las partes intervinientes, es decir, necesita de lo que se conoce con el nombre de una “póliza de fletamento”. Como norma general, en la mayoría de los países, estas pólizas de fletamento se encuentran reguladas por la legislación propia de cada uno, pudiendo extraer de la definición del artículo 203 de la LENMAR tres ideas básicas:

- Se trata de un modelo de contrato de transporte de mercancías marítimo.

---

<sup>10</sup>Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, artículo 203

<sup>11</sup> Curso de Derecho Marítimo, Ignacio arroyo, Editorial Bosch, 2001.

- En el caso en que nos encontremos ante un contrato multimodal únicamente se aplicarán las normas correspondientes al fletamento cuando el viaje se encuentre en fase de navegación.
- Sólo podrán ser objeto del contrato de fletamento el buque en su sentido estricto.

Una vez aportada un breve definición del contrato fletamento en los párrafos antecedentes, es también objeto de análisis para entender el fletamento marítimo, la historia y evolución que ha sufrido este contrato.

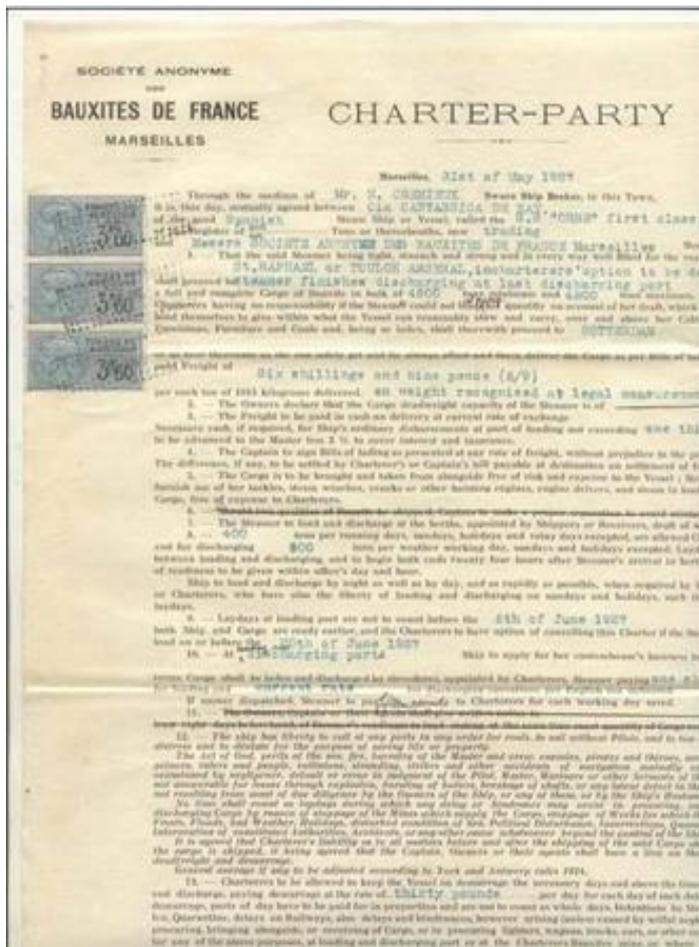
El origen geográfico del fletamento podemos establecerlo en tierras de los fenicios a quienes se les otorgaron las primeras prácticas comerciales marítimas, principalmente relacionadas con el transporte de mercancías, seguidas posteriormente por los egipcios, griegos y romanos. El problema fundamental que se dio en dicha época es que no existía una diferenciación entre el propietario de la carga y el propietario del buque, fue esto lo que provocó que no se pudiera hablar jurídicamente de un verdadero contrato de mercancías, ya que una de las características fundamentales para la existencia de un contrato de transporte es que sea bilateral, es decir, que procure obligación a dos partes o intereses.

Fue en la Edad Media, con el desarrollo del mercado y la navegación, cuando se asentó la idea de fletamento como un contrato, al producirse una separación entre el propietario del buque y el propietario de la carga. Según determinadas alusiones en los edictos de las antiguas ciudades del Mediterráneo, estos últimos tenía extendida la práctica de no separarse de sus mercancías y realizar funciones de guardia y custodia sobre sus mercancías durante todo el viaje, asumiendo ellos, generalmente, las operaciones de manipulación (carga y descarga) de las mercancías.

Bajo este esquema, con el paso del tiempo, estas funciones fueron adquiriendo cada vez más importancia ya que estas personas, que empezaron a considerarse miembros de la tripulación, se encargaban de realizar un inventario en un pergamino en el que se detallaban todas las características técnicas de las mercancías transportadas (números de las mismas, estado, peso...) este pergamino era dividido en dos fragmentos, el cual se entregaba a cada una de las

partes involucradas en el transporte para evitar que este inventario pudiera ser alterado, es decir, fue utilizado como un medio de prueba de las mercancías llevadas a bordo del buque. Este documento o *log book* se conocía con el nombre de *Carta Partita*, lo que significa en castellano “Carta Dividida” o “Póliza de Fletamento”(en términos ingleses *Charter Party*).

No obstante, de acuerdo a estos antecedentes históricos, la *Carta Partita* concuerda más bien con la definición de lo que hoy en día conocemos como “Conocimiento de Embarque” (en términos ingleses “*Bill of Lading*”) más que con la definición de póliza de fletamento (objeto de estudio en el apartado 1.1 de este trabajo), términos que durante un tiempo coincidieron en cuanto a su definición pero que por diversos factores como el desarrollo y evolución del transporte marítimo, la aparición de multitud de empresas en torno a dicho transporte, así como también que los propietarios de las mercancías fueran abandonando las funciones de guardia y custodia y confiándolas en el naviero o bien en un representante, propiciaron que las pólizas de fletamento se complicaran cada vez más y aumentarían los términos y cláusulas negociables entre las partes, lo que terminó por definir al conocimiento de embarque como un documento evolutivo del fletamento, es decir, <<como un documento de transporte marítimo puerto a puerto que prueba la existencia de un contrato de transporte y acredita el título de propiedad de la carga transportada a favor del tenedor de este documento, contenido dentro de la póliza de fletamento>>.



Diferencia que queda aún más justificada, si cabe, con la aparición de nuevas formas de explotación de buques, dicho de otro modo, con la aparición de nuevos contratos de utilización del buque como por ejemplo; el contrato de remolque, salvamento, pesca, las actividades

científicas, dragado, limpieza de puertos, protección del medio ambiente, exploración minero energética, almacenes, hoteles flotantes... que no están asociadas como tal al transporte de mercancías o personas e implican el uso y utilización de otro tipo de buques o artefactos navales, concepto este último que también rebasa la definición tradicional de buque y que queda definido en el artículo 58 de la LENMAR como <<toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas>>, asimismo, también puede quedar definido como <<el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación>><sup>12</sup>.

Por lo que a modo de conclusión de este apartado, podemos enmarcar que en el contrato de fletamento y en la evolución del mismo ha jugado un papel transcendental la autonomía de la voluntad de las partes intervinientes concepto que hay que tener muy en cuenta a lo largo de todo este trabajo; en cuanto a la determinación de sus reglas, deberes, derechos y obligaciones.

## **2.2 Tipos de pólizas de fletamento. Análisis comparado de sus modelos y de algunas de sus cláusulas.**

Siguiendo esta línea, en este segundo apartado del trabajo dentro de << La figura del fletador >>, considero necesario la realización de un estudio más exhaustivo de las diferentes pólizas de fletamento que hoy en día podemos encontrarnos en el mercado, así como también aportar una visión general y análisis comparado sobre los diferentes modelos y cláusulas que aparecen en dichos documentos, con el objetivo de exponer algunos de los problemas de aplicación que pueden presentar estas pólizas por la falta de uniformidad internacional debido a sus diferentes formas de ser interpretadas. Para ello resulta necesario acudir y realizar un estudio del informe de la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (de ahora en adelante *UNCTAD*) en colaboración con distintos organismos tales como; la Comisión de

---

<sup>12</sup>Op. cit. , artículo 58

Transporte Marítimo, del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación del Transporte Marítimo y a la Junta de Comercio y Desarrollo.<sup>13</sup>

En una primera aproximación, podemos llegar a diferenciar la presencia de tres tipos de pólizas de fletamento, las cuales quedan definidas de la siguiente forma:

- Póliza de fletamento por viaje o *Voyage Charter*. En este tipo de pólizas el armador se compromete a transportar mercancías específicas en un determinado buque en uno o varios viajes, mientras que el fletador se obliga a entregar la carga convenida y a pagar el flete, dicho de otro modo, el porteador se compromete a realizar el viaje contratado por el fletador, siendo asumido por el porteador todos los gastos de la explotación del buque<sup>14</sup>.

En relación al flete, éste puede ser calculado según la cantidad de mercancías embarcadas o transportadas o también mediante suma alzada,<sup>15</sup> es decir, cuando las cantidades, magnitudes y calidades de las mercancías están totalmente definidas en las especificaciones técnicas. En este último caso, las condiciones del contrato podrán figuraren un conocimiento de embarque o “Carta de Porte Marítima” o en otro documento similar, según lo establecido en el artículo 205 de la LENMAR.<sup>16</sup>

- Póliza de fletamento por tiempo o *Time Charter*. En este tipo de pólizas el armador se compromete a prestar servicios, durante un periodo de tiempo concreto o bien durante el periodo de tiempo de una travesía o viaje determinado por medio de su capitán y

<sup>13</sup>United Nations Conference on Trade and Development, Distr. GENERAL TD / B / C.4 / ISL / 55 de 27 de junio de 1990.

<sup>14</sup> URÍA MENÉNDEZ, Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Modalidades del contrato de fletamento, pág. 33

<sup>15</sup>Scrutton, *Charter Parties and Bills of Lading*, 19ª. Ed. (Londres, Sweet and Maxwell, 1984), pág. 51.

<<En el sistema de suma alzada, es aplicable cuando las cantidades, magnitudes y calidades de la prestación están totalmente definidas en las especificaciones técnicas, en los términos de referencia o, en

el caso de obras, en los planos y especificaciones técnicas respectivas, memoria descriptiva y presupuesto de obra>>

<sup>16</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, artículo 205. “Fletamento para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. El C de c. lo regula en los arst.658.3 y 652.8ª y 653”.

tripulación, según hayan acordado las partes. La prestación de este servicio se corresponde al transporte de mercancías cargadas, a bordo del buque por un fletador por tiempo o por otra persona que actúe en nombre de este fletador<sup>17</sup>, es decir, son aquellas pólizas en las que el porteador se obliga a realizar todos los viajes que el fletador ordene durante el período de duración del contrato, asumiendo, en este caso, el fletador la gestión comercial del buque y los gastos variables de su explotación.

En este tipo de contratos el fletador se obliga a pagar una cantidad la cual se suele denominar “precio de fletamento” y se calcula en proporción al tiempo de utilización del buque por el fletador.

A pesar de establecer una diferenciación entre el fletador por viaje y el fletador por tiempo, debemos de tener en cuenta ciertos aspectos que tienen en común estas dos figuras en el negocio marítimo, como por ejemplo, ambos pueden, salvo pacto en contrario “subfletar” el buque a un tercero sin que queden liberados de sus obligaciones frente al porteador bajo el fletamento principal, según lo establecido en el artículo 206 de la LENMAR<sup>18</sup>. Así como también, ambos pueden, en su propio nombre, concertar con terceras personas contratos de transporte de mercancías determinadas (sería el caso del fletador-porteador), según el artículo 207 de la LENMAR, respondiendo frente a estos como porteadores contractuales (artículo 278 de la LENMAR).

- Póliza de arrendamiento a casco desnudo o *Bareboat*. Con respecto a este tipo de pólizas la diferencia fundamental que existe con las anteriormente definidas, es que en este contrato la posesión y el control del buque pasa al fletador que se considera a todos los efectos prácticos como propietario del buque durante el tiempo del fletamento/arrendamiento. Por lo que en este caso el capitán y la tripulación pasan a depender del fletador, el cual asume todas las funciones y responsabilidades en relación

---

<sup>17</sup>Op. cit.

<sup>18</sup>Op. cit., artículo 206 LENMAR. *Subfletamento. El C de c. art.679, lo admite en el caso de fletarse el buque por entero, la Ley de Navegación lo faculta en los fletamentos por tiempo o por viaje.*

con el manejo, explotación y navegación del buque<sup>19</sup>, es decir, el fletador asume tanto la denominada “gestión náutica”, es decir, asume los costes de capital y los costes corrientes de explotación tales como: tripulación, seguros, mantenimiento, reparaciones, pertrechos, lubricantes, así como también se responsabiliza de la “gestión comercial”, dicho de otro modo, asume los costes del viaje tales como combustible, puertos y canales y manipulación de la carga.

En relación con este tipo de fletamento/arrendamiento es necesario mencionar que la LENMAR no distingue, a tales efectos, entre la clásica categorización de arrendamiento a casco desnudo o *Bareboat Charter* y el arrendamiento de buque armado y tripulado o *Time Charter by Demise*<sup>20</sup>

Antes de comenzar con análisis y exponer algunos ejemplos sobre las diferentes pólizas de fletamento que podemos encontrar en el mundo marítimo, de acuerdo a determinadas leyes europeas podemos puntualizar que aun cuando, como norma general, las pólizas de fletamento son elaboradas por escrito y en la mayoría de los casos se utilizan modelos normalizados, muchas legislaciones permiten el fletamento verbal<sup>21</sup>, dicho de otro modo, para la formulación de una póliza de fletamento entre las partes prima, por encima de cualquier aspecto, la autonomía de la voluntad de las partes intervinientes en este contrato.

El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (de ahora en adelante *BIMCO*) ha aprobado y aceptado como válidas más de cincuenta pólizas de fletamento, la mayoría de las cuales utilizadas para el fletamento por viaje y haciendo referencia a diferentes tipos de mercancías

---

<sup>19</sup> *Ibid.* Pág 49; véase también *Carver, Carriage by sea, 13ª. Ed (Londres, Stevens and Sons, 1982)*, párrafo de 582 a 588.

<sup>20</sup> URÍA MENÉNDEZ, Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Modalidades del contrato de fletamento, pág. 31.

<sup>21</sup> Véase *Scrutton*, op. cit., pág. 3. Según la Ley de Transporte Marítimo Mercante de la República Democrática Alemana (SHSG), de 5 de febrero de 1976, en sus artículos 4 (3) y 5 (4), el fletador puede exigir la expedición de una póliza. Ocurre lo mismo en la legislación de la República Federal de Alemania; véase también el Código de Comercio alemán de 1897 (revisado) (HGB), Libro quinto, artículo 557.

transportadas, especialmente para los fletamentos de buques tanque<sup>22</sup>, definidos por la *Maritime Industry Knowledge Center* como <<aquellos tipos de buques proyectados para transportar a granel muy variadas cargas líquidas, como petróleo crudo, gases licuados, alcohol, ácidos, etc>>debido en parte a las características específicas de este tipo de transporte y a la capacidad de negociación relativamente más fuerte de los fletadores para este tipo de buques.<sup>23</sup>

En esta línea, además de las numerosas pólizas tipo que pueden ser utilizadas (como acabamos de mencionar en el párrafo antecedente), también debemos de tener en consideración las denominadas “Pólizas Privadas o Pólizas de la Casa”, es decir, aquellas pólizas o modelos propios utilizados por importantes fletadores o compañías navieras, refiriéndome en este caso a las importantes compañías petroleras (en términos ingleses *Oil Majors*) conocidas popularmente con el nombre de “Las Siete Hermanas” (en términos ingleses *Seven Sister*)<sup>24</sup>, término utilizado para referirse a un grupo de siete compañías que dominaban el negocio petrolero a principio de la década de los 60, las cuales serán objeto de estudio en apartados posteriores de este trabajo, no obstante para conocerlas cabe, en este momento, hacer una breve numeración de este grupo de empresas<sup>25</sup>:

1. *Standard Oil of New Jersey (Esso)*, que al fusionarse con *Mobil* formó *ExxonMobil*.
2. *Royal Dutch Shell*.
3. *Anglo-Iranian Oil Company (AIOC)*, luego conocida como *British Petroleum (BP)*.

---

<sup>22</sup> CENTRO DE CONOCIMIENTO DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA, *el cual define a los buques tanques una amplia familia de tipos de buques proyectados para transportar a granel muy variadas cargas líquidas, como petróleo crudo, gases licuados, alcohol, ácidos, etc e incluyen algunos de los buques mayores del mundo, lo que equivale a decir los mayores objetos propulsados mecánicamente.*

<sup>23</sup> Paul Todd, *Contracts for the Carriage of Goods by Sea (BSP Professional Books 1988)*, pág. 19

<sup>24</sup> Las principales compañías petroleras tienen por ejemplo sus propios contratos, como Shellvoy 5 y Beepeevoy 2.

<sup>25</sup> Hoyos, Carola. «*The new Seven Sisters: oil and gas giants dwarf western rivals*» 11 Marzo de 2007. *Financial Times*.

4. *Standard Oil of New York*, luego conocida como *Mobil*. Hoy en día se encuentra fusionada y es parte de *ExxonMobil*.
5. *Standard Oil of California*, luego conocida como *Chevron*. Se fusionó posteriormente con *Texaco* para formar *ChevronTexaco*. Actualmente su nombre es *Chevron Corporation*.
6. *Gulf Oil Corporation*, que en 1985 fue adquirida casi totalmente por *Chevron*, mientras que la otra parte de las acciones quedó en poder de *BP*.
7. *Texaco*, que se fusionó con *Chevron* en 2001. Actualmente *Texaco* es una marca de *Chevron Corporation*.

Después de este breve inciso continuo con el estudio objeto de este apartado, estableciendo que tanto los contratos tipos como los privados son complementados con multitud de cláusulas adicionales, denominadas “*cláusulas anexas o particulares*”, algunas de las cuales, al igual que ocurre con las pólizas, tienen también un texto normalizado y utilizado por todos y otras muchas se redactan especialmente para un caso concreto dependiendo, como mencioné anteriormente, de la autonomía de la voluntad de las partes intervinientes.

El mero hecho de que sea necesaria la utilización de numerosas cláusulas anexas o particulares prueban que la mayoría de estas pólizas necesitan complementarse y esto se debe a que la gran parte de estos contratos son antiguos y anacrónicos y están redactados de forma oscura y ambigua puesto que la mayoría de ellos existen desde finales del siglo XIX o principios del siglo XX sin que realmente se haya pensado en adaptarlos a las exigencias de la vida moderna, es decir, sin que se hayan adaptado a los cambios y a la evolución que ha ido sufriendo el sector marítimo a lo largo de los años, evolución que fue objeto de estudios en los primeros apartados de este trabajo.

Por lo que, después de esta introducción llevada a cabo para tener una idea de los diferentes tipos de fletamentos y cláusulas que podemos encontrarnos en el sector marítimo, procedo a

realizar un estudio más exhaustivo de los modelos más utilizados en las diferentes pólizas de fletamento.

### 2.2.1 El Fletamento por viaje o *Voyage Charter*.

Comenzando en primer lugar, siguiendo el orden establecido en el índice, por el análisis de los diferentes modelos o formularios más utilizados en las “Pólizas de fletamento por Viaje o *Voyage Charter*”, de las que puedo decir que, tras un estudio pormenorizado del informe de la secretaría de la *UNCTAD*, podemos establecer que la *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)* de ahora en adelante) se encarga de publicar una serie de pólizas-tipo con el objetivo de que cubran una amplia variedad de mercancías y situaciones. El motivo para desarrollar estos contratos estándares es para proveer a las partes intervinientes de soluciones específicas, teniendo siempre en cuenta las necesidades propias derivadas de la manipulación y transporte de mercancías.

Hoy en día se siguen utilizando formularios de pólizas entre los que podemos destacar los siguientes:

- La póliza general de fletamento de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (de ahora en adelante *GENCON*).
- La *American Welsh Coal Charter* (de ahora en adelante será mencionada como la *Amwelsh*).
- La *Chamber of Shipping River Plate Charter Party* (de ahora en adelante la *Centrocon Charter Party*).
- La *Baltimore Berth Grain Charter Party* (de ahora en adelante nombrada la *Baltimore Form C*) – *BFC*

- *North American Grain Charter Party 1973 – NORGRAIN*
- *Australian grain Charter Party 1983 – AUSTWHEAT*
- *Australian Barley Charter Party 1975 – AUSBAR*
- *Continent Grain Charter Party 1957 y revisada en 1974 - SYNACOMEX*

Pasando a analizar algunas de las enumeradas. En relación con la póliza de fletamento “GENCON”, es relevante mencionar que es una de las más utilizadas en los fletamentos por viaje en materia de carga a granel, siendo válida para muchos tipos de contratos y para muchos tipos de carga. (VER ANEXO I, modelo de póliza GENCON)

Al examinar la historia de esta póliza-tipo es interesante destacar que se publicó por primera vez en el año 1922. Además se trata de un modelo que ha sufrido pocas enmiendas o modificaciones, sólo resaltando las realizadas en el año 1974, año en el que adquirió la forma y diseño que hoy en día conocemos con una serie de incorporaciones necesarias con el objetivo de hacer reflejar las enmiendas de las “Reglas de York y Amberes” de 1974.

En el año 1991 se volvió a contemplar la idea de una nueva revisión y aunque había bastante oposición a una nueva revisión se consiguió el apoyo suficiente para que finalmente fuera revisada en el año 1994.

Cabe destacar, con respecto a este formulario, que sus cláusulas han sido constantemente objeto de controversias y es una fuente constante de litigios. La principal crítica que puede hacerse a esta póliza es que a pesar de que, como acabo de mencionar, es una de las más utilizadas no es suficientemente general y casi siempre es necesario añadir un número no justificado y a mi juicio excesivo de cláusulas adicionales o anexas y difícilmente podría decirse que cumple plenamente con las necesidades de la práctica moderna de fletamento en todos los ámbitos, tal y como se puede demostrar, por ejemplo, en el comentario realizado por el juez del Tribunal de Comercio

inglés en el asunto *Overseas Transportation Co. V. Mineralimportexport (The Sinoe)*<sup>26</sup>, del que podemos destacar los siguiente:

<<La propia póliza se basaba en el formulario *GENCON* pero era objeto de amplias enmiendas y adiciones. En realidad, todos los problemas en este asunto surgen de tales adiciones cuyo texto es muy desafortunado>>.

O también en el reciente arbitraje de Nueva York, *Trans-pacific Shipping Co. V. Mitsui& Co. (USA) Inc.*<sup>27</sup>, el comentario del árbitro, con respecto a este tema, fue literalmente que la póliza que adoptaba la forma *GENCON*:

<<Difícilmente podía considerarse un modelo de claridad, lo cual era frecuente en los formularios más antiguos adaptados para su uso actual>>.

En segundo lugar, pasamos a analizar la póliza *Amwelsh* la cual es, por su origen, junto con la póliza *GENCON* es una de las más antigua de las mencionadas ya que fue aprobada en el año 1953 a partir de la *Chamber of Shipping Welsh Coal Charter* de 1896, fue revisada en el año 1979 y cuya última versión fue en el año 1993.

Realizando un análisis comparado de las cláusulas que se reproducen sustancialmente en este formulario podemos tener en cuenta el caso inglés de “Miguel de Larrinaga *Steamship Co. V. D.L. Flack& Son*<sup>28</sup>, caso en el que el magistrado afirmó lo siguiente sobre las cláusulas de demoras, las cuales se reproducían sustancialmente en el formulario y que siguieron reproduciéndose posteriormente en la versión de 1979. De dicho caso podemos extraer la siguiente crítica a la mencionada cláusula de demora:

---

<sup>26</sup> (1971) 1 *Lloyd's Rep.* 514

<sup>27</sup> S.M.A. Nº 2505 (Arb. At *New York 1988*).

<sup>28</sup> (1925) 21 *Lloyd's Rep.* 284, en pág. 288.

<<han constituido una mina de oro para los profesionales del derecho en el pasado y es probable que sigan siendo una fuente de beneficios para ellos en el futuro. Las cláusulas de este o similares formularios ciertamente han llegado a la Cámara de los Lores una vez, muchas veces al Tribunal de Comercio y aún más veces al Tribunal de Apelación; y puede que las eminentes personas que se dedican a la industria y al transporte marítimo sigan estimando adecuado tomar medidas para redactar de forma más clara tales cláusulas que en la actualidad>>.

Además continuando con el análisis de las cláusulas de esta póliza también puede ser un claro ejemplo de crítica, en cuanto a la interpretación de éstas, el asunto *The Mozart*<sup>29</sup> en el que el Tribunal de Comercio tuvo la ocasión de comentar lo siguiente con respecto a la interpretación objeto de este asunto:

<<El texto de esta cláusula es poco preciso; ha originado problemas en el pasado y no es de sorprender que ahora existen opiniones diferentes entre aquellos que han intentado su interpretación... En realidad, la cláusula es tan desconocida e imprecisa que resulta inútil un análisis literal tradicional>>.

En tercer lugar, en relación con la póliza *Centrocon Charter Party*, cabe mencionar que ésta fue aprobada en 1914 y fue revisada en 1950 y en 1974 y siguiendo con la interpretación de las cláusulas empleadas en este formulario, podemos tener en cuenta los comentarios del magistrado *Scrutton* del Tribunal de Apelación inglés sobre el asunto *H.A. Brightman and Co. Bunge and Born*<sup>30</sup>, el cual manifestó:

<<Esta póliza adopta el modelo de la *Chamber of Shipping River Plate Charter*, de 1914, que se elaboró entre la Cámara de Navegación y el organismo representativo de los armadores argentinos. Contiene frases que son fáciles de interpretar, como suele ocurrir cuando las partes que tienen intereses contrapuestos adoptan una fórmula ambigua que

<sup>29</sup> (1985) 19 *Lloyd's Rep.* 384, enpág. 385.

<sup>30</sup> (1924) 19 *Lloyd's Rep.* 384, pág. 385.

ninguna de ellas desea precisar por miedo a que la otra muestre su desacuerdo con el texto si se enuncia con precisión>>

Siguiendo este esquema de interpretaciones, considero necesario tener en cuenta la cláusula de huelga, por la que los tribunales británicos tuvieron que pronunciarse de forma que el juez del Tribunal de Comercio decidió que la mencionada cláusula no impedía la pretensión del armador sobre las sobrestadías—término que se define como el plazo convenido para las operaciones de carga y descarga, y el exceso que, transcurrido aquel plazo, se emplea en terminar de realizarlas—dadas las circunstancias del caso. A esta decisión se le opusieron tres jueces del tribunal de Apelación conviniendo:

<<Que era imposible interpretar las palabras en un sentido literal>>

Mientras que finalmente la Cámara de los Lores, por una mayoría de tres a dos, desestimó la decisión del Tribunal de Apelación con el siguiente argumento:

<<No hay interpretación o explicación plenamente convincente de la tercera parte de esta cláusula y hay que optar entre dos conclusiones casi igualmente insatisfactorias>>

Esta misma cláusula también fue objeto de recurso de apelación ante el Tribunal inglés en el año 1961 en el asunto *N.v. Reedrij Amserdam v. President of India (The Amstelmolen)*<sup>31</sup> y de nuevo, diez años más tarde, en el asunto *Ionian Navigation Co. Inc. V. Atlantic Shipping Co. S.A. (The Loucas)*<sup>32</sup> y sigue sin modificarse aún cuando hay una enmienda recomendada para su nuevo uso en otras pólizas.

El último ejemplo de formulario, que opino conveniente destacar es la *Baltimore Form C Grain Charter Party*, el cual fue aprobado en el año 1913 y revisado por última vez en el año 1971. Ha dado lugar a numeroso arbitrajes y a muchos pleitos ante los tribunales, como por ejemplo en el

---

<sup>31</sup> (1961) 2 *Lloyd's Rep.* 1.

<sup>32</sup> (1971) 1 *Lloyd's Rep.* 215.

asunto *J.C. Carras & Sons (Shipbrokers) Limited v. President of India (The Agrobeam)*<sup>33</sup> en el que el juez del Tribunal de Comercio inglés puso de manifiesto el carácter arcaico y a menudo muy desconcertante de esta póliza, añadiendo literalmente:

<<Es sorprendente que hasta la fecha no se haya encargado a juristas competentes de los Estados Unidos, Canadá o de este país que redacten un nuevo texto moderno y más inteligible. No sería una labor difícil y si se aceptase el resultado y se arrinconara el presente modelo, se justificarían rápidamente los mínimos gastos en que se hubiera incurrido debido al ahorro en costas procesales de que se beneficiarían cargadores, fletadores, armadores e importadores y exportadores de cereales>

### 2.2.2 El Fletamento por Tiempo o *Time Charter*.

En este sentido y acerca de las pólizas-tipo o modelos del fletamento por tiempo o *Time Charter*, es necesario mencionar que en el mercado marítimo se emplean pólizas, siempre negociadas entre las partes al igual que en los fletamentos por viajes para diferentes tipos específicos de carga; de esta forma para carga seca podemos destacar la póliza general de fletamento de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (de ahora en adelante *Baltime*) y la *New York Produce Exchange Time Charter* (de ahora en adelante *The NYPE*). Existen también pólizas para otros tipos de carga; como por ejemplo la póliza de fletamento *SHELLTIME*, para buques tanque; o la póliza de fletamento *GASTIME*, para buques metaneros, igualmente hay pólizas específicas para productos químicos a granel.

De todas las mencionadas vamos a utilizar como objeto de análisis para este trabajo las pólizas de fletamentos de carga seca, en concreto la póliza de fletamento *Baltime* y *The NYPE*, ya que son las más antiguas y las más utilizadas.

El modelo *Baltime* se configura como la póliza tipo sobre todo para trayectos de viajes cortos, elaborada y revisada por la *Baltic and White Sea Conference* en el año 1909 y modificada en los

<sup>33</sup> (1970) 1 *Lloyd's Rep.* 282, en pág. 287

años 1911, 1939 y 1950, aunque posteriormente a todas estas fechas se le introdujo a este formulario una pequeña modificación para hacer referencia a las reglas de York y Amberes de 1974.

Muchas de las cláusulas empleadas en esta póliza han sido objeto de arbitrajes y pleitos, por lo que muchas de ellas podrían ser analizadas en este trabajo, no obstante nos centraremos en aquella cláusula por la que es conocida la póliza, de acuerdo a la afirmación realizada en el informe de la secretaria de la *UNCTAD*, la “Cláusula de Responsabilidad y Exención” (cláusula 13 del modelo vigente). De la que podemos mencionar que en 1984, la Cámara de los Lores inglesa decidió que no era correcto el significado que se le había dado a esta cláusula hasta esa fecha, el asunto correspondiente a esta decisión fue el caso *Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Limited (The TFL Prosperity)*<sup>34</sup> además, mostró su disconformidad con una decisión del Tribunal Supremo de Nueva Gales del Sur de Australia en el asunto *Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co. Limited*<sup>35</sup> y criticó una sentencia anterior del Tribunal de Comercio inglés en *Gesellschaft Bürgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The Brabant)*<sup>36</sup>, así como también una decisión del Tribunal de Apelación en el asunto *Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corporation (The Charalambos N. Pateras)*<sup>37</sup>.

Centrándonos en el análisis de la cláusula 13, en el asunto *TFL Prosperity*, la Cámara de los Lores se encargó de realizar un examen detenido de esta mencionada cláusula llegando a establecer:

<<El modelo impreso de esta póliza vio por primera vez la luz en febrero de 1909. Data, por tanto, de hace casi 75 años... Decir que la gramática de estas cuatro frases y en realidad su redacción, son en muchos casos, tristemente defectuosas y que en varios

---

<sup>34</sup> (1984) 1 *Lloyd's Rep.* 123.

<sup>35</sup> (1960) 2 *Lloyd's Rep.* 206.

<sup>36</sup> (1965) 2 *Lloyd's Rep.* 546.

<sup>37</sup> (1972) 1 *W.L.R.* 74.

puntos hay un exceso de palabras no resuelve el problema de interpretación sino, simplemente, complica más las cosas. Por desgracia, una mala gramática, un texto defectuoso y un exceso de palabras son rasgos característicos de las cláusulas de las pólizas de fletamento>><sup>38</sup>

Por otra parte, como comentaba anteriormente, la segunda póliza-tipo más utilizada para carga seca es *The NYPE*, que data de 1913 y fue revisada en los años 1921, 1931,1946, 1961,1993 y 2015 (último modelo con el que contamos)<sup>39</sup>.(VER ANEXO II, modelo de póliza NYPE 46).

Como en el análisis del resto de pólizas-tipo que ya han sido objeto de estudio en cuanto a su interpretación, ésta no es menos que las anteriores y presenta una gran cantidad de partes oscuras y anticuadas, como por ejemplo podemos ver en el pronunciamiento por el Tribunal de Apelación inglés sobre la cláusula 20 de esta póliza -cláusula que contiene la obligación del fletante de proporcionar la cobertura en cuanto al combustible en el momento de cesación del fletamento-, en el asunto *Summit Investment Inc. V. British Steel Corporation (The Sounion)*, el cual se resume en lo siguiente:

---

<sup>38</sup>(1984) 1 *Lloyd's Rep.* 123, en pág. 126.

<sup>39</sup>Sitio Web:[https://www.bimco.org/news/pressreleases/20151015\\_nyperevision\\_press](https://www.bimco.org/news/pressreleases/20151015_nyperevision_press). En el que se detallan las características principales incluidas en la póliza *NYPE 2015*: “Como por ejemplo: elección del viaje o del periodo de fletamento, medida opcional de mantener, no siempre, a flote pero si seguro el buque en caso de varada, elección de la disponibilidad de la mercancía en el puerto de entrega o en el puerto de carga, obligación de los armadores y/o fletadores de restringir el empleo adicional ajusto antes de la entrega las cuales puedes retrasar la llegado del buque, obligación del armador a entregar y mantener los certificados de responsabilidad civil por peligro por contaminación tal y como es requerido al comienzo del periodo de fletamento, detallar minuciosamente las medidas en cuanto al combustible por el periodo del viaje teniendo en cuenta los costes de precios y cantidades, las operaciones de combustible y muestro, responsabilidad en cuanto a los test en la calidad del combustible y responsabilidad en cuanto a

reducir la emisión de azufre, actualizar y clarificar las medidas de pago por el arredramiento relativos al periodo de gracia, suspensión y retirada de acuerdo a la ley, detallar y clarificar las clausulas de velocidad y rendimiento, amplia elección en la ley y en las opciones de arbitraje; tales como ley de los E.E.U.U., leyes inglesas, leyes de Singapur o bien la ley que se acordada por las partes. Así como también otras cláusulas adicionales pero que están muy ligadas a problemas actuales.” Tales como bodegas de limpieza de residuos de acuerdo al MARPOL, Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (IMSBC), ensuciamiento de los cascos, conocimientos de embarques electrónicos, lenta navegación, piratería, códigos ISM/ISPS, regulación sobre las aguas de lastre.

<<El combustible utilizado por el buque en cesación de fletamento, así como el destinado a cocinar, condensar agua o para parrillas y hornos, ha de convenirse respecto de su cantidad y el costo de sustitución correrá a cargo de los armadores>>

Durante muchos años esta cláusula ha sido objeto de una gran cantidad de interpretaciones e incluso, en el asunto *The Sounion* no se llegó a un acuerdo, pronunciándose la mayoría de los árbitros de este tribunal de forma liberal. De tal forma que el Tribunal de primera Instancia, en el recurso, prefirió la interpretación más estricta, es decir, la minoritaria; mientras que el Tribunal de Apelación volvió al punto de vista de la mayoría y en el fallo que sienta jurisprudencia se realizó el siguiente comentario:

A modo de conclusión y una vez realizado el análisis de algunas de las pólizas-tipo en el fletamento por tiempo; podemos llegar a establecer que son pólizas que atienden fundamentalmente a los intereses de los armadores, además de resultar pólizas oscuras, mostrando muchas dudas, contradicciones, faltas de equidad sin llegar a obedecer a las peculiaridades del transporte marítimo internacional, por ejemplo sin obedecer a las normas de conflicto, peligros marítimos..., también podemos definirlos como contratos demasiado básicos debido a una mala redacción, lleno de conceptos vagos y de una herencia demasiado antigua.

Cuando se crearon hace más casi más de 100 años si tuvieron su utilidad, pero es evidente que ahora no establecen suficiente precisión en los derechos y obligaciones que las partes pretenden reconocer al contratar mutuamente. Todo esto deja muchos resquicios y dudas y tiene como consecuencia que surjan muchos pleitos cuando algo va mal dado que la mayoría de los asuntos se remiten al arbitraje o, en su defecto a los tribunales, generalmente a los tribunales ingleses, donde la ley se basa siempre en el precedente, pero en estos casos precedentes que dan lugar a confusión. Por lo que lo ideal por evitar todo este tipo de trabas sería la creación de un modelo perfeccionado, equitativo, más claro, mejor adaptado a los métodos comerciales modernos y desprovistos de ambigüedades que puedan aprovechar las partes poco escrupulosas y que la gran mayoría de las personas que se dedican al transporte marítimo utilizaron generalmente<sup>40</sup>.

---

<sup>40</sup>J.E. Cassegrain, *Responsabilities and Liabilities of the Time Charterer*, seminario patrocinado por la FONASBA sobre "Políticas de fletamento", Londres, 24 y 25 de marzo de 1977, págs 2, 9 y 10.

### 2.2.3 El fletamento a Casco Desnudo o *Bareboat*.

De acuerdo a la definición aportada en el apartado 2.2 de este trabajo el fletamento a Casco Desnudo o *Bareboat Charterer* puede parecer una relación contractual simple, no obstante es mucho más compleja de lo que puede llegar a parecer y dicha complejidad puede verse reflejada en el sistema de las relaciones legales entre las partes, generadas desde el momento en el que se lleva a cabo la entrega del buque, objeto del contrato. Definición que queda consolidada, por ejemplo, con el sonado asunto de *Baumvoll v. Gilchrist*, en el que los tribunales ingleses señalaron que cuando en la póliza de fletamento se faculta al fletador a designar capitán, oficial, dotación del buque, pagarles y darle órdenes, así como también llevar a cabo las funciones de comercio del buque, nos encontraríamos ante un caso de entrega del buque, convirtiéndose el fletador en armador de pleno derecho.

Como ocurre en toda contratación marítima, también son utilizados pólizas-tipo, es decir, formularios que tienen como objetivo estandarizar o formalizar, así como también otorgar de cobertura suficiente a cada una de las partes que intervienen en este tipo de situaciones.

La *BIMCO* introdujo en el mercado la primera póliza de fletamento a casco desnudo en el año 1974, la cual fue conocida con el nombre de *BARECON*. Se trata del modelo más difundido y utilizado internacionalmente y que como la gran mayoría de pólizas-tipo ha sufrido revisiones a lo largo de los años, pudiendo destacar la revisión del año 1989 que dio lugar a la póliza conocida con el nombre de *BARECON 89* y cuya versión más actualizada es la del año 2001, conocida con el nombre *BARECON/2001*. (VER ANEXO III, modelo de póliza *BARECON 2001*.)

Volviendo a la *BARECON* del año 1974 resulta de oportuna importancia mencionar que en ese año fueron publicadas dos versiones: la *BARECON A*; póliza destinada para el fletamento a casco desnudo de buques, en toda clase de términos *Bareboat*, que ya se encuentran en el tráfico marítimo, es decir, para buques que no son de nueva construcción cuyo término en inglés es *Commissioned Vessels* y por otro lado la *BARECON B*; que es un tipo de póliza destinada al fletamento de buques financiados por hipoteca (cuyo condicionado cubre los intereses

hipotecarios), es decir, es un tipo de financiación para buques de nueva construcción, en términos ingleses estos buques se conocen con el nombre de *Vessels Financed*.

Para ponernos en situación con respecto a estos tipos de pólizas o contratos de arrendamiento a casco desnudo, es necesario remontarse a los años ochenta, periodo de tiempo en el que enorme crecimiento en la utilización de contratos de arrendamiento a casco desnudo, como método de adquisición de flota, usados por los armadores a través de los registros abiertos, obligó a la *BIMCO* a considerar necesario una revisión de estas dos pólizas anteriormente nombradas (*BARECON A* y *BARECON B*), con la labor fundamental de adecuar estas pólizas a las últimas tendencias de fletamento a casco desnudo que se estaban llevando a cabo.

El resultado de esta revisión fue la unión de estos dos modelos en un único documento denominado *BARECON 89*, póliza que contiene distintas medidas y provisiones únicamente para buques de nueva construcción. Fue de esta forma como, la *BARECON 89*, se estableció como póliza-tipo de fletamento para casco desnudo por excelencia, extendiéndose su uso con carácter internacional y haciendo de este modelo un documento del que surgen muy pocos litigios y controversias, por lo que se consideró una forma de fletamento bastante ágil y eficaz, que funcionó bastante bien para los fines a los que fue destinado, al caracterizarse por ser un documento muy claro y funcional.

Con este envidiable récord de claridad y funcionalidad, la *BIMCO* decidió en el año 1999 llevar a cabo una modernización de alguna de sus diferentes cláusulas, con el objetivo fundamental de garantizar la continuidad y el correcto funcionamiento de este modelo haciendo que se acondicione a la constante evolución que sufre el transporte marítimo.

Esta tarea de modernización le fue encomendada al Sub-Comité de la *BIMCO*, el cual sólo buscaba agregar claridad a algunas cláusulas que estaban redactadas más engorrosamente y reemplazarla por las últimas versiones publicadas por esta organización. Sin embargo, un examen más detallado de este formulario llevó al Sub-Comité a considerar necesaria una revisión algo más exhaustiva y de mayor alcance, pero sin llegar a distorsionar o afectar al resto de cláusulas que se encontraban bien redactadas.

Todo esto dio lugar a un nuevo modelo de póliza-tipo que surgió en el año 2001 y que se conoce, actualmente, con el nombre de *BARECON 2001*, aportando a las partes intervinientes en el arrendamiento a casco desnudo un mayor beneficio, claridad y dinamismo. Este formulario de póliza de fletamento a casco desnudo sigue el patrón tradicional usado desde siempre por la *BIMCO*, es decir, sigue el modelo de la *BARECON* utilizado desde el principio.

Siguiendo la estructura de los anteriores apartados, para un mayor conocimiento de esta póliza, considero necesario el análisis y estudio más exhaustivo de algunas de las cláusulas o reglas de este formulario. A mi juicio, resulta objeto de mención, de acuerdo al tema de este trabajo, la cláusula 13 “Seguros y Reparaciones” y la cláusula 14 “Seguro, Reparaciones y Clasificación”, de la *BARECON 2001*.

En una primera aproximación y a modo de introducción podemos mencionar que la cláusula 14 es de carácter opcional y es aplicada únicamente si las partes intervinientes en este contrato de arrendamiento así la hayan pactado; por lo que las disposiciones de esta cláusula pueden ser eliminadas y consideradas inválidas si así lo creen oportuno las partes intervinientes, dicho de otro modo, si lo consideran necesario el armador y el fletador –como siempre prima la autonomía de la voluntad de las partes-.

Tras esta primera aproximación sobre la cláusula 14, es necesario, la interpretación, en primer lugar, de las disposiciones establecidas en la cláusula 13 de la *BARECON 2001*, en virtud de la cual durante el periodo de fletamento el buque debe encontrarse asegurado, dicho de otro modo, el buque debe contar con un serie de seguros denominados necesarios u obligatorios y también debe ir acompañado de seguros opcionales, por ejemplo: el seguro de “Casco y Máquina” (en términos ingleses *Hull and Machinery Insurance*<sup>41</sup>), seguro de guerra, el cual se encuentra dentro de la cobertura de Casco y Máquina (conocido con el nombre en inglés, *War Insurance*), seguro de Responsabilidad del buque y frente al buque y el seguro de responsabilidad de la mercancía y

---

<sup>41</sup> Las palabras “*Hull and Machinery*” han sido insertadas en la cláusulas 13 de la póliza *BARECON 2001* para reemplazar la palabra “marine” de la cláusula 13 que se encontraba en la anterior póliza *BARECON 89* así que restringe y excluye el ámbito de aplicación a otros Seguros los cuales aparecen dentro de la definición de “*marine Insurance*”. Davis M. *Bareboat Charters*, 2<sup>nd</sup> ed., LLP, London-Singapore, 2005, pág.77.

frente a la mercancía (en términos ingleses *Protection and Indemnity Insurance*, de ahora en adelante seguro de P&I), de los cuales el primero es conocido con el nombre de *Owner's P&I* y el segundo se denomina *Charterer's P&I* (seguro objeto de estudio en este trabajo).

Según lo interpretado por esta cláusula el fletador se encuentra obligado a asegurar todo riesgo que ineludiblemente, por su naturaleza, ha de estar cubierto. Para ello el armador deberá aprobar la forma en la que se asegura dicho riesgo y no puede ser denegado sin una razón justificada.

Por otra parte, si los sujetos deciden actuar de acuerdo a lo establecido en la cláusula 13 de la *BARECON 2001*, esto significaría que en el caso de ocurrencia de un siniestro con cobertura sería el fletador, con la aprobación del armador y previa aprobación del asegurador, el obligado a llevar las oportunas reparaciones sobre los daños ocasionados al buque asegurado y deberá recibir el reembolso de los costes que resultan de las reparaciones. De tal forma que el fletador deberá organizar o disponer todo lo necesario para recibir el pago de todos estos gastos generados en conexión con las oportunas reparaciones, del mismo modo que se encuentra impuesto a realizar todas las reparaciones que se encuentren por debajo de franquicia, en términos ingleses *franchise*<sup>42</sup>. (*BARECON 2001*, Parte II, Cláusula 13 "a").

Además, según lo implantado en esta póliza-tipo, si las partes intervinientes tienen interés en la contratación de un seguro adicional, de acuerdo a este seguro la cláusula 13 "b" establece que la parte que contrata esta cobertura adicional está obligado a entregar a la otra todos los detalles y documentos contratados, tales como: copia de las coberturas aseguradas, póliza y escrito de consentimiento de los aseguradores...

En esta línea, es necesario mencionar lo determinado por el apartado "c" de esta misma cláusula la cual introduce una nueva obligación para el fletador a aportar, a favor del armador, toda la

---

<sup>42</sup>*Franchise* es la cantidad o porcentaje estipulado por el seguro contratado en virtud del cual el seguro no compensa por el daño. El beneficiario del seguro deberá soportar el coste del daño a pesar de que el daño causado esté cubierto por el seguro. La franquicia puede ser establecida como una cantidad de dinero o como un porcentaje realizado sobre la suma asegurada. El principal propósito de la aplicación de la franquicia es estimular al beneficiario del seguro a que lleve a cabo medidas preventivas contra el daño y reducir el daño ocurrido para evitar los costes del proceso de tramitación y liquidación de un siniestro de poca cuantía. Winfield Stretch, G., *Chartering of Ships, Charter parties and Bills of Lading, Notes, References, Forms*, Bierne Associates Inc., New York, 1953, pág:224-225.

información que permita a éste cumplir con las condiciones del seguro y cualquier instrumento financiero<sup>43</sup>.

Por otra parte, la *BARECON 2001* se encarga de fijar una diferenciación entre la pérdida total real y la pérdida total constructiva de acuerdo al valor pactado en la póliza. De forma que define la pérdida total real como un menoscabo o daño físico al buque asegurado provocando la pérdida del mismo, mientras que una pérdida total constructiva supone el fin del uso comercial del buque.

A lo largo de la historia, la ocurrencia de diferentes situaciones que dieron lugar a la pérdida total del buque tuvo como consecuencias la introducción, en esta póliza, de nuevas medidas para medir el alcance de la pérdida total, concretamente, con la *BARECON 2001* este concepto de pérdida o daño al buque queda al acuerdo y/o aceptación de las partes contratantes.

Siguiendo este esquema, la cláusula 13, en sus apartados “d” y “e”, el fletador está obligado a notificar al armador y/o al acreedor hipotecario, en el caso en el que esta figura estuviera presente, de la ocurrencia de cualquier siniestro o situación que pueda poner en peligro al buque o provocar la pérdida total del mismo. Así como también, el armador está obligado, a entregar al fletador la documentación necesaria para que éste pueda reclamar al asegurador en caso de pérdida total constructiva de acuerdo al valor del buque pactado en la póliza.

En relación con la determinación de este valor del buque, según la *BARECON 2001*, este valor es establecido de acuerdo a lo pactado entre las partes, es decir, valor contratado, el cual debe ser introducido en la casilla número de 29 de la mencionada póliza (*BARECON 2001*, PARTE II, cláusula 13 “f”).

A continuación pasamos a analizar la cláusula 14, la cual se encarga de constituir que, haciendo referencia al seguro de “Casco y Máquina”, en la práctica puede ocurrir que el armador no exija al fletador este seguro, de esta forma sería el propio armador quien se encargaría de los gastos de este seguro y se lo proponga al fletador tras la entrega del buque y en el caso en el que el fletador

acepte el seguro del armador, ambas partes deberán actuar de acuerdo a las medidas de la cláusula 14 de la *BARECON 2001*.

Con arreglo a lo fijado en esta cláusula 14 y siempre y cuando se de la situación que acabo de mencionar –fletador acepta el seguro de Casco y Máquina del armador- es el propio armador el encargado de soportar los costes del seguro de “Navegación, Guerra y Huelgas” (Casco y Máquina), así como también, tal y como comentábamos anteriormente, también es el encargado de contratar seguro adicional, por ejemplo el *Loss of Hire Insurance* (en español conocido con el nombre de seguro de Pérdida de Beneficios), mientras que el fletador es el encargado de garantizar el seguro de responsabilidad de la mercancía y frente a la mercancía (de ahora en adelante *Charterer’s P&I*), aunque habitualmente en la práctica el seguro de Casco y Máquina es contratado por el armador sólo en los casos en los que el fletamento a casco desnudo es definido por un periodo corto de tiempo, considerando como corto periodo de tiempo entre 4 y 6 meses<sup>44</sup>.

Es de oportuna importancia mencionar que esta medida presenta una especial aplicación en los buques de pasajeros o *ferries*, los cuales, cuando son fletados mediante arrendamiento a casco desnudo por un periodo de tiempo estacional; por ejemplo periodo estival, usualmente el armador es el que se encarga de soportar el seguro de Casco y Máquina.

En este orden de ideas, el armador y/o asegurador, en el caso de pérdida o daño al buque y/ o a su maquinaria, no está autorizado a recibir del fletador una indemnización por este daño o pérdida, mientras que en la cláusula 13, tal y como he comentado anteriormente, es el propio fletador el que deberá soportar los gastos de los seguros contratados para el buque, llevar a cabo la oportunas reparaciones y posteriormente entregar al armador y éste al asegurador las facturas que conciernen a estos gastos. Sin embargo, si el fletador por una acción negligente pone en peligro el seguro contratado, sería éste el responsable de compensar cualquier pérdida o daño ocasionado e indemnizar a favor del armador en relación a las reclamaciones que deberían estar cubiertas por el seguro. Bajo estas circunstancias el armador tendría el derecho de retirar el buque cuyo contrato se vería finalizado de acuerdo a las normas de terminación del mismo (*BARECON 2001, PARTE II, Cláusula 14 “c” y “d”*).

---

<sup>44</sup> Davis, M., *op. cit.* (fn. 3), pág. 82.

En contraste a lo ahora mismo mencionado, según la cláusula 14, concretamente los según lo dispuesto en los apartados “e” y “f”, el fletador sí sería el responsable de otros costes y/o reparaciones que no estén cubiertos por seguro y/o no se encuentren por encima de franquicia.

De igual forma, que debe soportar los costes de tiempo necesarios empleados en las reparaciones del buque-incluyendo también la reparación de vicios ocultos-, tiempo que está incluido en la duración del fletamento.

Finalmente, sería necesario mencionar que esta cláusula 14 establece que es el armador el encargado de mantener la clasificación del buque, dicho de otro, es el responsable de realizar todas las inspecciones que sean necesarias para obtener la aprobación de la sociedad de clasificación, de igual forma, que es el responsable de mantener en vigor todos los certificados durante el periodo de duración del fletamento. En el caso en el que dicho periodo de duración sea un periodo corto, por ejemplo de 4 a 6 meses, no es recomendable que el fletador sea el encargado de de la renovación de la clase del buque.

Bajo mi propia interpretación de acuerdo al estudio exhaustivo de estas dos cláusulas, tal y como anticipé en la primera parte de este apartado, la cláusula 14 se define como una cláusula *mutatis mutandi*, es decir, cambiando lo que sea necesario cambiar, conteniendo una serie de reglas que tienen como objetivo regular todas aquellas situaciones en la que el seguro en este tipo de fletamentos suele correr a cuenta del armador y las reparaciones a cuenta del fletador (generalmente en periodos cortos de tiempo), además presentan medidas similares a las definidas en la cláusula 13 de este modelo, considerada bajo mi punto de vista y como comentario propio, como la cláusula predominante o más importante con respecto a estas dos que han sido objeto de estudio en este apartado, en las que se propone al fletador como el encargado de los costes del seguro y de las reparaciones.

Por último y a modo de conclusión de este apartado, que tiene como objetivo exponer el estudio de las diferentes formas en las que podemos conocer a la figura de fletador, considero oportuna la exposición de la siguiente tabla en la que quedan perfectamente definidas las obligaciones del

armador y del fletador en los diferentes tipos de fletamentos<sup>45</sup>. Es necesario especificar que, en la tabla, la “S” se corresponde con la figura del armador (*Shipowner*) y la “C” hace referencia a la figura del fletador (*Charterer*):

Liabilities & Costs	Voyage Charter	Time Charter	Bareboat Charter
Description of the vessel	S	S	S
Delivery of the vessel	~	S	S
Redelivery of the vessel	~	C	C
Chartered & substituted vessel	~	S	~
Seaworthiness	S	S	S
Maintenance	S	S	C
Cargo worthiness	S	S	S
Preliminary voyage	S	S	S
Reasonable dispatch	S	~	~
Deviation	S	~	~
Arrived ship	S	~	~
Notice of readiness to load	S	~	~
Loading operation	S	S/C	C
Carrying voyage	S	C	C
Notice of readiness to unload	S(not compulsory)	~	~
Discharging operation	S	S/C	C
Delivery of the cargo	S	C	C
Right for lien	S	C	C
Warehousing unclaimed goods	S	C	C
Claims against third parties	S	S	C
Nomination of ports	C	C	C
Description of the cargo	C	C	C
Provision of cargo	C	~	~
Quantity & quality of cargo	C	~	~
Bringing the cargo alongside	C	~	~
Load in the stipulated time (laytime)	C	~	~
Discharge in the stipulated time (laytime)	C	~	~
Payment of freight	C	~	~
Safe ports	C	C	C
Lawful merchandise	C	C	C
Not to ship dangerous goods	C	C	C
Trading limits	~	C	C
Employment and indemnity	S	C	C
Payment of hire	~	C	C

<sup>45</sup>A Review of Ship owner’s & Charterer’s Obligations in Various Types of Charter, *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 4 (2014) 307-32, pág: 319

Commercial operation	S	S	C
Manning of vessel	S	S	C
Equipment and provision	S	S	C
Insurance	S	S	C
Administration duties	S	S	C
Navigation/salvage/towage	S	S	C
Operating costs	S	S	C
Capital costs	S	S	S
Voyage costs	S	C	C
Inspection & dry-docking costs	S	S	C
Cargo handling costs	S/C	C	C

### 2.3 Evolución de las responsabilidades del fletador como consecuencias de incidentes de vertidos de crudo ocurridos a lo largo de la historia. Especial mención al caso *Erika*.

Como anuncio en el título de este apartado, me voy a centrar en la evolución que ha sufrido y seguirá sufriendo las responsabilidades del fletador y/o dueño de la mercancía cuando se trata de un transporte de mercancías, concretamente haré referencia al transporte de mercancías peligrosas; tales como el petróleo y sus derivados.

En seguida se comprueba cómo las normas efectivamente se van adaptando a los nuevos problemas según los sucesivos desastres causados como consecuencia de distintos vertidos o derrames de crudo. En efecto, tras los grandes naufragios de petroleros es cuando las autoridades se han mostrado más dispuestas a regular la actividad marítima en cuanto a este tema se refiere, destacando por ejemplo el caso del *Torrey Canyon*, que vertió 107.000 toneladas de petróleo frente a las costas de *Cornwall*, Inglaterra en 1967, suele señalarse que, como fruto de este incidente, se dio el origen de las normas uniformes en materia de indemnización por daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos<sup>46</sup>.

En 1978 el naufragio del *Amoco Cádiz*, causó una enorme marea negra en las costas bretonas de bahía de *Portsall*, en el Canal de la Mancha, fueron vertidos 130.000 toneladas de petróleo. Este

<sup>46</sup><http://www.imo.org/home.asp> (consultada en diciembre 2002) “el desastre del Torre y Canyon en 1967 fue asimismo el catalizador de los trabajos en materia de responsabilidad y compensación”.

incidente se consideró el motor que impulsó la modificación de las normas sobre responsabilidad por vertidos a través de los Protocolos de 1984 que, entre otras cosas, elevaron los topes indemnizatorios inicialmente previstos.

Las escandalosas circunstancias que se produjeron con el vertido del *Exxon Valdez* en 1989, el cual, vertió unas 300.000 toneladas de crudo en la bahía *Prince William*, (Alaska), se ha señalado como una de las causas que hicieron que finalmente los Estados Unidos no se incorporaran en el Consejo Internacional impulsado por la *IMO*, debido a que consideraron demasiado débiles las indemnizaciones que se habían introducidos en los mencionados Protocolos de 1984. Además a partir de este incidente se consideró el origen, en los Estados Unidos, de la promulgación de una ley interna federal sobre la contaminación por vertidos de hidrocarburos de buques la cual se encarga de regular no sólo la cuestión de la responsabilidad civil, sino también otras normas sobre seguridad de buques, formación de tripulación, elaboración de un Plan Nacional de Emergencia... entre otras muchas más cuestiones relacionadas con este asunto.

Y por último, el naufragio más reciente fue el del buque *Erika*, el 12 de diciembre de 1999. Dicho incidente terminó vertiendo más de 31.000 toneladas diesel-oíl pesado frente a las costas de Bretaña (Francia). Tras este accidente se estimuló el desarrollo de la regulación preventiva en la UE sobre esta materia.

Por otro lado, es necesario mencionar que los Derechos marítimos tradicionales no ofrecían soluciones válidas frente al problema de los grandes vertidos de hidrocarburos en el mar ya que estos estaban más centrados en regular el transporte de mercancías que la propia responsabilidad o tutela del transportista. En cambio, cuando el problema pasa a ser el transporte de mercancías potencialmente peligrosas para terceros, en los caso de vertidos al mar, la solución tiene que ser muy distinta. En efecto, el sistema de responsabilidad común del artículo 1.902 del Código Civil español se queda, hoy en día, bastante corto ya que no atiende a la necesidad de regulación en este ámbito de actividad, ámbito en el que intervienen un complejo elenco de figuras, ya mencionada en ocasiones anteriores, tales como; propietario, armador, arrendatario, fletador, dueño de la carga...

Con motivo de estas carencias surge un proceso de uniformación en materia de responsabilidad por la contaminación marina<sup>47</sup>. Dicho proceso normativo ha recorrido diferentes caminos hasta alcanzar soluciones distintas a uno y otro lado del Atlántico, destacando, por un lado, un régimen basado en normas internacionales impulsadas por la *IMO*, de todas estas normas podemos destacar, en cuanto a este tema se refiere, el Convenio para prevenir la Contaminación por los buques (de ahora en adelante *MARPOL 73/78*). Y al otro lado del Atlántico, destacamos el régimen, anteriormente mencionado que surgió tras el incidente del *Exxon Valdez* en los Estados Unidos, conocido con el nombre *Oil Pollution Act 1990* (de ahora en adelante *OPA 90*).

A grandes rasgos, estos dos regímenes de responsabilidad son similares desde un punto de vista formal, debido a que en los dos se parte del establecimiento de una responsabilidad objetiva corregida con algunas excepciones y también se establecen sendos fondos de compensación que constituyen sistemas de reparación directa, fondos que obedecen a la lógica de la seguridad social<sup>48</sup>. Sin embargo, sobre esa base formalmente similar, estos sistemas son bastante distintos desde el punto de vista del rigor de la responsabilidad que se impone.

Como vamos a ver en seguida, la *OPA 90* es claramente más exigente que el régimen internacional impulsado por la *IMO* desde casi todos los puntos de vista, como por ejemplo: daños indemnizables, sujetos responsables... Esta disparidad en los regímenes marca diferencias, tanto en la cuestión de los incentivos que se generan de cara a la prevención, como en la cuestión a la hora de determinar quiénes y cuánto soportan los costes y los riesgos.

En nuestro país, España, el régimen que hoy en día se encuentra vigente se basa en los tratados internacionales propuestos por la *IMO* y consiste en una combinación de regímenes complementarios; uno de responsabilidad civil del propietarios del buque y otro de reparación

---

<sup>47</sup> Lo explican muy bien GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Cap. XVI, Madrid, 2002, págs. 719 y ss., donde también se encuentra una clara exposición de este sector del ordenamiento.

<sup>48</sup> Más datos sobre estos sistemas en F. PANTALEÓN, "Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (También la de las Administraciones públicas)", *passim*, Moreno Martínez, *Perfiles de la responsabilidad civil en el nuevo milenio*, Madrid, 2000, L. DÍEZ-PICAZO, *Derecho de daños*, Madrid, Civitas, 1999, p. 62, J. PINTOS AGER, *Baremos, seguros y Derecho de daños*, Civitas -IUDEC, 2000, pp. 75 y ss. Este tipo de sistemas de compensación también se pueden denominar sistemas de «reparación sin culpa». Lo que ocurre, como nos han señalado los profesores Acciarri y Pantaleón, es que esta expresión, aunque sí se distingue bien de la responsabilidad civil por culpa, no marca bien la diferencia con la responsabilidad objetiva, que también es sin culpa.

directa con cargo a un fondo, impulsados ambos en 1969 y modificados y sustituidos en 1992. Se tratan de:

- Por un lado, *CRC/92*: <<Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1992>>. Instrumentos de adhesión al texto y Protocolos de enmienda en el BOE 58, de 8 de marzo de 1976; BOE 30, de 4 de febrero de 1982; BOE 225, de 20 de septiembre de 1992 y BOE 254, de 24 de octubre de 1995.
- *FUND/92*: <<Convenio de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos, 1992>> conocido con el nombre de FIDAC. Instrumentos de adhesión al texto y Protocolos de enmienda en BOE60, de 11 de marzo de 1982, BOE 154, de 29 de junio de 1995 y BOE 244, de 11 de octubre de 1997.

Siguiendo con esta idea pero volviendo al panorama internacional, la responsabilidad por contaminación de hidrocarburos es normalmente la principal y primera preocupación de armadores, aseguradores y de las organizaciones de indemnización, tales como *IOPC Funds*<sup>49</sup>(conocida con el nombre en inglés de *The International Oil Pollution Compensation Funds*), se trata de una organización intergubernamental, compuesta internamente por dos organizaciones; una es conocida con el nombre de *The Fund 1992* y la otra es la *Supplementary Fund* y que tienen como objetivo principal indemnizar por los daños ocasionados como consecuencias de la contaminación en el mar por derrames persistentes de buques petroleros.

Como norma general, no suele haber una base o sustento legal para llevar a cabo reclamaciones contra el fletador o fletadores de un barco o contra los dueños de las mercancías que van a bordo

---

<sup>49</sup><http://www.iopcfunds.org> Sitio Web en el que podemos ver: *The International Oil Pollution Compensation Fund 1992*, opera dentro del esquema de un régimen internacional cuya misión principal es la indemnización por daños por contaminación en el mar, causados por derrames procedentes de buques petroleros. Este marco es creado a través de dos Tratados Internacionales establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), concretamente la Convención Internacional en el establecimiento de un fondo internacional para la indemnización por daños por contaminación en 1992 (1992 Fund Convention) y La Convención de Responsabilidad Civil, la cual se encarga de regir la responsabilidad de los armadores, mientras que el Fund Convention aporta una indemnización complementaria cuando la cantidad pagada por el armador o su asegurador es insuficiente para compensar a todas las víctimas.

de un buque. El Protocolo de 1992 que enmienda el *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution* nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos (en castellano Convenio de Responsabilidad Civil por Contaminación por Hidrocarburos y de ahora en adelante CLC PROT. 1992 o *CLC*)<sup>50</sup> excluye expresamente cualquier responsabilidad por parte del fletador de un buque. En principio, las repercusiones económicas para los dueños de las mercancías se verían limitadas a cualquier contribución que ellos tuvieran que hacer junto con los receptores de la mercancía (mercancías peligrosas) siempre y cuando se encuentren en las jurisdicciones de Estados Contratantes del mencionado Convenio de indemnización, pagada por la *OIPC Fund*.

Todo esto se da en la teoría, no obstante, en la práctica los fletadores y los dueños de las mercancías transportadas tienen que enfrentarse a cierto grado de exposición de este riesgo, dependiendo de la jurisdicción del Estado en la que se produzca el derrame de productos y las circunstancias del accidente. En la mayoría de los casos cuando hablamos de fletadores y/o dueños de las mercancías transportadas hacemos referencia a las grandes compañías petroleras o grandes grupos multinacionales de *trading* (tal y como hicimos referencia en el apartado antecedente con la mención de las *Oil Majors*, las conocidas popularmente con el nombre de las “Siete Hermanas”), es decir, hacemos referencia a empresas con enormes recursos económicos para litigar y para soportar la presión política.

En este sentido cuando se produce un accidente, los organismos de este tipo generalmente llevan a cabo un seguimiento o supervisión muy exhaustivo de esta situación pero desde un segundo plano, a través de sus propios planes de gestión de riesgos con los que cuentan y generalmente tienen como máxima preocupación evaluar y llevar a cabo una solución que preferiblemente no tenga mucha repercusión mediática.

Por lo que respecta a su exposición legal y/o a su exposición mediática, muchas veces más importante que la exposición legal, tienen en cuenta tres aspectos esenciales:

---

<sup>50</sup><http://aulanautica.org/wp-content/uploads/2016/03/BV040117A.pdf> Cuerpo legal que tiene como objetivo Garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos, adoptando a escala mundial reglas y procedimientos uniformes para dirimir toda cuestión de responsabilidad y prever una indemnización equitativa en tales casos, conscientes de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel.

- El primero de ellos, cualquier responsabilidad de indemnización que puedan tener con las partes afectadas por daños por contaminación o por los costes generados de medidas preventivas que hayan resultado necesaria emplear;
- El segundo aspecto a tener en cuenta; cualquier responsabilidad de reembolso que puedan tener a favor del armador en los casos de recursos de reclamación de cantidades que el armador se haya visto obligado a entregar a las partes afectadas.
- El tercer aspecto a tener en cuenta; es determinar si en ese caso en concreto tienen derecho a limitar su responsabilidad en relación con los dos aspectos anteriores.

De todos los casos que anteriormente hemos mencionado, me centraré sustancialmente en el caso *Erika* el cual, bajo mi punto de vista, puede ser un claro ejemplo de exposición de responsabilidad y riesgo por parte del fletador, es decir, este asunto fue un claro ejemplo de responsabilidad por contaminación por parte de una compañía petrolífera la cual era propietaria de la mercancía y fletadora del buque.

De este gran incidente marítimo y de los mencionados anteriormente, para determinar la responsabilidad de los sujetos intervinientes en el transporte, resulta de oportuna importancia enmarcar determinados aspectos o “tipos de responsabilidades”.

La primera de las responsabilidades o aspectos a tener en cuenta es la “responsabilidad por reclamaciones por contaminación de hidrocarburos”, en la que debemos diferenciar dos posiciones:

La primera, es la posición bajo los Convenios Internacionales, los cuales nos permiten distinguir dos niveles de responsabilidad dentro del sistema de indemnización establecido por el *CLC PROT 92* y por la *1992 Fund Convention*. El primer nivel de responsabilidad es únicamente impuesto al armador y/o a su avalista, de tal forma que el fletador no será responsable de los

daños ocasionados -incluso si se trata de un *Demise Charterer*<sup>51</sup>-, ni tampoco lo sería el dueño de la mercancía. El segundo nivel de responsabilidad, en cuanto al pago de la indemnización, ésta ha de ser pagada por la *IOPC Funds* bajo los convenios de fondos anteriormente mencionados, esta responsabilidad es asumida por los numerosos receptores de la mercancía transportada en los Estados Miembros que formen parte de estos convenios, aunque los propietarios de la carga participen con los fondos requeridos.

La segunda es la posición bajo otras leyes, dicho de otro modo, bajo la posición de la ley nacional. En este caso, en la mayoría de las jurisdicciones, el armador está sujeto estrictamente a responsabilidad acompañada de un seguro obligatorio –*Owner's P&I*-. Esto ha significado, normalmente, que las reclamaciones siempre han sido pagadas en su totalidad por el armador del buque y como consecuencia de ello por su asegurador, aunque en el caso en el que el siniestro, por su envergadura, necesitara de una indemnización complementaria, esta sería pagada por la *IOPC Funds*. Todo esto ha provocado un aumento en la preocupación por parte de los reclamantes, es decir, por parte de los afectados por el siniestro, a la hora de dirigir una reclamación contra una persona distinta del armador, por ejemplo contra el fletador o dueño de la mercancía, ya que existe la posibilidad de que los reclamantes fracasen en los procedimientos ordinarios y les sea imposible recibir su indemnización correspondiente. No obstante, a pesar de esta preocupación siempre, de una forma u otra, existe la posibilidad de que la reclamación pueda repetirse contra un sujeto distinto del armador.

Siguiendo esta dirección, es en este momento cuando resulta imprescindible comentar las dos tipos de vías principales a través de las cuales se puede imputar, o al menos intentar, responsabilidad a los fletadores o dueños de las mercancías. Estas son la ley nacional de cada Estado o responsabilidad legal –tal y como acabo de mencionar al principio de esta posición- y en los casos que puedan causar delitos:

---

<sup>51</sup> West of England P&I, *Underwriting Guides, Charterer's Risks and Liabilities*, el cual define este tipo de fletamento como un contrato en el cual el armador arrienda su buque al fletador por un periodo de tiempo, dicho buque es usado y gestionado por el fletador. En esta situación, el fletador se encarga de los costes de operación y mantenimiento del buque, y siguiendo esta línea, cuando en esta línea, el fletador es el encargado de poner al capitán y a la tripulación no es encontramos en el caso de un *Bareboat Charterer*.

- Responsabilidad legal: Por excelencia, la responsabilidad legal hoy en día se encuentra definida principalmente en los Estado Unidos, concretamente en el Convenio *OPA 90*, mencionado anteriormente para referirse a la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos. Esta ley incluye a los fletadores por arrendamiento a casco desnudo y a los *Demise Charterer* como partes que también pueden resultar estrictamente responsables por el acaecimiento de un siniestro por contaminación, excluyendo a los fletadores por tiempo y a los fletadores por viaje. No obstante, sí incluye como sujetos que pueden tener responsabilidad en esta situación a los operadores de un buque; y de acuerdo a la definición de “Operador de un buque”<sup>52</sup>, en esta categoría de responsables se podría incluir a la figura del fletador por tiempo y del fletador por viaje. En este caso nos encontramos en una situación que deja un poco a libre interpretación del legislador par el caso en concreto. Po otra parte, lo que sí está realmente claro es que la legislación nacional de cada país puede ir más allá que la *OPA 90* en cuanto a la definición de las partes responsables y su ámbito de responsabilidad, pudiendo incluir expresamente a la figura del fletador por tiempo y por viaje.
- Responsabilidad en caso de delito: La responsabilidad en caso de delito es una posibilidad contemplada en muchas jurisdicciones nacionales, donde de nuevo se puede hacer una diferenciación entre el fletador por tiempo y el fletador por viaje, de una lado y entre el fletador a casco desnudo o *Demise Charterer* del otro. En muchos sistemas legales el *Demise Charterer* puede incurrir en responsabilidad por cualquier acto u omisión negligente del capitán o de los miembros de la tripulación los cuales son contratados por este fletador o por estar en posesión y control del buque. El otro tipo de fletadores, no tienen el mismo grado de control de responsabilidad, a diferencia de lo que ocurre con la responsabilidad contractual del armador. No obstante, ciertos aspectos, en cuanto a las

---

<sup>52</sup><https://www.alchemyrecruitment.com/shipping-and-logistics/shipping-logistics/shipping-line-agency/ships-operator>, se define al operador de un buque como un técnico de gestión dentro de una compañía de transporte marítimo o *Shipping*. La función principal de esta persona es asegurar que todas las funciones técnicas relacionadas con la operatividad del buque sean llevadas a cabo de acuerdo a los procedimientos de la compañía y respetando las leyes vigentes. Como operador de un buque puedes actuar de acuerdo a las funciones de un armador del buque, aportando apoyo técnico dentro de las diferentes áreas de operación de un buque tales como: gestión de la tripulación, logística relacionadas con las operaciones de carga y descarga, servicio y mantenimiento de un buque... funciones muchas de las cuales son asumidas por un fletador por tiempo o por viaje.

funciones desempeñadas en el comercio marítimo, podrían implicar al fletador en responsabilidad por ejemplo en aquellas situaciones en las que éste incurra en un acto de negligencia en alguna de sus funciones como operador de terminales<sup>53</sup>- o en las operaciones de traslado de crudo o bien en la responsabilidad por una inadecuada estiba o desestiba.

Hoy en día, se ha establecido la idea de que las grandes empresas petroleras mediante sus procedimientos de *vetting*-procesos de inspección de buques que resultarán de breve mención posteriormente en este trabajo-pueden ser responsables por contaminación por hidrocarburos de un buque que ha sido fletado por ellos, sobre el que se ha llevado a cabo este proceso de *vetting* y no se han detectado los fallos que posteriormente han dado lugar a siniestro de contaminación en el medio ambiente, un claro ejemplo de ello fue el asunto en Francia, en el año 1999, contra la empresa petrolera *French Oil Company Total* en el ya mencionado caso *Erika*.

Siguiendo la enumeración anteriormente iniciada, la segunda responsabilidad que resulta necesario mencionar es “la responsabilidad por remoción de restos o eliminación de residuos”, sobre la que podemos versar que en algunas jurisdicciones la responsabilidad de los costes que se derivan de limpiar un vertido de petróleo puede incurrir, no sólo en el armador de un buque, sino que también puede recaer en otras partes intervinientes en el contrato de transporte, bajo cualquier legislación nacional que se encargue de regular la remoción de desechos, sus costes y la imposición de obligaciones de acuerdo a estas disposiciones. A tenor de lo ahora mismo mencionado, la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo requiere que sean las leyes nacionales de los Estados Miembros de la UE las encargadas de la regulación de los costes que se generen de la limpieza de estos vertidos, los cuales deberán de ser soportados por la parte responsable-sea cual sea-, dueños de esta mercancía y/o proveedores de la misma.

Tras los acontecimientos ocurridos en el caso *Erika* y en relación con idénticas disposiciones de una Directiva Europea anterior, ha sido sostenido por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea que el vertido de productos del crudo, como consecuencia de un incidente marítimo, da lugar a

---

<sup>53</sup>[https://www.fmc.gov/resources/marine\\_terminal\\_operators.aspx](https://www.fmc.gov/resources/marine_terminal_operators.aspx), define al operador de terminales como el personal encargado en aportar servicio de amarre, de muelle de almacenaje o cualquier servicio de terminal marítima en cuanto al transporte de mercancías o comercio exterior.

residuos y por lo tanto genera una responsabilidad de pago por parte del fletador del buque y/o dueño de la mercancía, en el caso en el que algunas de estas partes hubiera incurrido o provocado el riesgo de contaminación, aunque esta interpretación de la Directiva de la Unión Europea no llega a un enfoque de responsabilidad estricta, ya que ésta depende de la conducta del acusado.

La tercera de las responsabilidades que resulta imprescindible enfocar en este apartado, aunque más que responsabilidad nos encontraríamos en el caso de exclusión de la misma, en otras palabras, estamos hablando de la “inmunidad legal de responsabilidad”.

Como había mencionado anteriormente, las denominadas disposiciones del *CLC* excluye la responsabilidad de ciertas partes diferentes del armador del buque, dicho en otras palabras, estas partes no sólo están libres de responsabilidad por contaminación bajo el Convenio sino que también son inmunes frente a determinadas responsabilidades en las que ellos incurren, por ejemplo en los casos de delitos. Para ello resulta interesante establecer una serie de diferencias entre el *CLC 69* y el *CLC 92*<sup>54</sup> las cuales son bastantes significativas desde el punto de vista del fletador.

En el *CLC 69* las disposiciones son bastantes estrictas. Este Convenio se encarga de excluir cualquier responsabilidad por parte de los agentes del armador del buque y teniendo en cuenta la definición de fletador proporcionada en apartados anteriores, resulta bastante complicado describir al mismo como un agente del armador, aunque existe la posibilidad de que el fletador incurra en responsabilidad solidaria en caso de delitos si así lo establece la legislación nacional del Estado Miembro junto con la responsabilidad del armador establecida en este Convenio.

A medida que *CLC 92* se ha ido generalizando, hoy en día existen muy pocos incidentes marítimos por contaminación que sean regulados por las disposiciones establecidas en el *CLC 69*. El *CLC 92* excluye expresamente cualquier responsabilidad por parte del fletador del buque tal y como podemos leer expresamente:

---

<sup>54</sup>[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)

<<c) any Charterer (howsoever described, including a Bareboat Charterer), manager or operator of the Ship; f) All servants or agents of persons mentioned in subparagraphs c), d) and e)>>

Esta inmunidad no servirá al fletador en todos los casos, evidentemente no tendrá ninguna validez en los casos en los que el incidente sea ocasionado en aguas de los EEUU o en aguas de cualquier Estado que no sea Estado Miembro del mencionado convenio. No obstante, existen algunas dudas sobre si se puede establecer esta inmunidad sobre un fletador que ha sido demandado en el ejercicio de sus funciones como fletador de un buque o en algunas de sus funciones, por ejemplo como dueño de las mercancías transportadas o como operador de terminal en la que el buque está cargando o descargando cuando el incidente tiene lugar. Las palabras *how so ever described*, en castellano “de cualquier modo descrito”, que aparecen en el Convenio nos permite interpretar que hace referencia a cualquier figura de fletador, incluyendo las distintas figuras de fletador ya conocidas -por tiempo, por viaje, a casco desnudo...- así como también cualquier otra función que pueda desempeñar el fletador de un buque.

Además, las disposiciones de este Convenio clarifican que esta exoneración de responsabilidad a favor del fletador desaparecerá si el daño es provocado como consecuencia de una acción u omisión con la intención, o al menos el conocimiento de que con esa acción u omisión, ya sea por imprudencia o negligencia, podría provocar un accidente contra el medio ambiente, dicho de otro modo, desaparece la exoneración de responsabilidad si en las acciones u omisiones llevadas a cabo por el fletador existe dolo o culpa.

Como ya sabemos y he mencionado anteriormente el caso *Erika* ha sido uno de los incidentes estandarte a la hora de determinar la responsabilidad de las partes en cuanto al vertido de crudo en el mar, por lo que considero de oportuna importancia analizar más profundamente este accidente que ocurrió el 12 de diciembre de 1999.

En abril y mayo del año 2000 un elevado número de organismos tanto públicos como privados llevaron a cabo acciones en los tribunales franceses, reclamando la imposición de las penas correspondientes y exigiendo responsabilidad contra una gran cantidad de demandados; entre los

que podemos incluir a los siguientes: *TotalFinaElf*; como grupo financiero, *Total Raffinage Distribution S.A.* como transportista, *Total International Ltd*; como vendedor de la mercancía y *Total Transport Corporation* como la compañía que había fletado el buque en noviembre de 1999. Con el argumento principal que la compañía petrolera *Total* había fletado un buque en las siguientes condiciones: tenía más de 25 años, sus certificados de clasificación habían vencido y no había pasado las pertinentes inspecciones.

En enero de 2008, mientras las mencionadas acciones y/o reclamaciones civiles estaban pendientes, el Tribunal Superior de Justicia francés ratificó los cargos contra cuatro de los demandados y los consideró culpables por un delito de contaminación contra el medio ambiente, sujetos a las defensas en las que los demandados se basaron según las disposiciones del *CLC 92*.

Fue la compañía *Total SA* la sancionada judicialmente y considerada la responsable de este grave incidente, por haber actuado de forma imprudente a la hora de aprobar la nominación del buque y aceptarlo como un buque apto para la navegación y el transporte de mercancías peligrosas, a través de su filial *Total Transport Corporation (TTC)*.

Sin embargo, esta responsabilidad no se deriva del hecho de observar defectos en las inspecciones previas del buque, más bien la opinión del tribunal francés fue que; como consecuencia de estos defectos, así como también de la edad del buque –más de 25 años-, la falta de continuidad en la gestión de la seguridad y el hecho de que la mercancía a transportar era considerada mercancía peligrosa, incrementaron los riesgos marítimos de manera inaceptable y por eso se definió como la culpable de este suceso.

El juicio planteó una serie de cuestiones, entre ellas, en un primer momento, se destacó la idea de por qué a la compañía *Total SA* no se le permitió la exención de responsabilidad que se establece en *CLC 92* y que se encuentra a disposición del fletador ya que la mencionada compañía había ejercido la funciones de inspección como fletador y que por lo tanto merecía la mencionada exención ya que, por otro lado, no había actuado de forma dolosa.

No obstante en marzo de 2010 el Tribunal de Apelación de París confirmó la decisión, en primera instancia y consideró a la petrolera responsable por contaminación por vertido de hidrocarburos por imprudencia. De lo contrario, la parte demandada llevó a cabo recurso contra este fallo basándose en el artículo 4 párrafo c) del *CLC 92*, estableciendo la ya mencionada causa de exención.

Siguiendo este orden, el caso fue llamado por el Tribunal de Casación, el cual se encargó de dictar sentencia en septiembre de 2012. Este tribunal ratificó la decisión anterior y mantuvo las condenas penales de los acusados, de lo contrario, el tribunal de casación revocó la idea de que *Total SA* pudiera defenderse bajo las disposiciones del *CLC 92*, alegando que este daño no se había producido por una imprudencia, es decir, que con este fallo la compañía petrolera no podía contar con las disposiciones del Convenio *CLC 92*, quedando éstas excluidas por dolo de la parte demandada.

No se supo muy bien el porqué de esta decisión por parte del tribunal de casación, aún en cuando no había sido una decisión tomada por los tribunales inferiores y cuando además no estaba nada claro que las causas de la contaminación fueran por dolo.

Bajo mi punto de vista esta decisión, que también alcanzó a la sociedad de clasificación del buque –conocida con el nombre de *RINA*- y que fue la encargada de realizar la última certificación al buque sin notificar ninguna deficiencia, dato, que por otra parte, se considera sospechoso teniendo en cuenta el desgaste normal que sufre un barco con algo más de 25 años de vida, fue más una decisión política que una decisión basada en derecho, ya que desde la perspectiva de la publicidad resultaría inaceptable la exoneración de la compañía petrolera.

Decisiones judiciales como las llevadas a cabo en este caso en concreto, condujeron a las grandes compañías petrolíferas y empresas navieras, de perfil parecido a *Total SA*, a aumentar significativamente el interés en la formulación de planes de gestión de crisis y en contar con una cobertura de seguro que les cubra económicamente las responsabilidades por contaminación. Ya que este tipo de decisiones, aunque cuestionables desde el punto de vista jurídico, pueden tener repercusiones financieras y de reputación irreversibles para estas empresas. A continuación

muestro algunas imágenes del caso *Erika*, en el que se acreditan los daños ocasionados al buque y al medio ambiente marino:



A raíz del estudiado incidente, se establecieron una serie de medidas o paquetes conocidos con el nombre de *Erika I*, *Erika II* y *Erika III*. El paquete de medidas conocido con el nombre de *Erika I*, fueron una serie de provisiones elaboradas por la Dirección general de Transportes y Energía de la Comisión Europea que comprendía tres propuestas normativas relacionadas con criterios de seguridad:

- En primer lugar, se propuso mejorar los procedimientos de inspección de los buques, especialmente el de los buques petroleros.
- En segundo lugar, se endurecieron las condiciones a las Sociedades de Clasificación, dado a los Estados Miembros de la UE la competencia para evaluar el cumplimiento de las normas.

<sup>55</sup> <http://conveniosmaritimos.blogspot.com/2015/02/erika.html>

- Y en tercer lugar, se aceleró la entrada en vigor de la obligatoriedad del doble casco para buques tanque, medida que ya se estableció mediante el Convenio europeo *MARPOL* y que tenía como propósito aplicarse sobre todos los buques de pabellón de la UE y a todos los que hicieran escala en puertos de la Comunidad Económica Europea, para no impedir así el tránsito de buques no comunitarios en aguas comunitarias.

El segundo paquete de medidas se llamó *Erika II*, fueron una serie de disposiciones algo más práctica que las anteriores, ya que complementó las legislaciones anteriores poniendo especial hincapié en la Directiva sobre control del tráfico marítimo. Se basó principalmente en llevar a cabo lo siguiente:

- Implantación de una nueva red llamada *SafeSeaNet*, en la que los Estados Miembros comparten información sobre sus flotas y las condiciones de cada buque. Medio que se ha modernizado con la incorporación de un sistema de Identificación y Seguimiento a Larga Distancia, conocido con el nombre de *LRIT*, que transmite información sobre el buque cada seis horas.
- Instauración de un fondo de compensación de daños por contaminación de hidrocarburos - *COPE*- y la instauración de un Fondo Internacional de Compensación por Contaminación de Hidrocarburos -*IOPC*-.
- Y por último, se creó la Agencia Europea de la Seguridad Marítima -*EMSA*- para apoyar técnicamente a la Comisión Europea y a los Estados Miembros en la aplicación de las normas de seguridad y evaluación.

El tercer y último paquete de medidas fue impuesto tras el acaecimiento del incidente y fue el paquete *Erika III*, el cual fue aprobado en marzo de 2004 y contempla fundamentalmente siete propuestas legislativas que se basaron en lo siguiente:

- Mejorar el control de las normas internacionales por parte de los buques con pabellones europeos.

- Revisar la legislación sobre el control del puerto por parte del Estado para mejorar la eficacia de las inspecciones.
- Fortalecer la acogida de buques con dificultades y apoyar el desarrollo de la red *SafeSeaNet*.
- Mejorar las normas relativas a las sociedades de clasificación.
- Desarrollar un marco europeo único en materia de investigación de accidentes.
- Garantizar una justa indemnización a los posibles afectados.
- Introducir una Directiva sobre responsabilidad civil de los armadores con un régimen de seguro obligatorio.

Por último para finalizar con este apartado 2.3 del trabajo, considero de oportuna trascendencia hacer una breve mención a dos aspectos íntimamente relacionados con las “*Oil Majors*” y la evolución que han sufrido las responsabilidades de estas grandes compañías petrolíferas como fletadores, ya que son una de las principales afectadas en cuanto a la repercusión económica, política, judicial y de publicidad, como consecuencia de los accidentes de vertidos de hidrocarburos. Estos dos aspectos son los procesos de *vetting* y las *approvals*, conforme a los informes elaborados por el *Standard P&I Club*, en diciembre de 2011<sup>56</sup> y al *UK Defence P&I Club*, en diciembre 2013.

En relación con los procesos de *vetting*, es necesario mencionar que se trata de una actividad inspectora privada a los buques de mercancías peligrosas por parte de las empresas petrolíferas, estas inspecciones comenzaron a realizarse en 1993 a través del programa de inspección de buques, en términos ingleses, *Ship Inspection Report Programme*<sup>57</sup>(de ahora en adelante

---

<sup>56</sup> Standard Bulletin P&I Club, December 2011.

<sup>57</sup><https://www.ocimf.org/sire/about-sire/>

*SIRE*), el cual es considerado uno de los principales y más importantes programas de gestión del riesgo de buques tanque para fletadores, operadores de terminal y organizaciones gubernamentales, en cuanto a la gestión de la seguridad a bordo. Fue un programa de gestión introducido por el Foro Internacional de las Compañías Petroleras, en términos ingleses *Oil Companies International Marine Forum*<sup>58</sup> (de ahora en adelante OCIMF), organización compuesta por 109 compañías de todo el mundo, se trata de una organización voluntaria, sin ánimo de lucro, con un enorme interés en los embarques y en las terminales de crudo, productos petrolíferos, petroquímicos y gases. Su misión más importante es ser la autoridad de seguridad principal en las diferentes operaciones que pueden intervenir los buques tanque, terminales *off-shore* (fuera de costa)... promoviendo la continua mejora en los programas de gestión de riesgo para operaciones marítimas y que con el paso de los años se ha ido ampliando a otros tráficos.

Las inspecciones *vetting* son una herramienta vital para la prevención de la contaminación marítima -accidental u operativa-, además en la práctica es necesario mencionar que cada vez que un barco es nominado por un fletador para transportar mercancías peligrosas de una terminal a otra y requiera el consentimiento de una *Oil Major*, este fletador tendrá la obligación de enviar la nominación del buque al departamento de *vetting* de la compañía petrolera.

Es entonces cuando la empresa petrolera llevaría a cabo el proceso de inspección sobre el buque nominado, si es así, el inspector encargado tiene la tarea de elaborar y rellenar un Cuestionario de Inspección de buques de acuerdo al programa *SIRE*, o si el buque no requiere inspección porque sobre éste se haya hecho una inspección previa muy reciente, la *Oil Major* puede acudir y revisar informes anteriores.

En relación con las pautas que se requieren en estos procesos de inspección, éstas varían en función de quien sea la empresa petrolífera, no obstante muchos de estos criterios han sido generalizados por la mayoría de las compañías petroleras y podemos destacar los siguientes:

---

<sup>58</sup>*Ibíd.*,pág: 12

- Debe tener una actualización con respecto a las inspecciones no superior a seis meses de antigüedad, en el informe *SIRE* se deben evidenciar los defectos mínimos y comprobar los certificados y sistemas de mantenimiento.
- El buque debe tener un buen historial de seguridad.
- Debe contar con una tripulación y sistemas de gestión de seguridad en tierra adecuados al buque.
- En el caso en el que el armador tenga más buques, éstos han de tener también un buen historial de inspecciones.

En base a esto, el procedimiento más generalizado es el siguiente: la tripulación puede realizar su propio estudio *pre-vetting* a bordo, es decir, llevar a cabo un proceso de reconocimiento previo a la inspección.

Por otra parte, la inspección *vetting* empieza antes incluso de que llegue el inspector a bordo, siendo importante el aspecto externo del buque en lo referente a pintura y limpieza. Acto seguido, el inspector comprobará en la misma escala del buque, que la tripulación cumple con los requisitos de protección acordes al nivel de seguridad en el puerto. Tras esto, el inspector es llevado ante el capitán y después, en una pequeña reunión, se acuerdan las pautas de la inspección con el fin de que esta genere la menor interferencia posible en la operativa normal del barco en puerto. Será a partir de esa reunión cuando comienza realmente la inspección que tendrá una duración de varias horas, en la que se tienen en cuenta los siguientes puntos:

- Revisión de la documentación.
- Inspección de la navegación y equipos.
- Inspección de cubierta.

- Inspección de la acomodación.
- Inspección de la sala de máquinas.
- Reunión final y ya con los comentarios del capitán, el inspector remitirá el informe a la *Oil Major* y una vez recibido el cobro de la inspección, remitirá el cuestionario al armador o al gestor técnico del buque.

El segundo punto a tener en cuenta, como mencioné anteriormente, son las *Oil Major Approvals*<sup>59</sup>, en castellano se entiende como las homologaciones de las compañías petroleras. Estas *approvals* son definidas como las interpretaciones y aprobaciones que una *Oil Major* aporta sobre las cláusulas dentro de una póliza de fletamento.

Típicamente las pólizas de fletamento para buques tanque requieren que los armadores del buque mantengan un número de cláusulas aceptadas por las *Oil Majors*, aunque esto en determinadas ocasiones puede dar lugar a dificultades en cuanto a la interpretación de estas cláusulas, problema muy usual en las pólizas de fletamento.

Una reciente decisión del Tribunal de Arbitraje de Nueva York se encargó de definir la estructura de una *Oil Major approvals*, en los casos en los que el armador no obtuviera la aprobación de su buque. Esta decisión tuvo un enorme interés en la comunidad marítima ya que proporciona una guía sobre cómo debe interpretarse esta cláusula.

Además se ha vuelto bastante usual, sobre todo en las pólizas de fletamento por tiempo, obligar al armador a que cumpla expresamente con esta homologación e incluso que cumpla con un número mínimo de ellas, generalmente deben cumplir un mínimo de tres dentro de las seis que aparecen en la lista aportada por el Tribunal francés, incluso pueden ser sancionados si no cuentan con este número mínimo. La ausencia de este requisito puede legitimar al fletador a llevar a cabo la cancelación del fletamento. De lo contrario, el fletador está obligado a notificar al armador de las deficiencias encontradas y darle un periodo de tiempo razonable y suficiente para

---

<sup>59</sup> UK Defence Club Bulletin, December 2013.

que éste pueda encargarse de la subsanación de estas deficiencias., antes de que lleve a cabo la cancelación de la póliza. De tal forma, que el armador se encarga de sus subsanar estas deficiencias y si la *Oil Major* queda contenta no se realizan más preguntas.

No obstante, la *approval* no puede considerarse como una aprobación formal, es decir, que sólo puede durar un tiempo determinado y además la *Oil Major* suele recomendar que el buque se someta a una futura inspección entre los seis o doce meses siguientes a esa aprobación. En los casos en los que un buque sea rechazado por algún problema o deficiencia, difícilmente se puede identificar si este rechazo es por una deficiencia del buque o por una decisión comercial, por ejemplo que el buque sea rechazado por su edad.

Por último cabe mencionar que las *Oil Major approvals* son muy utilizadas en la actualidad en el comercio de crudo, pero como ya había comentado, su interpretación puede causar problemas y dar lugar a litigios internacionales entre las partes intervinientes en el contrato, de forma que generalmente se les aconseja a los armadores del buque a examinar tales cláusulas durante los periodos de negociación del fletamento y asegurarse de forma inequívoca.

### **3. TRANSFERENCIA DE LOS RIESGOS DEL AL MERCADO ASEGURADOR.**

#### **3.1 La importancia del seguro de Responsabilidad de los Fletadores.**

##### *3.1.1 Clubs Protection and Indemnity (P&I).*

Es necesario, para entender la importancia del Seguro de Responsabilidad del fletador hacer una breve mención histórica sobre los Clubs de *P&I*. En 1899, en virtud de la creciente exposición de las responsabilidades hacia terceros a las que estaban siendo enfrentados tanto los armadores como los fletadores de los buques, diferentes compañías aseguradores tales como; el *UK Club*, *Britannia*, *Standard Club*, *London Club*, *Newcastle Club* y el *Sunderland Club*, decidieron asociarse entre sí y suscribir un acuerdo que se conoció con el nombre de *The Original Pooling Agreement*, y que quedó establecido como el “Acuerdo Original del *Pool* de Armadores”, entendiendo el concepto de *pool* de armadores, como un consorcio o grupo de éstos.

Con la fundación de este consorcio, el objetivo principal planteado fue obtener el reaseguro para los Clubs de *P&I*, en las materias relacionadas con la industria marítima y permitir además la existencia de un foro para el intercambio de información en la que cada Club mantiene su independencia bajo el principio de ser una asociación de armadores y fletadores.

Posteriormente a esta fecha en el año 1986, esta filosofía de asociación y consorcio se vio ampliamente aumentada con la creación del “Grupo Internacional de Clubes de *P&I*” en términos ingleses *International Group of P&I Clubs* (de ahora en adelante *IG P&I*), el cual, está compuesto por 13 miembros que proporcionan seguros de responsabilidad a aproximadamente el 90% del tonelaje mundial y se definen estructuralmente como una mutua de seguros independiente, sin ánimo de lucro, que da cobertura a sus asociados, frente a los daños causados a terceros por el uso y la explotación de sus buques.

Cada Club está controlado a su vez por un consejo de administración o comité, en inglés conocido con el nombre de *Board Directors*, elegido de entre sus miembros y tienen como principal función diseñar la estrategia y política del Club, siendo los gerentes los encargados de las actividades diarias.

Haciendo referencia en este caso a los riesgos del armador y del fletador, los Clubs cubren un amplio abanico de riesgos, como por ejemplo la pérdida de vidas y lesiones de los pasajeros, la tripulación, y otras personas a bordo; la pérdida o daños a la carga; la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias peligrosas; restos de naufragio; colisión y daños a la propiedad; y además estas instituciones también ofrecen una amplia gama de servicios a sus miembros en la gestión de siniestros, aspectos legales y prevención de pérdidas y, a menudo, desempeñan un papel principal en la coordinación de la respuesta a los siniestros marítimos y la gestión de los mismos<sup>60</sup>.

Siguiendo esta línea, en coordinación con la responsabilidad de los fletadores en el tráfico marítimo, los Clubs de *P&I* son una de las únicas compañías aseguradoras que se dedican

---

<sup>60</sup><https://www.anave.es/ultimas-noticias/1366-el-grupo-internacional-de-clubes-de-pai-publica-su-informe-anual>

totalmente a dotar de coberturas los riesgos a los que está expuesto este sujeto en el tráfico marítimo y a lo largo de los años han ido desarrollando un producto que se ajusta cada vez más a sus exigencias, tanto términos de cobertura, como en términos de prima disponible, como en capacidad o límite máximo asegurado, aportando a sus clientes una correcta y adecuada respuesta, a través de un equipo muy especializado en este ámbito. No obstante la indemnización máxima a estos riesgos, en el registro de los fletadores, presentan unos límites de sujeto, generalmente a la voluntad del Club, dicho de otro modo, de acuerdo a la capacidad financiera del Club y a su capacidad para reasegurar este riesgo en el mercado.

Además, los Clubs también se encargan de publicar, de forma más o menos frecuente, circulares, boletines y comunicados en los que se comentan y analizan los temas de actualidad, otorgando un asesoramiento de cómo gestionar sus riesgos y la exposición de los mismos en el tráfico marítimo.

La mayoría de los fletadores, más del 90% de ellos, utilizan los Clubs de P&I como su primera opción para asegurar sus riesgos y esto se debe fundamentalmente a dos aspectos principales; por un lado, a su total especialización en este área y por otro lado, porque, por lo general, son compañías con una enorme seguridad financiera en sus pólizas a la hora de responder económicamente a las indemnizaciones de los siniestros, generalmente cuentan con un ratio que se denomina “estable”, *stable* en término anglosajón, en la tabla de *Standard and Poor*<sup>61</sup>.

A continuación paso a mostrar los 13 Clubs que componen el *IG P&I* junto con su *rating* de acuerdo al *International Group of P&I Association Market Review*<sup>62</sup>:

- *United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited*, con un *rating* de A (*Stable*). 

<sup>61</sup>[https://www.standardandpoors.com/en\\_US/web/guest/ratings/ratings-actions](https://www.standardandpoors.com/en_US/web/guest/ratings/ratings-actions): *Standard & Poor's Financial Services LLC (S&P)* es una empresa estadounidense de servicios financieros. Es una división de *S&P Global* que publica informes sobre investigación financiera y análisis de acciones y bonos. S&P es conocida por sus índices bursátiles como el estadounidense S&P 500, el canadiense S&P/TSX, y el australiano S&P/ASX 200. S&P es considerada una de las tres agencias de calificación de crédito más grandes, junto a *Moody's* y *Fitch Ratings*, acumulando entre las tres una cuota de mercado del 95% en 2013. Su oficina central se encuentra en Nueva York.

<sup>62</sup>2017 *Protection & Indemnity P&I Club Market Review*

- Assuranceforeningen Gard, con un rating de A+ (Stable). 
- The North of England Protection & Indemnity Association, con un rating de A (Stable).  

- Assurance foreningen Skuld, con un rating de A (Stable). 
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, con un rating de A (Stable). 
- The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited, con un rating de A (Stable). 
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, con un rating de A (Stable).  

- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg), con un rating de A- (Stable). 
- The Swedish Club, con un rating de BBB+ (Stable). 
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, con un rating de BBB+ (Stable). 
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited, con un rating de BBB (Stable). 
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg), con un rating de A (Stable). 

- *American Steam ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc*, con un rating de BBB- (Stable).



### 3.1.2 Coberturas y ejemplos.

En relación con las coberturas del Seguro de Responsabilidad de Fletadores es necesario mencionar que la figura del fletador al igual que el armador necesita de una cobertura de *Protection and Indemnity* que le proporcione la capacidad de indemnizar a terceras partes por cualquier responsabilidad que pueda ser generada.

No obstante, a diferencia de lo que ocurre con el seguro de los armadores, el cual es de carácter obligatorio, el seguro de responsabilidad del fletador no es de carácter imperativo, dicho de otro modo, pueden soportar el riesgo por ellos mismos, aunque son muchas las razones por las que, como he mencionado anteriormente, la mayoría de los fletadores prefieren ser protegidos con esta cobertura, la cual en ocasiones, es una cobertura desconocida incluso hasta para los propios fletadores.

El concepto a manejar, es que se cubren las posibles responsabilidades que el fletador tenga hacia terceras partes. Dichas responsabilidades, como se explicarán a continuación, van desde la contaminación producida por el buque, los riesgos de tripulación, las responsabilidades frente a la carga que el buque transporta, las responsabilidades de la propia carga –en aquellos casos en los que el fletador no sea el propietario de la mercancía, entre otras muchas más...

El elemento clave es su póliza de fletamento, la cual, como ya sabemos, es ese contrato por el cual se fleta un buque y que genera una serie de obligaciones y responsabilidades al fletador que en caso de siniestro, es decir, en caso de reclamación de un tercero, solo se pueden cubrir bajo un contrato de seguro.

Una de las terceras partes con las que el fletador deber cubrir sus responsabilidades es, entre otros, el armador y por tanto contra su propiedad más preciada, su buque. De tal forma que podemos deducir que una de las responsabilidades más importante de esta cobertura son los posibles daños que se produzcan al armador o a los interés del mismo, así como también al casco del buque como consecuencia del fletamento en cuestión.

Además, también resultar de oportuna trascendencia mencionar que, generalmente, la cobertura de P&I fletador va acompañada de una cobertura conocida popularmente con el nombre de Flete, Demora y Defensa, en términos ingleses; *Freight, Demurrage and Defence* -de ahora en adelante *FD&D*-, que básicamente, cubre los costes legales en los que, encaso de siniestro, el fletador incurra como consecuencia de litigios u otras cuestiones con terceras partes. Esta cobertura es de extrema importancia dado que en la cuenta de explotación de cualquier operador o fletador de buques, los gastos de abogados pueden suponer una suma importante sobre todo cuando dicho fletador opera con distintos proveedores, destinos, mercancías, buques... La cobertura de *FD&D* es graciable, es decir, que se puede otorgar sin sujeción a precepto, lo cual significa que será el Club de P&I quién decida si la posible reclamación puede ser ganada o no por el asegurado.

De acuerdo a un modelo de póliza de responsabilidad de los fletadores y tras un estudio pormenorizado del mismo, en relación con las coberturas básicas de una póliza de *P&I* fletador y que a mi juicio considero de oportuna mención, los principales riesgos cubiertos son los siguientes:

1. Daños relacionados con la mercancía. Generalmente, esta responsabilidad, dentro de una póliza para fletadores, podemos encontrarla dentro de la "Clase 1" -*Class 1 Cargo Liabilities*- y en la "Clase 3" -*Class 3 Cargo Owner's for Legal Costs*-. Como mencioné anteriormente, el fletador deberá responder de los daños producidos a la mercancía, así como también, responder de los daños que ocasione la mercancía a otras propiedades, como por ejemplo daños ocasionados al casco del buque propiedad del armador.

Centrándome en el primer supuesto, el fletador deberá responder, frente a los daños, pérdidas o cualquier otra responsabilidad generada por un incumplimiento del asegurado

sobre las mercancías y responderá frente a los propietarios de las mismas, en aquellos casos en los que los fletadores no son los dueños de las mercancías y actúan como transportistas bajo un conocimiento de embarque, o bajo una póliza de fletamento; como por ejemplo la póliza *The Inter Club New York Produce Exchange -NYPE-*, concretamente bajo la cláusula que aparece en la póliza conocida con el nombre de *Inter Club Clauses*<sup>63</sup>, la cual, determina aquellos casos en los que la reclamación no hay sido acordada, o bien no hay sido garantizada y no pueda ser recobrada por el armador. También deberá responder de los costes adicionales generados por estos daños en el contrato de transporte, siempre y cuando se demuestre que el fletador es el legalmente responsable y estos gastos adicionales no puedan ser recobrables de otra parte.

Por último, el fletador deberá responder de los daños, o pérdidas ocasionados a las mercancías cuando éstas se encuentren almacenadas en puerto o en cualquier almacén externo, siempre y cuando bajo el contrato de transporte el fletador sea el responsable del almacenamiento de las mercancías.

Estos daños pueden ser ocasionados debidos, por ejemplo, a una mala carga, descarga, estiba o desestiba, falta de custodia, entre otras muchas más causas..., dicho de otro modo, cubrirá todos los daños ocasionados por actividades que deben ser llevadas a cabo por el fletador de acuerdo a su póliza de fletamento. Llegándose a excluir todos aquellos daños que hayan sido especificados y aceptados antes de ser cargados.

En el segundo caso, el fletador también será responsable de todos aquellos daños o pérdidas físicas que sean ocasionados al buque, incluyendo dentro del concepto de buque el casco, la maquinaria, equipos, combustible, depósitos, bodegas, entre otros...es decir, el fletador será responsable de los daños que la carga provoque al buque, por ejemplo como resultado de una estiba deficiente o contraria a los términos que se hayan establecido en la póliza de fletamento, cuando el fletador sea responsable de las operaciones portuarias, tales como la carga y la descarga y estiba o desestiba de las mercancías.

---

<sup>63</sup>I.C.A (*Inter Club Agreement*) es una cláusula dentro de la póliza *The Inter Club New York Produce Exchange*, con esta nueva disposición, una vez que una de las partes que interviene en una póliza de fletamento establece una garantía con respecto a una reclamación de la mercancía, esta cláusula 6 del acuerdo se encarga de definir los límites de tiempo así como también la responsabilidad de armador o fletador.

2. Indemnización a favor del armador. En aquellos casos en los que el fletador incumpla alguna de las cláusulas pactadas en la póliza de fletamento o algunas de las responsabilidades que tiene por ser fletador y que originen una pérdida o un daño en las propiedades del armador; en estos casos las reclamaciones hecha por el éste último estarán cubiertas por el seguro de responsabilidad del fletador, pudiéndose llegar a enumerar una cantidad considerables de daños en los que el fletador deberá responder, entre éstos podemos destacar los siguientes:

- El fletador será responsable, bajo los términos de la póliza de fletamento, sobre el buque asegurado en aquellos casos en los que genere una pérdida o daño sobre el mismo, incluyendo pérdida o daño de la maquinaria, almacenes, equipos, combustible o cualquier propiedad que pertenezca al dueño del buque asegurado.
- El fletador también será responsable de aquellas situaciones que provoquen la pérdida del “uso” del buque como consecuencia de un incidente siempre que concurren alguna circunstancia pactada en la póliza de fletamento y que haga responsable al fletador. Las coberturas del *P&I* fletador también ofrece las coberturas frente a las responsabilidades por pérdida o daño al buque asegurado por el armador, incluyendo la pérdida o daño de los equipos, bodegas, combustible o cualquier otra propiedad perteneciente al dueño del buque asegurado...

Ambas coberturas que podemos encontrarla dentro de la “Clase 1”.

- Daños relacionados con el *bunker*-entendiendo el término inglés *bunker* como suministro de combustible-.Al igual que ocurre con los daños relacionados con la mercancía, el fletador deberá responder de los daños ocasionados al *bunker* y de los daños ocasionados por el *Bunker*.

Por ejemplo en un fletamento por tiempo, el fletador es el responsable del suministro de *bunker* del buque, si en este caso el suministro de combustible ocasiona algún daño al motor del buque o a cualquier elemento o componente del mismo; ya sea

por la utilización de un combustible erróneo o de peor calidad; la responsabilidad recaerá en el fletador y éste se verá obligado a indemnizar al armador por los daños ocasionados y los gastos en los que el armador incurra como consecuencia de este incidente.

Por otro lado, en aquellos casos en los que el *bunker* no sea propiedad del fletador y lo sea; bien del armador o bien de un tercero distinto e estos; si se produce la pérdida o daño del combustible por cualquier riesgo, razón o circunstancia atribuible al fletador, éste deberá responder ante el daño ocasionado y los gastos que genere el daño.

Por último, es importante mencionar un tercer supuesto de cobertura en aquellos casos en los que el *bunker* sea propiedad del fletador, este seguro de responsabilidad otorga cobertura por la pérdida o daño del combustible del fletador razonablemente atribuido a fuego o explosión, varada, embarrancada, hundimiento o naufragio y a una colisión del buque con otro o cualquier objeto externo. Esta cobertura contradice en cierta medida con la razón fundamental del seguro de responsabilidad dado que en este caso se está cubriendo un bien que pertenece al asegurado, no obstante se trata de una cobertura importante a la hora de contratar un seguro de *P&I* dado que la pérdida de *bunker* puede suponer una cuantía importante para la empresa fletadora, debido al gran valor del combustible en el mercado.

- Daños ocasionados por los estibadores. De acuerdo con la mayoría de las pólizas de fletamento y siempre y cuando las partes no acuerden lo contrario, los fletadores será los responsables de la estiba, carga y descarga de las mercancías, de tal forma que, si durante estas operaciones se produce algún daño al buque, por ejemplo con las grúas portuarias; el armador podrá llevar a cabo reclamación contra el fletador y éste resultar responsable de los daños ocasionados.

- Responsabilidades que surjan de los puertos de refugio. Esta responsabilidad hace referencia al deber de los fletadores a la hora de nombrar un puerto de refugio en situaciones en las que el buque pueda encontrarse en peligro real y actual.

De acuerdo con la mayoría de las pólizas de fletamento, los fletadores tienen la obligación de instruir al buque a la entrada en un puerto de refugio. Un incumplimiento de esta garantía, por parte del fletador, puede hacer que éste tenga que responder por pérdida o daño de la mercancía, pérdida de uso o daño al buque, contaminación por cualquier mercancía peligrosa, muerte o daño de las personas a bordo del buque, así como también por la remoción de los restos.

- Responsabilidades frente a las mercancías peligrosas. Una vez que ya ha sido nominado el buque, los fletadores tienen la obligación de aportar al armador una descripción detallada de las mercancías que se van a transportar, especialmente cuando éstas requieren de un tratamiento especial al definirse como mercancías peligrosas, tales como crudo, ácidos, gases, entre otros... Esta descripción detallada debe ser aportada al capitán antes de la carga de la misma, con el fin de garantizar la seguridad del propio buque, de la tripulación y del medio ambiente.

En aquellos casos en los que el fletador no aporte la descripción de la mercancía o ésta sea errónea y estas circunstancias den lugar a una pérdida o daño de la mercancía, desperfectos o incluso enfermedad o muerte de algún miembro de la tripulación o contaminación del medio ambiente el fletador responderá de cualquiera de estos daños y de las consecuencias del mismo, tales como los gastos o costes generados para la subsanación del daño.

3. Daños relacionados con la contaminación del medio ambiente y otras circunstancias remarcables.

Bajo ciertas jurisdicciones, los fletadores pueden llegar a ser considerados responsables por contaminación del medio ambiente, especialmente en aquellos casos en los que la figura del fletador es definida como operador del buque ya que sería éste el encargado de

proporcionar unos procedimientos de seguridad adecuados con el fin de evitar la contaminación por vertido o derrame de las mercancías transportadas. Ante esta situación, además de por los daños ocasionados, el fletador deberá de responder, ante los costes y medidas que sea necesario llevar a cabo para la recuperación del medio ambiente, costes y medidas razonables para evitar un peligro inminente de contaminación en las operaciones portuarias del buque, así como también deberá de responder de los costes y responsabilidades ante el cumplimiento de leyes impuestas por un gobierno para prevenir los riesgos de contaminación en una zona en concreto, por otra parte costes y medidas que no será recuperables por ningún seguro. Cobertura que se encuentra dentro de la “Clase 1” -*Charterer’s Liability*-.

En segundo lugar, dentro de la idea de otras circunstancias remarcables, bajo mi punto de vista, se podrían incluir otras responsabilidades tales como:

- Enfermedad, daño o muerte de pasajeros o miembros de la tripulación a bordo. En esta primera responsabilidad el fletador deberá responder de los pagos y compensaciones económicas por los daños ocasionados a los miembros de la tripulación, incluyendo en este caso gastos hospitalarios, gastos médicos y funerarios. Es una cobertura que se encuentra dentro de la “Clase 1” -*Charterer’s Liability*-.
- Colisión con otros buques, o colisión con objetos fijos y flotantes. En un contrato de fletamento a casco desnudo, el fletador deberá responder del pago a cualquier persona y/o parte derivado de la colisión del buque asegurado y otro buque.
- Remoción de restos. El fletador será responsable de los gastos generados por la remoción, destrucción o iluminación entre otros... del buque asegurado o de la mercancía transportada por éste, siempre y cuando, el fletador sea por ley responsable para llevar a cabo estas operaciones, es decir, esta remoción se daba a una circunstancia imputable al fletador.

- *Avería Gruesa*. Cobertura que se encuentra dentro de la “Clase 1” –*Charterer’s Liability*-. Tiene como objetivo cubrir la responsabilidad de la proporción de avería gruesa del asegurado, cargos especiales o salvamento con respecto a la mercancía que se encuentra en riesgo y/o combustible propiedad del fletador asegurado, siempre y cuando tal responsabilidad no sea cubierta por otro seguro.
  - *Sue & Labour* y costes legales. Costes, incluyendo costes legales, y gastos razonablemente llevados a cabo por el asegurado, por la ocurrencia de una situación, que da lugar a una situación de peligro, con el objetivo de evitar o minimizar cualquier responsabilidad, pérdida o daño del objeto asegurado por la compañía. Se trata de una cobertura típica en una póliza de seguro, la cual, le permite al asegurado a recobrar estos gastos, los cuales, el asegurador sería responsable de pagar bajo la póliza. Cobertura que se encuentra en la “Clase 1” –*Charterer’s Liability*-. concretamente en la sección 12 del ejemplo que mostraré a continuación.
4. Indemnizaciones provenientes de terceras partes distintos del armador. Por todas estas responsabilidades ahora mismo nombradas, como mencioné al principio de este apartado, además del armador, puede darse la situación de que surjan terceras partes afectadas, por responsabilidades, pérdidas o gastos del asegurado, co-asegurado o personas asociadas. Éstos también pueden dirigirse contra el fletador por el acaecimiento de acciones u omisiones negligentes o no por parte del mismo, por ejemplo: responsabilidad de los fletadores por daños causados en operaciones portuarias -cuando las operaciones portuarias son responsabilidad del fletador-, por una mala descripción de las mercancías cargadas, por contaminación...
5. Siguiendo el esquema, anteriormente establecido los fletadores necesitan complementar su póliza de *P&I* con la cobertura *FD&D* para que sus costes legales, en posibles conflictos frente a terceros, sean cubiertos por dicha cobertura. Además, es una garantía de que el fletador va a estar bien asesorado en todo momento. Se trata de una cobertura complementaria que se encuentra ubicada en la “Clase 2” de la póliza de responsabilidad –*Defence Cover for Legal Costs*-.

En relación con estos costes legales, el asegurado debe resultar responsable de pagar a la otra parte por las siguientes circunstancias:

- Arrendamiento, flete, falso flete, plancha, demoras, envíos o cualquier otra reclamación o disputa relacionada con la póliza de fletamento, conocimiento de embarque o contrato de transporte con respecto al buque asegurado.
- Suministro al buque asegurado.
- Cargos, desembolsos y cuentas recibidas de estibadores, agente consignatarios, clientes, aduanas, *brókers*, autoridad portuaria o cualquier figura relacionada con el asegurado
- Carga, estiba, trincado, descarga, desestiba de la mercancía.
- Pérdida o daño o detención del buque asegurado.
- Avería gruesa o avería particular o cargos.
- Servicios de salvamento o remolque prestados al buque asegurado.
- Representación del asegurado en investigaciones oficiales u otras cuestiones relacionadas con el buque asegurado.
- Acciones por o contra pasajeros destinado a ser, siendo o teniendo que ser transportados por el buque asegurado.
- Acciones por o contra miembros de la tripulación que trabajan para el buque asegurado.
- Acciones por o en beneficio de un Estado o autoridad pública contra el asegurado o el buque asegurado, a excepción de que estas acciones sea por impuestos impagados o pagos debidos en el país donde el buque asegurado está registrado, o

donde el asegurado es residente o donde el asegurado tiene su domicilio social o fiscal.

- Cantidades debidas de otros aseguradores o compañías.
- Acciones contra constructores o reparadores del buque asegurado.
- Compras o venta del buque asegurado.
- Cualquier otro problema o asunto en relación con el buque asegurado.

6. Por último, dentro de las coberturas más relevantes dentro de una póliza de *P&I*, considero importante hacer una breve mención al límite máximo de responsabilidad, que se encuentra definida dentro de la “Clase 5” –*General Terms and Conditions*-, concretamente en la sección 34.

En esta sección de la póliza se determina que el límite máximo o límite total de responsabilidad pagado por la compañía aseguradora, bajo esta póliza y en relación con las reclamaciones o serie de reclamaciones generadas por determinadas circunstancias; incluyendo gastos, costes, honorarios... generados por el asegurado o asegurados; no podrá exceder de acuerdo a lo establecido en el certificado de seguro pactado por escrito por los aseguradores. Dicho de otro modo, las reclamaciones se limitarán a la suma que los Aseguradores determinen oportunamente como la “Suma Máxima” y que nunca excederá del límite acordado por escrito por los Aseguradores.

Cuando durante un período de póliza existan múltiples reclamaciones que surjan en relación con un solo accidente o suceso y el total de tales reclamaciones, excluyendo las franquicias, exceda la “Suma Máxima”, la responsabilidad del asegurador por cada reclamación individual será tal proporción de la “Suma Máxima”.

A modo de conclusión y para un mayor entendimiento de las responsabilidades que ha de tener un fletador y de los riesgos cubiertos en este negocio; paso a enumerar algunos ejemplos<sup>64</sup>o

<sup>64</sup><https://willisupdate.com/wp-content/uploads/2016/02/Informaci%C3%B3n-a-Fletadores.pdf>

situaciones generales que podrían darse desde el punto de vista de esta figura en el transporte marítimo, así como también un ejemplo del condicionado de coberturas de una póliza de *P&I* Fletador<sup>65</sup>:

- Reclamación de *bunkers*: La calidad de los bunkers consumidos por el buque ha sido siempre una importante preocupación para los fletadores, ya que éstos, comúnmente, son los requeridos por la póliza de fletamento a suministrar *bunkers* de una determinada especificación. En el caso en el que un fletador suministre combustible distinto al especificado en el contrato, será el fletador el responsable de los daños ocasionados al motor, así como también será responsable de soportar los gastos generados por el tiempo de detención y de las reparaciones. Este es un ejemplo que pone de manifiesto la enorme exposición que tiene un fletador ante estas reclamaciones.
- Daños al casco. Por ejemplo, si se produce un incendio a bordo, las partes del contrato deberán de determinar a quién responde las consecuencias del mismo. Si este incendio ha sido provocado por la carga traída por el fletador, o bien por unas malas o deficientes instrucciones dadas por el fletador, sería este el responsable del mismo y el que deberá soportar los daños que ocasione el incendio.
- Daños a la carga: El fletador fleta el buque para transportar carga de terceros en un tráfico determinado, si la carga se daña el cargador podría reclamar contra el fletador, a quien entregó su mercancía, por no custodiarla adecuadamente, o bien, por no cargar o descargar de acuerdo a sus instrucciones, dependiendo de cuál sea la causa que origine el daño.
- Contaminación por vertidos: En caso de contaminación medioambiental, el fletador puede ser responsable ante las autoridades que persiguen el hecho, incluso cuando el hecho haya sido causado por el armador o su personal. En algunas jurisdicciones, será el fletador el que responda aunque éste posteriormente pueda repetir contra los causantes.

---

<sup>65</sup><https://www.msamlin.com/en/insurance/marine-and-aviation/p-i.html>

- Puerto de refugio: Como ya sabemos, el fletador tiene la obligación de proveer un muelle seguro a su armador, aún cuando la gestión náutica del buque la tenga el armador. Cuando por ejemplo hay mal tiempo, y por necesidades comerciales se decide entrar a puerto, las consecuencias de una mala decisión son para el fletador, es decir, será el fletador el que deberá responder ante los daños causados al propio buque o a otros buques o instalaciones, como consecuencia de una mala decisión a la hora de instruir puerto de refugio.

<b>PART 1:</b>	<b>CHARTERERS' LIABILITY (CLASS 1)</b>	<b>5</b>
SECTION 1	- LIABILITY FOR DAMAGE TO INSURED VESSEL	5
SECTION 2	- ILLNESS, INJURY AND LOSS OF LIFE	5
SECTION 3	- LOSS OF OR DAMAGE TO PROPERTY	5
SECTION 4	- CARGO LIABILITIES	5
SECTION 5	- COLLISION WITH OTHER SHIPS	7
SECTION 6	- CONTRACTS AND INDEMNITIES	7
SECTION 7	- WRECK REMOVAL	7
SECTION 8	- QUARANTINE EXPENSES	7
SECTION 9	- TOWAGE	7
SECTION 10	- POLLUTION RISKS	7
SECTION 11	- GENERAL AVERAGE	8
SECTION 12	- SUE & LABOUR AND LEGAL COSTS	8
SECTION 13	- FINES	8
SECTION 14	- STOWAWAYS	9
SECTION 15	- ENQUIRY EXPENSES	9
SECTION 16	- INTERFERENCE BY GOVERNMENT AUTHORITIES	9
SECTION 17	- RISKS INCIDENTAL TO CHARTERING	9
<b>PART 2:</b>	<b>DEFENCE COVER FOR LEGAL COSTS (CLASS 2)</b>	<b>10</b>
SECTION 18	- RISK COVERED	10
SECTION 19	- EXCLUSIONS AND LIMITATIONS	10
<b>PART 3:</b>	<b>CARGO OWNERS' LEGAL LIABILITY (CLASS 3)</b>	<b>12</b>
SECTION 20	- RISK COVERED	12
<b>PART 4:</b>	<b>WAR PROTECTION AND INDEMNITY COVER</b>	<b>13</b>
SECTION 21	- CONDITIONS	13
SECTION 22	- EXCLUSIONS AND LIMITATIONS	13
SECTION 23	- TRADING	13
SECTION 24	- NOTICE OF CANCELLATION AND WAR AUTOMATIC TERMINATION OF COVER	13
<b>PART 5:</b>	<b>GENERAL TERMS AND CONDITIONS</b>	<b>15</b>
SECTION 25	- APPLICATION OF TERMS	15
SECTION 26	- APPLICATION FOR INSURANCE	15
SECTION 27	- CERTIFICATE OF INSURANCE	15
SECTION 28	- EXCLUSIONS AND LIMITATIONS	15
SECTION 29	- PAYMENTS TO THE COMPANY	15
SECTION 30	- CLAIMS	17
SECTION 31	- CESSER OF INSURANCE AND TERMINATION	18
SECTION 32	- EFFECT OF CESSER OF INSURANCE	19
SECTION 33	- MAXIMUM INSURED AMOUNT	19

SECTION 34 – LIMIT OF LIABILITY	19
SECTION 35 – DEDUCTIBLES	19
SECTION 36 – JOINT ASSUREDS AND CO-ASSUREDS	20
SECTION 37 – ASSIGNMENT	20
SECTION 38 – FORBEARANCE AND WAIVER	20
SECTION 39 – DISPUTES BETWEEN ASSUREDS	21
SECTION 40 – ADMISSION AND SETTLEMENT	21
SECTION 41 – DOUBLE INSURANCE	21
SECTION 42 – INTEREST AND SET OFF	21
SECTION 43 – SUBROGATION	21
SECTION 44 – NOTIFICATION AND TIME LIMIT	21
SECTION 45 – TOTAL ASBESTOS EXCLUSION	21
SECTION 46 – LAW AND JURISDICTION	21
SECTION 47 – INSURANCE ACTS	21
SECTION 48 – SANCTION LIMITATION AND EXCLUSION CLAUSE	21
SECTION 49 – SEVERAL LIABILITY CLAUSES	22
PART 6: ADDITIONAL COVER AND EXTENSION CLAUSE	23
CLAUSE 1 – EXTRA BUNKER HANDLING COSTS	23
PART 7: DEFINITIONS	24

### 3.2 Institute Cargo Clauses (ICC):

#### 3.2.1 Origen y evolución de las *Institute Cargo Clauses (ICC)*.

Continuando con la estructura de este trabajo, en relación con la transferencia de los riesgos del fletador al mercado asegurador, tras la enumeración y explicación de las coberturas que puede presentar una póliza de *P&I Fletador*, considero de oportuna importancia un estudio exhaustivo del seguro de transporte de mercancías. Una cobertura que resulta de una enorme trascendencia, desde el punto de vista del fletador y desde el punto de vista de otras figuras que intervienen en el contrato de transporte marítimo, cuando éstos son los encargados de soportar los riesgos que conlleva el transporte marítimo sobre las mercancías transportadas.

De tal forma que, con estas pólizas de seguros lo que se pretende principalmente es proteger a todos aquellos profesionales que transportan mercancías, pero también a los propietarios de las mismas y así como también aquellas personas que participan como auxiliares en los servicios de transporte, extendiendo las coberturas a la responsabilidad civil ante posibles reclamaciones por los daños que se causen a los bienes que cargan o a las indemnizaciones a valor de factura de los daños o pérdidas materiales que puedan sufrir las mercancías.

Por tanto, podemos definirlo, a modo introductorio, como un seguro especialmente indicado para propietarios de mercancías, tales como por ejemplo cargadores, transportistas autónomos, agencias de transporte, transitarios, consignatarios, operadores logísticos o agentes de aduanas, entre otros. Además, para adaptar las coberturas a las necesidades reales de los asegurados, es bastante habitual encontrar una serie de garantías básicas que pueden ser complementadas con otras optativas.

Entre estas garantías básicas, se atiende a los daños causados a la mercancía como consecuencia de un accidente del medio de transporte utilizado y como ampliación a estas coberturas básicas es habitual encontrar las que se conocen, en términos ingleses, como las *Institute Cargo Clauses*, que se definen como un conjunto de coberturas clasificadas o separadas en diversos grupos y que son empleadas con bastante asiduidad en el transporte internacional.

Tras esta breve introducción sobre las *Institute Cargo Clauses*, antes realizar el estudio de las coberturas, considero necesario la disposición de una breve reseña histórica sobre este mencionado seguro.

Resulta francamente difícil entender, hoy en día, el seguro de transporte de mercancías sin mencionar las *Institute of Cargo Clauses*, de ahora en adelante *ICC*. La aplicación de estas cláusulas, como acabo de mencionar, está vastamente extendida sobre todo en las operaciones de seguro de transporte transnacional, como cláusulas que son de general conocimiento y extensa aplicación. Pero para un mayor conocimientos de éstas, es necesario hacerse algunas preguntas como por ejemplo ¿qué son y sobre todo, de dónde vienen las *ICC*?

Las *ICC* son tres cláusulas de cobertura de aplicación multinacional y de origen inglés, de ahí su nombre *Institute of Cargo Clauses*. Podemos clasificarlas en tres grupos: *ICC "A"*, *ICC "B"*, *ICC "C"*, siendo la primera la de más amplia cobertura, prácticamente son consideradas como un seguro a todo riesgo, mientras que la tercera es la de menor cobertura, referidas a las pérdidas o demoras en la entrega de mercancías.

Nos encontramos ante una serie de cláusulas de aplicación al seguro de transportes, presentando una vocación universal en cuanto a los medios de transporte para los que son válidos, resultando aplicables tanto al transporte terrestre, como al transporte marítimo, así como también al transporte aéreo.

Sin embargo, lo más desconocido de estas cláusulas es su origen, pero no su origen nacional, ya que como acabo de mencionar tienen su origen en el Reino Unido, incluso se les conoce popularmente con el nombre de cláusulas inglesas, así que de su nacionalidad no vamos a dudar. La cuestión menos conocida es su origen, en relación a cuál fue la institución que se encargó de conformarlas tal y como las conocemos hoy en día.

En una primera aproximación el origen de estas cláusulas le fue atribuido al *Lloyd's* y aunque tienen algún peculiar nexo en común, la verdad es que el origen de las *ICC* resulta necesario atribuírselo al *Institute of London Underwriters*, de ahora en adelante *ILU*. Este "Instituto" nació bien avanzado el siglo XIX, concretamente en el año 1884 como una asociación representativa de un buen conjunto de aseguradores de Londres con la vocación de ser, por un lado, un *lobby* con influencia en las instituciones de la época, y por otro, un lugar de encuentro para aportar soluciones sectoriales a los problemas comunes en el mundo asegurador.

Desde sus inicios, el *ILU*, se mostró como una entidad diferenciada e independiente del *Lloyd's*, con un carácter colaborativo y de búsqueda de soluciones comunes. Por un lado, los suscriptores del *Lloyd's* eran miembros del *ILU*, y por otro lado, ambas corporaciones, formaron diferentes *Committees* para discutir cuestiones aseguradoras diversas relacionadas con el seguro de transportes, como el *Technical and Clauses Committee*, fundado en 1925.

Durante décadas, sin embargo, su papel dentro del mercado asegurador nacional e internacional fue relativamente discreto. No fue hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial, concretamente a partir de 1946, cuando empezó a cobrar importancia destacada dentro del mercado asegurador. Después de varias décadas, el *ILU* acabó consolidando las *ICC*, dotándolas de una aplicación prácticamente universal. A finales de 1998 esta entidad se fusionó con el *London Insurance and Reinsurance Market Association*, dando lugar el 1 de enero de 1999 a la *International*

*Underwriting Association of London* de la que forman parte los que fueran miembros del *ILU* hasta su extinción.

Estas cláusulas inglesas para mercancías han representado durante un largo periodo de tiempo un excelente instrumento para el aseguramiento internacional de las mercancías en el campo de los seguros marítimos. No obstante, tal y como nos demuestra la experiencia, las decisiones de jueces y tribunales internacionales para adaptarlas a las exigencias de los mercados, ha hecho que estas coberturas, al igual que todas, se vean obligadas y sujetas a convenientes modificaciones y actualizaciones. Y fue a partir de febrero de 2006, cuando el *Joint Cargo Committee*, formado por miembros de la *International Underwriting Association* y del *Lloyd's Market Association*, tras elaborar un cuestionario para obtener opiniones y puntos de vista de las partes interesadas al respecto, se dedicó a la tarea de revisar y mejorar los textos de las cláusulas “A”, “B” y “C” de 1982, contando para ello con la experiencia recogida a través de casi 25 años, no solo en el mercado y en la jurisdicción inglesa, sino también en otros países. Llegando a estructurar es tas cláusulas de la siguiente manera:

- La cláusula “A”, se configura como un “todo riesgo” a excepción de las exclusiones, que se pueden resumir en: dolo, merma, deficiencia de embalaje, demora, guerra civil, huelga, motín, terrorismo,... y cubre de depósito a depósito.
- La cláusula “B”, es de cobertura de riesgos enumerados, es decir, no es una cobertura “todo riesgo”. Estos riesgos enumerados son los siguientes: riesgos de mar en general, tales como fuego, explosión, hundimiento, varadura, vuelco, colisión, avería gruesa, terremoto, erupción volcánica y rayo; también echazón o barrido por la solas y entrada de mar en el buque, pérdida de bulto entero en carga o descarga etc...
- La cláusula “C”, es la de menor cobertura, es similar a su predecesora -cláusula “B”- pero deja fuera de cobertura el terremoto, barrido por las olas, entrada de agua en la bodega y pérdida de bulto entero en carga y descarga.

Posteriormente, se estableció un grupo de trabajo para llevar a cabo una serie de revisiones, introduciendo cambios tanto, desde el punto de vista cosmético, como algunos de mayor

profundidad e importancia. La última actualización fue llevada a cabo entre los años 2006 y 2008, entrando en vigor el 1 de enero de 2009.

### 3.2.2 Institute Cargo Clauses A, B y C.

Como comentaba anteriormente, esta actualización trajo consigo una serie de cambios y de modificaciones y dado que la cláusula “A” se basa en la filosofía “todo riesgo” nos centraremos en el análisis de los cambios que ha sufrido esta cláusula, ya que gran parte de éstos, con las diferencias propias de cada cobertura, también van a ser aplicables en buena medida a las cláusulas “B” y “C”. Con este análisis de cambios aportaré un conocimiento de aquellas cláusulas que se han visto modificadas y así se conocerá más profundamente las cláusulas que forma el texto de 2009; de tal forma que podemos enumerar los siguientes y más significativos:

- Se han producido cambios de tipo literal y formal; reemplazándose algunos términos o palabras que en términos ingleses podrían ofrecer dudas en otras jurisdicciones en relación con su significado jurídico. Algunas de estas sustituciones fueron: aseguradores, *insurers* en inglés, sustituyó a *Underwriters*; contrato de transporte -*contract of Carriage*- sustituido por contrato de fletamento -*contract of affreightment*-; empleados fue sustituido por *servants*; atribuibles -*attributable to*- en lugar de causado -*caused*-; contrato de seguro -*contract of Insurance*- en lugar de simplemente seguro -*insurance*-; los términos *goods* y *cargo* han sido reemplazados por la expresión “objeto asegurado”.
- En la cláusula 3, -*Both to blame collision clause*- se ha producido un cambio en la precisión del lenguaje, no obstante, aunque se utilicen palabras distintas se está cubriendo lo mismo.
- En la cláusula 4 -exclusiones-; en el apartado 4.3 que se encarga de excluir “pérdidas, daños o gastos causados por la insuficiencia o inadecuación del embalaje o preparación del objeto asegurado”, se ha agregado y precisado lo siguiente: “para resistir los incidentes ordinarios derivados del transporte asegurado, en que tanto el embalaje como la preparación son llevados a cabo por el asegurado o sus empleados o con anterioridad a la suscripción del presente seguro”. Como aclaración a esta cláusula entenderemos el

concepto de “embalaje” como la estiba dentro de un contenedor y por “empleado” entenderemos una figura que no incluye a los contratistas independientes.

Por otra parte, también es necesario mencionar que desaparece el término *liftvan*.

- Dentro de la cláusula 4, concretamente en el apartado 4.5 se mantiene excluidos las pérdidas, daños o gastos causados por demora aun cuando la misma provenga de un riesgo cubierto, aunque en esta modificación se elimina el término *proximately*. Término que viene a explicar que el riesgo cubierto sea causado “inmediatamente”.
- En el apartado 4.6 de la cláusula 4, se excluyen las “pérdidas, daños o gastos que sean consecuencia de insolvencia o fallo financiero de los propietarios, armadores, gestores, fletadores u operadores del buque cuando, en el momento de la carga a bordo del barco de los bienes objeto del seguro, el asegurado conozca o debiera conocer por el normal desarrollo de su actividad, que tal insolvencia o suspensión de pagos podría impedir el normal desarrollo del viaje. Esta exclusión no resultará de aplicación cuando el contrato de seguro haya sido asignado a un tercero reclamante que haya comprado o aceptado la compra de los bienes objeto del seguro de buena fe bajo un contrato vinculante”.

El antiguo texto de coberturas se encargó de excluir todas estas pérdidas o gastos ahora mencionados pero sin la matización de conocimiento por parte del asegurado ni de la asignación del seguro a un tercero de buena fe.

- En el apartado 4.7 de esta misma cláusula 4; se encarga de excluir los llamados riesgos de guerra y se establece que están excluidos de esta cobertura del seguro las pérdidas, daños o gastos que sean directa o indirectamente causados o que resulten de cualquier arma o dispositivo que emplee energía nuclear o atómica u otra reacción o fuerza radioactiva. En este nuevo texto de 2009 se incluyeron los términos dispositivo de guerra, en inglés *war device*, y el matiz “directa o indirectamente”.
- En la cláusula 5, que habla de la falta de navegabilidad y de la inadecuación, se produjeron las siguientes modificaciones:

1. Se ha eliminado el término *liftvan* y al igual que en todas las demás cláusulas, el término *servant* ha sido sustituido por *employees*.
  2. Se ha incorporado una previsión estableciendo también como exclusión de cobertura los casos de falta de aptitud del contenedor o medio de transporte cuando la carga en ellos es llevada a cabo antes de la vigencia del seguro por el asegurado o bien por alguno de sus empleados y algunos de estos conocían esta falta de aptitud al tiempo de la carga.
  3. En el apartado 5.2, en consonancia con el apartado 4.6 de este texto, tiene como objetivo principal proteger los derechos del comprador de buena fe bajo un contrato que le es obligatorio. Con todo esto, podemos establecer que la exclusión 5.1.1. no se aplicará cuando el contrato de seguro ha sido transferido a la parte que reclama bajo el mismo, cuando esta parte ha comprado o ha convenido comprar la cosa asegurada de buena fe bajo un contrato obligatorio.
  4. En el apartado 5.3 se establece que los aseguradores renuncian a invocar cualquier incumplimiento de las garantías implícitas de la navegabilidad del buque y de la aptitud del buque para transportar la carga asegurada a destino, habiéndose eliminado el siguiente párrafo: “a menos que el asegurado o sus dependientes conocían tal falta de navegabilidad o falta de aptitud”.
- La cláusula 7 del texto anterior se encargaba de excluir actos políticos y sociales. Con las nuevas modificaciones incluidas se amplía y se precisa, más aún, la definición de acto terrorista y se amplía también la exclusión a motivos ideológicos y religiosos.
  - La cláusula 8, en el nuevo texto denominada “Duración” contiene varios cambios respecto a la del texto anterior llamada *Transit Clause*.
    1. En el apartado 8.1 del nuevo texto, se añade la expresión “por primera vez” haciendo referencia al primer movimiento de las mercancías en el almacén o lugar de almacenaje.
    2. Con respecto a la terminación de la cobertura, se establece que ésta termina en el momento en el que ocurre alguno de estos cuatro supuestos:
      - 8.1.1; cuando se complete la descarga del vehículo porteador u otro medio de transporte en el almacén final o lugar de almacenamiento en el destino indicado en el contrato de seguro.

8.1.2; cuando se complete la descarga del vehículo porteador u otro medio de transporte en cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, ya sea antes de o en el lugar de destino designado en el contrato de seguro, que el asegurado o sus empleados elijan, que no sea del tránsito ordinario o para la consignación o distribución de las mercancías.

8.1.3; cuando el asegurado o sus empleados elijan utilizar algún vehículo u otro medio de transporte o algún contenedor para almacenaje distinto a los del transporte ordinario en curso.

8.1.4; a la expiración de un periodo de 60 días después de haber sido completada la descarga de las mercancías aseguradas en esta póliza, al costado del buque transoceánico en el puerto final de descarga.

- La cláusula 10 -*change of Voyage clause*- ha recibido una serie d cambios que en el Nuevo texto aparece reflejado más ampliamente en dos apartados:

10.1; cuando, después de la entrada en vigor del seguro, el destino es cambiado por el asegurado, éste debe notificar sin demora a los aseguradores dicho cambio para acordar primas y condiciones. Si ocurriese una pérdida antes de tal acuerdo, la cobertura puede ser otorgada, pero sólo si la misma hubiese estado disponible a una razonable prima comercial de mercado y en términos también razonables de mercado.

10.2; cuando el objeto asegurado comienza el tránsito contemplado por este seguro, pero sin conocimiento del asegurado o sus empleados, el buque se dirige a otro destino, este seguro sin embargo será considerado como que ha tenido vigencia al comienzo de tal tránsito.

- En la cláusula 15 del texto nuevo, se ha definido, la figura del asegurado indicando que el seguro cubre a esta figura, lo que incluye a quien reclama la indemnización por sí o en representación de quien celebró el contrato o como un cesionario del mismo. Esta cláusula, en su segunda parte, se encarga de aclarar que el seguro no se extiende en beneficio del transportador o del depositario.
- Al final de todas las cláusulas mencionadas, en este texto se hace referencia a una nota que establece lo siguiente: “en el caso de que se requiera una extensión de la cobertura en los términos de la cláusula 9 -cláusula de terminación del contrato de transporte-, o se notifique un cambio de destino bajo los términos de la cláusula 10 -cláusula de cambio del viaje-, existe la obligación de efectuar la notificación inmediata a los aseguradores y el derecho a tal cobertura depende de que se haya dado cumplimiento a esta obligación”.

De tal modo que con estas modificaciones y actualizaciones realizadas a lo largo de los años, han dejado definidas las ICC “A”, “B” y “C” de la siguiente forma:

La póliza tipo “A” se encarga de cubrir todos los riesgos posibles excepto los siguientes:

- Conducta dolosa del asegurado.
- Pérdidas, derrames y mermas en volumen y/o peso cuando se deban a la naturaleza de la cosa.
- Pérdida y/o daños por insuficiencia de embalaje o inadecuación del objeto asegurado.
- Vicio propio o naturaleza intrínseca de la cosa.
- Demoras.
- Daños provenientes de artefactos nucleares.
- Falta de navegabilidad o inadecuación del buque, siempre que el asegurado tenga conocimiento de la misma al tiempo de la carga.
- Guerra y sus manifestaciones.
- Huelga y sus manifestaciones.
- Artefactos de guerra.
- Terrorismo.

Por su parte, la póliza tipo “B” es más restrictiva en cuanto a los riesgos cubiertos:

- Incendio o explosión.
- Hundimiento, varada y embarrancada del buque porteador.
- Vuelco o descarrilamiento del medio terrestre.
- Abordaje; en general, colisiones del vehículo porteador.
- Descarga de mercancías en puerto de arribada.

- Terremoto, erupciones volcánicas y rayos.
- Sacrificios en avería gruesa.
- Echazón y arrastre por olas.
- Mojaduras.
- Gastos de salvamento y contribución a la avería gruesa.
- Pérdida total de bultos en operaciones de carga y descarga.

Es necesario enmarcar que los riesgos que no son cubiertos por la póliza tipo “B” son los mimos que la póliza “A”, pero además debe añadirse la destrucción deliberada del objeto asegurado, por el acto voluntario de cualquier persona.

Por último, la póliza tipo “C” excluye los mismos riesgos que la póliza tipo “B”, pero restringe aun más los riesgos incluidos:

- Incendio o explosión.
- Hundimiento, varada y embarrancada del buque porteador.
- Vuelco o descarrilamiento del medio terrestre.
- Abordaje; en general, colisiones del vehículo porteador.
- Descarga de mercancías.
- Sacrificios en avería gruesa.
- Gastos de salvamento y contribución a la avería gruesa.

Las pólizas inglesas para el seguro de transporte de mercancías se diferencian de las españolas en que éstas primeras son más claras y simples, con coberturas más amplias en tiempo y en espacio, al abarcar desde el almacén del proveedor hasta el almacén del comprador u otro designado al efecto de la póliza y no sólo de muelle a muelle como sucede en el caso de las pólizas españolas de seguro de transporte marítimo de mercancías.

A modo de conclusión de este apartado, debemos de tener en cuenta que existen diferentes tipos de póliza para asegurar el transporte de mercancías:

- Póliza especial o de viaje: es un tipo de póliza utilizado para un viaje en concreto. Terminado este viaje concluye la validez de la póliza.
- Póliza abierta: es un tipo de póliza empleada para cubrir un capital determinado a transportar en varias expediciones o transportes, con condiciones idénticas para todos ellos, y con una prima a abonar al principio de la cobertura o con cada expedición.
- Póliza a *forfait*: es un tipo de póliza que cubre un capital determinado y fijo en una serie de viajes sucesivos e indeterminados durante el periodo previsto. Es el tipo de póliza utilizado para las empresas de transporte para cubrir sus responsabilidades obligatorias marcadas por leyes o convenios internacionales.
- Póliza de abono o flotante. Es un tipo de póliza en la que se negocian los términos de la cobertura al inicio del periodo y se le van incorporando capitales o valores asegurados conforme se van realizando operaciones comerciales. Permiten una simplificación sustancial del proceso de contratación y ofrecen ventajas importantes para ambas partes.

### **3.3 La Responsabilidad Civil Marítima y la necesidad de la cobertura de Responsabilidad de los fletadores.**

Con este apartado, dentro del título “La Transferencia de Riesgos del Fletador al Mercado Asegurador”, lo que pretendo básicamente es explicar la necesidad y la importancia que presenta el seguro de responsabilidad civil del fletador en el mercado asegurador. Importancia y necesidad que, bajo mi punto de vista, ha de ser entendida y explicada a través de la Responsabilidad Marítima Obligatoria del armador o propietario del buque objeto de explotación en el comercio marítimo.

Una de los aspectos que creo que ha quedado bastante claro y consolidado a lo largo de este trabajo es que las responsabilidades en el mundo marítimo han ido “apareciendo”, evolucionando y regulándose como consecuencias a los diferentes y numerosos accidentes marítimos ocurridos a lo largo de la historia, véase casos como el *Erika*, *Exxon Valdez*, *Amoco Cádiz*, entre otros... De

tal forma que para la exposición de la responsabilidad civil marítima creo de oportuna importancia hacer una breve referencia al famoso caso “Prestige”.

Con la sentencia del caso “Prestige” del Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, de 14 de febrero de 2016, el Tribunal por un lado, condena al asegurador inglés *The London P&I Club* al pago de 1.000 millones de dólares, condena totalmente insuficiente para hacer frente a todos los daños y perjuicios causados y por otro lado, con esta sentencia el tribunal español pretende poner en evidencia dos aspectos fundamentales:

- En primer lugar, si las resoluciones judiciales en la Unión Europea funcionan tal y como está previstas para estos casos, se debería de aplicar para este asunto concreto el Derecho Comunitario Europeo implantado por el Reglamento de la Unión Europea 1215/2012, el cual se encarga de regular en su artículo 81 todo lo relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en todo el territorio de la Unión Europea.
- En segundo lugar, con esta sentencia se pretende poner en evidencia y al mismo tiempo conocer la eficiencia económica de la mutualidad de los Clubs de *P&I*. De hecho, probablemente, el Club *P&I* no dispone de los fondos propios necesarios para afrontar el pago de la indemnización, en cambio, sí ostenta derechos de crédito contractuales frente a una serie de figuras dentro de esta idea de mutualidad, que le puede permitir hacer frente con la indemnización impuesta, tales como: sus asegurados mutualistas en forma de derramas extraordinarias, otros Clubs *P&I* del Grupo Internacional como reclamaciones del consorcio, a la reaseguradora cautiva del mismo Grupo y/o a múltiples reaseguradores dentro de lo que constituye el mayor contrato de reaseguro colectivo del mundo.

Además, siguiendo la idea de eficiencia económica de los Clubs, el cumplimiento de la sentencia también nos permitirá conocer si la estructura aseguradora y reaseguradora del actual mercado de riesgos marítimos tiene la fuerza suficiente para hacer frente a las grandes catástrofes, en relación con la contaminación medio ambiental.

Po otro lado y ahora que acabo de hacer referencia al mercado asegurador y reasegurador, centrándome más en el tema objeto de este apartado debemos de tener en cuenta, como ya sabemos, que este mercado tiene como finalidad principal cubrir los riesgos de “Responsabilidades Civiles Marítimas” de todas aquellas figuras y sujetos que intervienen en el tráfico marítimo, es decir, en la explotación directa o indirecta de un buque, centrándonos únicamente en el transporte de mercancías, tales como operadores marítimos y operadores terrestres. Aunque con esta investigación sólo pretendo centrarme en el seguro de responsabilidad del armador -seguro de responsabilidad civil marítima obligatorio- y como consecuencia de ello en la importancia del seguro de responsabilidad civil marítima del fletador o del operador del buque, dejando a un lado el estudio de las coberturas para riesgos asumidos por operadores terrestres del ámbito marítimo, como las terminales portuarias y los constructores y reparadores de buques, que tiene su mercado específico.

En relación con los seguros de responsabilidad civil marítima obligatorios, la *IMO* desempeña un papel fundamental en la coordinación entre los Estados y las industrias marítimas, entre las que se incluyen las compañías aseguradoras y también, mediante la publicación de diferentes tratados internacionales, se encarga de definir el contenido básico del seguro de responsabilidad civil marítima, delimitando de esta forma el contenido básico de un seguro de *P&I estándar* en los siguientes puntos:

- La imposición obligatoria de este seguro responsabilidad civil o bien imposición de una garantía financiera alternativa ante un riesgo determinado.
- La emisión por el asegurador o garante de un documento que acredite el seguro o garantía, es decir, emisión de una póliza o certificado de seguro en la que se especifiquen los riesgos obligatorios cubiertos.
- Que el Estado de bandera del buque certifique que el seguro o garantía se encuentra en vigor, es decir, es necesario un certificado de registro del estado de la bandera del buque.

- Es necesario especificar quién es el sujeto obligado y el tipo de buques en relación al cual debe asegurarse la responsabilidad.
- Especificar los límites cuantitativos de cobertura.
- Resulta imprescindible que se especifiquen las vías necesarias para llevar a cabo la acción directa del perjudicado frente al asegurador o garante y la limitación de excepciones que éste puede oponer.

Siguiendo esta idea de coordinación y contenido básico, la identificación y definición de un seguro de responsabilidad civil obligatoria y de la acción directa está siendo progresiva en el tiempo y paralela a las coberturas que ya ofrece el seguro *P&I estándar*, resumiéndolo en las siguientes acciones:

Se aprobó el seguro obligatorio y la acción directa a favor de las víctimas de contaminación marítima de hidrocarburos vertidos por buques petroleros -CRC 1969 y CRC 1992<sup>66</sup>-.

- Se intentó equiparar a este régimen a las víctimas de contaminación marítima por sustancias distintas a los hidrocarburos, pero el intento legislativo ha fracasado hasta el momento -Convenio HNS 1996<sup>67</sup>-.

---

<sup>66</sup>Convenio del Fondo de 1992 y Protocolo relativo al Fondo Complementario. El Convenio del Fondo de 1992, que es complementario al CRC de 1992, establece un régimen para indemnizar a las víctimas cuando la indemnización en virtud del CRC de 1992 no está disponible o es insuficiente. El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) se constituyó en virtud del Convenio del Fondo de 1992. La indemnización máxima pagadera por el Fondo de 1992 es de 203 millones DEG para siniestros ocurridos el 1 de noviembre de 2003 o posteriormente, independientemente del tamaño del buque. Para siniestros ocurridos antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de 135 millones DEG. Estas cuantías máximas incluyen las sumas efectivamente pagadas por el propietario del buque en virtud del CRC de 1992.

<sup>67</sup> En castellano es conocido con el nombre de El Convenio SNP y el Protocolo De 2010, El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 –conocido como Convenio SNP– tiene como finalidad garantizar el pago con prontitud de una indemnización adecuada y efectiva de los daños a las personas y los daños materiales, los costes de limpieza y de las medidas de restauración y las pérdidas económicas derivados del transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

- Al advertir que la contaminación por hidrocarburos proviene, muchas veces, del combustible de buques no petroleros, se ha aprobado también el seguro obligatorio y la acción directa para estos casos -Convenio Bunkers 2001<sup>68</sup>-.
- Varios desastres de buques Ro-Ro Pax. o ferris y el miedo al terrorismo contra los cruceros han motivado la aprobación del seguro obligatorio y la acción directa en caso de muerte y daños personales a pasajeros -Convenio de Atenas 2002<sup>69</sup>-.
- Para proteger el derecho de crédito de las autoridades nacionales que han de sufragar los costes de remoción de buques por insolvencia o imposibilidad de localización del armador, se ha aprobado otro seguro obligatorio con acción directa -Convenio Nairobi 2007<sup>70</sup>-.
- Fruto de la cooperación entre la *IMO* y la Oficina Internacional del Trabajo se impulsó el Convenio de Trabajo Marítimo de 2006 con el que se incluye dentro del seguro obligatorio la cobertura y la acción directa a favor de los miembros de la tripulación en caso de muerte, lesiones y así como también los costes generados por la repatriación y salarios pendientes en caso de abandono de la dotación, para buques no pesqueros.

La implementación de todas estas normativas internacionales; o de algunas de ellas, ha sido posible gracias a que el seguro *P&I estándar* se encarga de cubrir todos estos riesgos, salvo la contaminación por sustancias distintas a los hidrocarburos, así como tampoco cuentan con las coberturas para los riesgos de guerra y terrorismo; ambos riesgos excluidos y para los cuales el armador deberá contratar un seguro adicional. Con todas estas normas internacionales lo que se

---

<sup>68</sup> Responsabilidad por contaminación de combustible de buques, el Convenio Bunkers 2001. El martes 19 de febrero de 2008 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos por combustible de los buques (BUNKERS 2001) de Londres de 23 de marzo de 2001.

<sup>69</sup>Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

<sup>70</sup>Tras su ratificación por parte de Dinamarca, el próximo día 14 de abril entrará en vigor el Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragios. Este Convenio fue aprobado el 18 de mayo de 2007 por la Conferencia Internacional sobre la Eliminación de restos de naufragio convocada por la OMI, en Nairobi.

pretende fundamentalmente es convertir el seguro de *P&I* del armador el buque en un seguro obligatorio, de carácter genérico y de responsabilidad civil en relación con la enorme multitud de reclamaciones ante las que podemos encontrarnos en el Derecho Marítimo.

Por otra parte, una vez comentada la obligatoriedad del seguro, debemos hacer referencia a la acción directa del mismo en favor de los perjudicados, acción que no es reconocida por el Grupo Internacional, es decir, que los terceros perjudicados en un accidente tienen la acción directa vetada al amparo de los contratos y de la legislación de los seguros.

En conclusión a esta primera parte, la finalidad de las normativas de seguros obligatorios de la *IMO* es garantizar la indemnización a los perjudicados por la operación del buque asegurado frente a “determinados” riesgos, pero no frente a todos. De tal forma que podemos llegar a diferenciar una dualidad de perjudicados; por un lado, los que tienen garantizado que detrás del responsable hay un asegurador o garante de sus indemnizaciones, al que pueden reclamar directamente y por otro lado, los que carecen de esta prerrogativa.

Una vez estudiado la obligatoriedad del seguro de responsabilidad es necesario que me centre en la importancia de la responsabilidad civil del fletador. Para ello es necesario hacer mención a los sujetos que están obligados o no a contratar el seguro de responsabilidad.

Cada norma o tratado internacional que impone dotar de cobertura un determinado riesgo nos conduce a determinar y conocer quién es el sujeto que está obligado a asegurar esa responsabilidad civil, por supuesto siempre derivada de la navegación de un buque. De esta operatividad del buque, como ya sabemos, podemos diferenciar una serie de sujetos o figuras que pueden resultar civilmente responsables por daños o perjuicios ocasionados a terceros. No obstante, en una primera aproximación, el único sujeto que está legalmente obligado a asegurarse, de todas estas figuras, es el armador del buque, es decir, el propietario del mismo. Dicho de otra forma, el ejemplo más habitual es que el armador de un buque mercante es el que asegura civilmente su responsabilidad, mientras que el fletador lo hace voluntariamente.

No existe plena coincidencia entre las normas de seguros obligatorios al identificar al sujeto obligado a asegurarse, pero se observa una tendencia a desplazar esta obligación desde la “propiedad” hacia la “operación” del buque. Entendido de otra manera, existe una tendencia a desplazar esta obligación también al fletador por los riesgos que, como llevo explicando a lo largo de todo el trabajo, tiene esta figura durante todo el transporte marítimo como uno de los tipos de operador del buque que podemos encontrarnos.

Algunos ejemplos que nos permite justificar este desplazamiento de aseguramiento obligatorio pueden ser; el primer seguro obligatorio, el de contaminación por hidrocarburos de petroleros del CRC 1992 impone el seguro sobre el propietario registral, pero la responsabilidad ya no la canaliza sólo sobre el propietario, sino también sobre otros posibles responsables. Por otro lado, el Convenio de Atenas 2002 desplaza directamente la obligación de aseguramiento sobre el transportista ejecutor, sea o no propietario, es decir, una figura que encaja con la del armador pero también con la del fletador, por ejemplo es el caso del fletador en un *Bareboat Charter*.

Por último otro claro ejemplo que nos permite demostrar la necesidad, cada vez más importante, de establecer como seguro obligatorio el de los fletadores es el Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho mar, el cual impone el seguro genérico que ha de contratar el propietario o el “responsable de la explotación del buque”, concepto éste último también asimilable al armador pero también al del fletador de la Ley de navegación marítima. De forma que y de acuerdo a todo esto, los Clubs han terminado ofreciendo un seguro distinto al *Owner's P&I*, como es el seguro de *P&I Fletador*, ofreciendo una cobertura algo más limitada e insuficiente para cumplir con las condiciones de los seguros obligatorios antes mencionadas. Esta cobertura generalmente suele ir acompañada con otra que tiene como objetivo cubrir los gastos derivados de la defensa jurídica de reclamaciones no cubiertas por el seguro *P&I estándar*, es la denominada cobertura *FD&D*.

Y ya a modo de conclusión de este apartado, en la práctica aseguradora, un mismo seguro obligatorio puede disponer de múltiples asegurados distintos del sujeto obligado, es decir, pueden estar identificados por su nombre en la póliza de seguros diferentes figuras; por ejemplo, en el seguro del armador que conste como co-asegurado el propietario registral a los efectos de

cumplir con las obligaciones del CRC 1992 o el Convenio *Bunkers* de 2001; o también, aunque menos habitual, encontrarnos en el seguro del armador que co-asegura al fletador.

### 3.3.1 Necesidad documental del seguro obligatorio en relación al tipo de buque. Especial mención a las *Blue Cards*.

Continuando de cierta forma con el seguro de responsabilidad civil marítima obligatorio, otro elemento común que termina definiendo a la responsabilidad civil obligatoria es el tipo de buque objeto del transporte marítimo y que puede dañar a terceros, es decir, dependiendo del tipo de buque o de su tamaño el seguro de responsabilidad civil puede ser uno u otro y esto se debe principalmente al carácter multirriesgo del seguro de *P&I*.

- De forma que casi todos los buques mercantes superior a 300 toneladas de arqueo bruto, en inglés *Gross Tonnage -GT-*, por razón de su tamaño, han de disponer de un seguro genérico de responsabilidad civil para cubrir las reclamaciones sujetas al Convenio de Limitación de responsabilidad nacidas de reclamaciones de derecho marítimo 1976/1996, de ahora en adelante Convenio LLMC, conforme al Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo, de ahora en adelante RD 1616/2011. Además si es un seguro *P&I estándar*, estarían cubiertos también los riesgos por contaminación de combustibles; cobertura que por otra parte sería obligatoria si el buque cuenta con más de 1.000 toneladas de arqueo.
- Si es un buque petrolero, el seguro *P&I* ofrece cobertura conforme al Convenio LLMC 1976/1996 y también ofrece cobertura de acuerdo al CRC 1992 cuando transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos.
- Por otro lado, si nos encontramos con un buque de pasaje, el seguro de *P&I* ha de cubrir el seguro obligatorio de acuerdo al Convenio de Atenas 2002 por daños a los pasajeros y el seguro obligatorio del RD 1616/2011.

En cuanto a la bandera del buque asegurado, la regla general es exigir el seguro obligatorio tanto a los buques abanderados en los Estados parte de los tratados internacionales, como de otros Estados que visiten los puertos o las aguas marítimas de estos Estados parte. Exigir el seguro a buques extranjeros forma parte de la prerrogativa de soberanía y control del Estado de puerto. Si no fuese así, sería discriminatorio para los buques nacionales y pondría en riesgo la finalidad esencial del seguro obligatorio: garantizar la indemnización de los daños sufridos por terceros por la navegación del buque.

En la práctica, los clubes *P&I* para referirse a cada buque como un “buque inscrito”, requieren de un certificado de entrada que en inglés se conoce con el nombre de *Certificate of Entry*. Cada armador o fletador puede inscribir uno o varios buques. Si son buques que entrañan mucho riesgo, como por ejemplo petroleros o cruceros, el mismo buque puede estar inscrito en varios Clubs de forma simultánea y cada uno de estos cubrirá una parte de su tonelaje y responderá, en casa de siniestro, de acuerdo a su riesgo asumido.

La existencia y validez del seguro obligatorio sobre cada buque se plasma en un documento acreditativo emitido por el asegurador, como documentación reglamentaria del buque, estamos hablando de la “tarjeta azul” o *Blue Cards* de los Clubs *P&I*, documento que es distinto al certificado de entrada, el cual, se encarga de acreditar, a efectos privados, la inscripción de un buque en el Club.

Las *Blue Cards* no se identifican como un documento unificado para cada buque, es decir, dependiendo del tipo necesitará unas u otras para cumplir con la normativa de seguro obligatorio que le sea aplicable. Por ejemplo, si es un buque de pasaje, necesitaría las siguientes “tarjetas azules o *Blue Cards*”:

- *Blue Cards* para identificar el seguro obligatorio de acuerdo al Convenio de Responsabilidad Civil para daños por contaminación por *Bunker, 2001 -Blue Cards Bunker-*

- *Blue Cards* para identificar el seguro obligatorio de acuerdo al Convenio de Atenas de 2002 relacionado con el transporte de pasajeros y sus equipajes por mar -*Blue Cards Non War*-.
- *Blue Cards* para identificar el seguro obligatorio de acuerdo al Convenio de Atenas de 2002 relacionado con el transporte de pasajeros y sus equipajes por mar -*Blue Cards Non War*-.
- *Blue Cards* para identificar el seguro obligatorio de acuerdo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, en relación con los costes y responsabilidades requeridos para la repatriación de la tripulación -*Blue Cards Maritime Labour Convention*-.
- *Blue Cards* para identificar el seguro obligatorio de acuerdo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, en relación con la responsabilidad en la seguridad financiera en relación con los armadores -*Blue Cards Maritime Labour Convention*-.
- *Blue Cards* para identificar el seguro obligatorio de acuerdo al Convenio Internacional de Nairobi de 2007 sobre la remoción de restos -*Blue Cards Wreck Removal*-.

Además, los tratados internacionales aprobados bajo la supervisión de la *IMO* exigen que un Estado parte, normalmente el del pabellón del buque, emita un certificado administrativo que acredite la validez y vigencia del seguro obligatorio, es decir, necesitan de un certificado de registro del Estado pabellón del buque del que debemos destacar dos aspectos:

- Este certificado estatal se convierte en un “permiso para comerciar” entre Estados parte. De forma que, los buques de Estados no parte han de conseguir que un Estado parte les emita un certificado, quedando fuera del comercio en su ámbito marítimo en el caso en el que no ostente dicho certificado.
- Los convenios de la *IMO* no prevén la responsabilidad del Estado emisor del certificado en caso de insolvencia del asegurador o falta de localización del mismo, tal y como revela el Convenio de Atenas de 2002.

Como conclusión a esta última parte, es necesario hacer mención a que esta falta de responsabilidad estatal, la difusión de navieros de un solo buque y de los pabellones de conveniencia entre los buques mercantes, hacen más necesario el control de la solvencia del asegurador. La norma general es exigir a los aseguradores estar autorizado para operar en España, en la Unión Europea y en el Espacio Económico Europeo. La mayor parte de los Clubs *P&I* del Grupo Internacional y de aseguradores comerciales extranjeros o locales operan en la Unión Europea o tienen sucursales y están en fase de adaptación a “Solvencia II”.

#### **4. DOCUMENTACIÓN EN EL TRÁFICO DE FLETAMENTO.**

##### **4.1 Obligaciones del asegurado y documentos para exigir responsabilidad a otras partes involucradas en caso de siniestro.**

Con este apartado lo que pretendo es fundamentar la enorme importancia que tiene documentar perfectamente un contrato de fletamento desde el inicio del contrato, con el acuerdo y firma entre las partes, hasta la finalización del mismo, independientemente de si se trata de un contrato de fletamento por tiempo, viaje o un arrendamiento a casco desnudo, incluyendo la documentación necesaria, bajo mi punto de vista de carácter trascendental, para la tramitación de un siniestro.

Como vengo mencionando a lo largo de todo este trabajo la póliza de fletamento es el núcleo y uno de los contratos más importante en el transporte marítimo ya que se encarga de regular la relación entre el armador y el fletador incluyendo todos los términos, condiciones y elementos que intervendrán en ese fletamento en concreto, tales como: el buque, la mercancía, las obligaciones en las operaciones portuarias, el pago del flete, el tiempo establecido... Una vez acordados todos estos elementos, es decir, cuando ya se han fijado los términos y el papel que desempeñan cada

una de las partes intervinientes se pasa a la perfección del contrato. Todas estas cuestiones son una fuente de multitud de disputas y discrepancias las cuales pueden terminar en procesos de litigio o arbitraje generando un extra coste a cada una de las partes y como consecuencia de estos costes se disminuye o reduce el beneficio final para cada uno, por lo que la pregunta que estos sujetos deben de hacerse en estos casos es; ¿Cómo puedo evitar el riesgo de tener problemas con la póliza de fletamento? La respuesta a esta cuestión es, en la teoría bastante sencilla, y es con un correcto manejo en los documentos necesarios para acordar un flete.

Como ya sabemos el comercio en el transporte marítimo es bastante competitivo, sobretodo el mercado de carga seca, e intervienen una gran cantidad de “jugadores”, por lo que no siempre es fácil conocer o tener la capacidad de evaluar la formación o experiencia de tu contraparte, por lo que las partes que intervienen pueden encontrarse con una gran cantidad de controversias relacionadas con los incumplimientos de fletadores y armadores. Por su lado, como ya he mencionado en innumerables ocasiones y a grandes rasgos, el armador tiene la obligación de proporcionar el buque en condiciones óptimas de navegabilidad, mientras que el fletador tiene la obligación del pago del arrendamiento o flete dentro del tiempo pactado en el contrato o póliza de fletamento.

Desde el comienzo de las negociaciones, es muy importante comprobar la experiencia, formación y antecedentes de su contraparte con el objetivo fundamental de cerciorarse de que la parte contraria tiene la solvencia suficiente, para llevar a cabo el cumplimiento de todas las obligaciones pactadas bajo la póliza de fletamento.

Continuando con esta idea, una póliza de fletamento que no se haya pactado dejando los aspectos fundamentales claros podrías generar confusión y esta confusión posteriormente dará lugar a asuntos de litigio o arbitraje. Ambas partes deben trabajar en las cláusulas de la póliza de fletamento que hayan acordado y dejar todos los aspectos claramente explicados para evitar que una parte obtenga beneficios sobre la otra. Además, de acuerdo al derecho inglés, los intercambios entre dos partes, deben realizarse de forma clara y con una perfecta tramitación para evitar la interpretación unilateral en relación con una cláusula en una fase posterior. Todo

esto ayudará a las partes a llevar a cabo un comercio de mercancías amistoso y evitar costes legales innecesarios.

De acuerdo con la mayoría de los informes anuales publicados por los diferentes Clubs de *P&I*, las reclamaciones más frecuentes están relacionadas con una mala manipulación de las mercancías en las operaciones de carga, descarga, estiba o desestiba, llegando a alcanzar más del 30% del total de las reclamaciones. Este elevado porcentaje de reclamaciones relacionados con esta causa se debe principalmente a que tanto el armador como el fletador se centran más en los aspectos económicos del contrato y en la mayoría de las ocasiones dejan a un lado o no le dan la importancia que merece a factores o cláusulas de la póliza de fletamento que se encargan de definir aspectos más técnicos de la operación, como por ejemplo: las condiciones requeridas al buque, características de las mercancías transportadas y su condición para ser cargada y descargada (en el caso de un fletamento por tiempo), los tiempos de plancha y demoras (en el caso de un fletamento por viaje), entre otros muchos más factores a tener en cuenta. Todos estos requerimientos y acciones deberían estar claramente mencionadas en la póliza de fletamento y deben ser tomadas muy en consideración por las partes intervinientes.

Incluso, para un correcto manejo de estas situaciones, es siempre altamente recomendable llegar a construir una relación a largo plazo, con quien poder mantener una fluida comunicación para los posibles problemas que puedan ocasionarse y ya no sólo para la resolución de conflictos o problemas, sino también ayudar a tener relaciones económicas y de negocio en términos de mercado, para fijar ratios de fletes, volúmenes de cargas, ratios de regulación de condiciones.

Todo esto, haciendo referencia al manejo de las funciones principales y más importantes de armadores y fletadores puede ser llevado a cabo por un intermediario o *bróker*, es decir, por una persona especializada y familiarizada con las prácticas del transporte marítimo, el cual se encarga de definir la vía que deben seguir ambas para un correcto seguimiento del negocio, incluyendo la incorporación, sustitución o eliminación de cláusulas con el objetivo de conseguir el éxito y que las partes estén contentan en el resultado final.

No obstante, en el caso en el que se da la situación de un siniestro o reclamación, que esté cubierto por la póliza, en el transporte marítimo de mercancías, centrándonos en el punto de vista del fletador como asegurado, para una correcta tramitación de esta situación y que el asegurado, a través de su compañía aseguradora, pueda exigir responsabilidad a otras partes que intervienen en el transporte y pueda realizar el recobro frente a otras partes, tales como armador, proveedor de las mercancías etc... dicho de otro modo pueda convertirse en un sujeto legitimado ante esta reclamación, como comentaba anteriormente resulta de una enorme trascendencia una correcta documentación de esta situación, así como también el cumplimiento de una serie de obligaciones por parte del asegurado, obligaciones que deben ir acompañadas de los pertinentes documentos que verifiquen las situaciones y estados de los que se informa.

1. La obligación principal y más importante del asegurado es informar, con la mayor celeridad posible y mediante comunicación fehaciente, del acaecimiento del siniestro que pueda hacerle incurrir en obligaciones, costes o gastos, así como también informar de todas aquellas situaciones que se consideren importantes para verificar distintos aspectos del siniestro. Toda esta información deberá ir acompañada del correspondiente certificado de seguro, para confirmar el valor de la mercancía, valor asegurado (por ejemplo un valor CIF del 110%, porcentaje que siempre puede ser pactado), puerto de origen y destino, buque utilizado para transportar las mercancías... y verificar que todo esto está cubierto bajo la póliza contratada.
2. El asegurado debe notificar e informar al asegurador de cada peritaje u oportunidad de peritaje, así como también acompañar esta notificación de los documentos o informes de inspección que verifiquen los daños a las mercancías que están siendo reclamados, tales como por ejemplo fotografías, informe de inspección a la carga de las mercancías para comprobar estado de las mercancías antes de que éstas sean cargadas en el buque -es de carácter opcional-, informe de inspección a la descarga de la mercancías para verificar estado de las mercancías a la descarga del buque -también de carácter opcional-

En relación con las obligaciones relacionadas con el peritaje y las inspecciones, el asegurado tiene que permitir al asegurador o a cualquier agente nominado por éste a que

realice las oportunas preguntas, procedimientos... en el momento que ha sido acordado o en un momento posterior.

3. Otras de las obligaciones que tiene el asegurado es entregar al asegurador, en el momento de nominación del buque encargado de realizar el transporte, toda la documentación relacionada con el control de cumplimiento de las disposiciones y/o requisitos de los diferentes Convenios Internacionales, tales como el Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar (*SOLAS 1974*) y el Código Internacional de gestión de la Seguridad (Código *ISM*), dicho de otro modo el asegurado tiene la obligación de entregar al Club la siguiente documentación:

- Certificado de gestión de la seguridad a bordo.
- Certificado de gestión de la seguridad del buque.
- Certificado de entrada del Club de *P&I* del armador.
- Certificado del seguro del Casco y Máquina del buque.
- Documento en el que se detalla las características técnicas del buque.
- Certificado de registro del Estado pabellón del buque,
- Certificado de prevención de la contaminación.
- Certificado de la sociedad de clasificación
- Certificado del convenio de trabajadores
- Certificado de construcción.

4. Además el asegurado también tendrá la obligación de dar a conocer toda la información y documentación de carácter relevante para la tramitación del siniestro, considerada de carácter relevante porque se considera que puede influir en el juicio del asegurador para

determinar si acepta o no la cobertura y convertirse de esta manera en un sujeto legitimado para poder reclamar a la parte responsable y tramitar el procedimiento de recobro. Esta documentación por mi experiencia en la tramitación de siniestro puede ser la siguiente:

- Conocimiento de embarque, en inglés *Bill of Lading*, que se encargue de verificar en qué estado se carga la mercancía, INCOTERM utilizado, detalles técnicos de la mercancía transportada, buque que se utiliza, entre otros...
- *Packing List* de la mercancía transportada, en el que se detalla los números de referencia de cada lote de mercancía: Suele ser un documento que acompaña al Conocimiento de embarque.
- Facturas Comerciales de compra de la mercancía al proveedor y de venta de las mercancías al receptor de las mismas. La entrega de las facturas normalmente es para conocer el valor al que se compra y venden las mercancías, es decir, el objetivo de las facturas comerciales es verificar el valor de las mercancías que aparece en el certificado de seguro.
- Carta de protesta, inglés *Letter of protest*, generalmente va dirigida a la naviera, es decir, suele dirigirse a la empresa transportista (en los casos en los que se pretenda demostrar que los daños han sido ocasionados en el transporte). Este documento también puede ir dirigidos a otras empresas que intervienen en el transporte o en la manipulación de estas mercancías, por ejemplo una carta de protesta dirigida a la empresa estibadora, si los daños han sido ocasionados por éstos.
- Documento de no conformidad del receptor de las mercancías. Generalmente es el receptor de las mercancías el que le reclama al asegurado de la póliza enviándolo un documento denominado “documento de no-conformidad” en el que se detallan los daños que sufre la mercancía y la valoración económica de estos daños.

5. Otra de las obligaciones del asegurado en la tramitación de un siniestro es tomar todas aquellas medidas que resulten necesarias para minimizar o reducir los gastos del siniestro.

Por último, en relación con este tema es necesario que me encargue de mencionar que en aquellos casos en los que el asegurado retiene intencionalmente cualquier información relevante o documento, oculte información o lleve a cabo una declaración falsa, con el objetivo de obtener el apoyo de los aseguradores en un determinado siniestro, el asegurado quedará expuesto a la imposición de la correspondiente sanción para estas situaciones.

## 5. CONCLUSIÓN.

El objetivo de este trabajo, el cual ya viene identificado a lo largo de los diferentes capítulos, ha sido aportar un conocimiento más o menos exhaustivo y detallado de todos los riesgos y como consecuencia de ellos las responsabilidades que rodean a la figura del fletador en el comercio marítimo internacional.

Para ello en una primera aproximación pretendí emitir una idea de la enorme importancia y la evolución que está sufriendo el transporte marítimo internacional en la actualidad y el impacto que tiene para tres factores fundamentales en nuestra sociedad de hoy en día como lo son la economía, el comercio y la globalización; con un creciente impacto, sobre todo en los países menos desarrollados, y siempre garantizando la seguridad marítima y la protección del medio ambiente. Ideas conceptuales que nos lleva a tener muy en cuenta unas de las instituciones más antiguas y a la vez una de las más importantes como lo es el seguro marítimo, institución que

tiene prácticamente toda su estructura y su funcionamiento dentro del mercadora asegurador inglés, concretamente en el *Institute of London Underwriters*.

De forma paralela, a esta idea de riesgos y peligros marítimos he decidido centrarme, dentro de la gran cantidad de figuras que intervienen en el transporte marítimo de mercancías, en la figura del fletador. Figura que bajo mi punto de vista y tras la realización de este proyecto, he alcanzado y perfeccionado la idea de que se trata de una de los sujetos más importantes y que mejor pueden llegar a explicar la idea del transporte de mercancías tal y como la conocemos en la actualidad, además de cerciorarme de que se trata de una figura un tanto desconocida y en ciertos aspectos presentando incluso falta de regulación dentro de la institución del seguro.

Para esta idea adquirida de la figura del fletador es necesario definir el contrato a través del cual se regulan todos los derechos, obligaciones y responsabilidades del mismo, es decir, resulta de imperante importancia definir el contrato de fletamento, el cual aparece regulado en el artículo 203 de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima; ley que se encarga de definir el mencionado contrato como un acuerdo de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, que obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino. Definición, que en una primera aproximación nos indica la obligación primordial del fletador, de poner en disposición del porteador mercancías con su correspondiente pago del flete a cambio de que éstas sean transportadas por otro sujeto denominado transportista o más comúnmente en este sector naviero, *Ship manager* en términos ingleses.

Siguiendo esta línea, en relación con el contrato de fletamento y en base a determinados aspectos, podemos llegar a diferenciar principalmente tres contratos o pólizas de fletamentos: fletamento por tiempo, por viaje o arrendamiento a casco desnudo. Dentro de estas tres categorías, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico ha llegado a aprobar más de 50 tipos de pólizas de fletamento (encontrando en los ANEXOS I, II y III ejemplos de tres de ellas) todas más o menos aceptadas aunque algunas por su implicación y determinación más utilizadas que otras. Llegando a definir como idea fundamental que se trata de una serie de textos normalizados que cuenta con una gran cantidad de pautas o cláusulas, algunas generales otras particulares y la

gran mayoría de ellas se caracterizan por su enorme indeterminación y falta de adaptación al comercio actual, llegando a provocar en multitud de ocasiones grandes problemas entre las partes siendo objeto de continuos litigios a lo largo de la historia; como hemos podido ver en capítulo 2 de este proyecto, con el análisis comparado de las diferentes pólizas y algunas de sus cláusulas.

Uniendo estas dos ideas, por un lado los riesgos que rodean al fletador en el transporte y por otro lado la idea de aseguramiento de la actividad de éste, surge la idea nuclear y objeto de estudio de todo este trabajo que es determinar las responsabilidades que tiene el fletador en el transporte marítimo de mercancías, dependiendo de las circunstancias que le rodea así como también de las cláusulas que se pacten en la póliza de fletamento. Dicho de otro modo, el centro de este trabajo es conseguir definir cuáles son las responsabilidades del fletador que deben ser aseguradas por el mercado, ya sea un mercado nacional o un mercado internacional dependiendo de los límites que se pretendan asegurar. En función de estos límites, se deberá acudir a unas compañías aseguradoras u otras. Por lo general para asegurar los riesgos de un fletador resulta necesario acudir a los Clubs de *P&I*, instituciones que creo que han quedado bien definidas en diferentes apartados de este trabajo.

Y por otro lado los aspectos fundamentales, definidos ahora a muy grandes rasgos ya que son explicados a lo largo del trabajo, que han de ser dotados de coberturas para que el fletador tenga los menores riesgos posibles son los siguientes, diferenciados principalmente en dos puntos de vista pero siempre centrados en la mercancías transportada:

- Primer punto de vista, los riesgos relacionados con la mercancía, es decir, los daños que puede sufrir la mercancía transportadas. En este caso es necesario acudir a las *Institute Cargo Clause*, seguro que lo que tiene como objetivo principal es cubrir los daños que se le ocasionen a las mercancías, en aquellos casos en los que el fletador sea el propietario de las mismas durante el transporte.
- Y segundo punto de vista, siguiendo con los riesgos relacionados con las mercancías, pero en este caso haciendo referencia a los daños que puede ocasionar la mercancía a cualquier propiedad distinta de esta, por ejemplo los daños ocasionados al buque

propiedad del armador o por ejemplo los daños medioambientales que puede ocasionar el vertido de estas mercancía al mar.

Aspecto que ha sido objeto de análisis y de enorme controversias a lo largo de toda la historia y a partir del cual se han definido bastante más las responsabilidades del fletador, figura que en un primer momento solía estar bastante exento de responsabilidad por vertidos. Explicación que puede encontrarse en el apartado de la evolución de las responsabilidades del fletador como consecuencias de los accidentes de vertido de hidrocarburos en el mar; evolución que además se debió a una serie de procedimientos llevadas a cabo por las grandes compañías petroleras y navieras, los conocidos con el nombre de *Vetting*.

Para dotar de cobertura estas responsabilidades es necesario acudir a los diferentes Clubs de *P&I*, mediante el seguro conocido con el nombre de *Charterer P&I*. Esta forma de aseguramiento tiene como objetivo dotar de cobertura una gran cantidades de riesgos, así como también de obligaciones que ha de cumplir el fletador en el transporte marítimo, tales como por ejemplo frente al armador, contaminación por hidrocarburos... coberturas que suele ir acompañada otra denominada *FD&D*, con el objetivo de cubrir los costes legales derivados de estos asuntos.

Por último, como culmine de este trabajo considero necesario hacer mención a la necesidad de documentación que tiene un seguro de tal envergadura como lo es este, necesidad que se centra principalmente en convertir al sujeto en una figura legitimada para exigir responsabilidad frente a otras, principalmente en situaciones de controversia o siniestro.

## 6. DOCUMENTOS CONSULTADOS.

### 6.1 Bibliografía.

Review of Maritime Transport – 2013 – United Nations Conference on Trade & Development – pág. 13

El transporte Marítimo, varias ediciones para el periodo 2006-2012, el desglose por tipo de carga se basa en *Shipping Review and Outlook*, varios números, publicado por Clarkson Research Services.

*Hechos de los Apóstoles, 27:12-20, La Santa Biblia, Antigua Versión de Casiodoro de Reina (1569), revisada por Cipriano de Valera (1602), Revisión de 1960.]*

Review of Maritime Transport – 2013 – United Nations Conference on Trade & Development –  
pág. 38

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luís. Cuestiones de Seguro Marítimo. Algunas Cláusulas Inglesas de Seguro de Buques. España, Consejo General del Poder Judicial, 1992, p.2.

URÍA GONZÁLEZ, Rodrigo. El Seguro Marítimo, Barcelona, España, Editorial Bosch, 1940, p.8.

PÉREZ VARGAS, Víctor. El Contrato de Seguro Marítimo, Revista Iustitia, Año 14, No.168, diciembre de 2000.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, artículo 203, 205, 206

Curso de Derecho Marítimo, Ignacio arroyo, Editorial Bosch, 2001

Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Scrutton, *Charter Parties and Bills of Lading* 19ª Ed. (Londres, Sweet and Maxwell, 1984), pág.51

Carver, *Carriage by sea*, 13ª. Ed (Londres, Stevens and Sons, 1982), párrafo de 582 a 588

Paul Todd, *Contracts for the Carriage of Goods by Sea (BSP Professional Books 1988)*, pág. 19

Hoyos, Carola. «*The new Seven Sisters: oil and gas giants dwarf western rivals*» 11 Marzo de 2007. *Financial Times*

S.M.A. Nº 2505 (Arb At New York 1988)

Lloyd´s Rep. 514

- (1925) 21 Lloyd´s Rep. 284, en pág. 288

- (1985) 19 Lloyd's Rep. 384, en pág. 385
- (1924) 19 Lloyd's Rep. 384, pág. 385
- (1961) 2 Lloyd's Rep. 1
- (1971) 1 Lloyd's Rep. 215
- (1968) 1 Lloyd's Rep. 379, en pág. 382
- (1970) 1 Lloyd's Rep. 282, en pág. 287
- (1984) 1 Lloyd's Rep. 123
- (1960) 2 Lloyd's Rep. 206
- (1965) 2 Lloyd's Rep. 546
- (1972) 1 W.L.R. 74
- (1984) 1 Lloyd's Rep. 123, en pág. 126

*J.E. Cassegrain, Responsibilities and Liabilities of the Time Charterer*, documento presentado en un seminario patrocinado por la FONASBA sobre "Políticas de fletamento", Londres, 24 y 25 de marzo de 1977, págs 2, 9 y 10

Davis M. *Bareboat Charters*, 2<sup>nd</sup> ed., LLP, London-Singapore, 2005, pág.77

Winfield Stretch, G., *Chartering of Ships, Charter parties and Bills of Lading, Notes, References, Forms*, Bierne Associates Inc., New York, 1953, pág:224-225

A Review of Ship owner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter, *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 4 (2014) 307-32, pág: 319

GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Cap. XVI, Madrid, 2002, págs. 719 y ss.

F. PANTALEÓN, "Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual (También la de las Administraciones públicas)", *passim*, Moreno Martínez, *Perfiles de la responsabilidad civil en el nuevo milenio*, Madrid, 2000

L. DÍEZ-PICAZO, *Derecho de daños*, Madrid, Civitas, 1999, p. 62

J. PINTOS AGER, *Baremos, seguros y Derecho de daños*, Civitas-IUDEC, 2000, pp. 75 y ss.  
*West of England P&I, Underwriting Guides, Charterer's Risks and Liabilities*

Standard Bulletin P&I Club, December 2011

UK Defence Club Bulletin, December 2013

P&I Club Market Review 2017

Convenio del Fondo de 1992 y Protocolo relativo al Fondo Complementario

El Convenio SNP y el Protocolo De 2010

Responsabilidad por contaminación de combustible de buques, el Convenio Bunkers 2001

Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar

Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragios

## 6.2 Jurisprudencia.

*Overseas Transportation Co. V. Mineralimportexport (The Sinoe)*

*Trans-pacific Shipping Co. V. Mitsui & Co. (USA) Inc*

*“Miguel de Larrinaga Steamship Co. V. D.L. Flack & Son*

*The Mozart*

*H.A. Brightman and Co. Bunge and Born*

*N.v. Reedrij Amserdam v. President of India (The Amstelmolen)*

*Ionian Navigation Co. Inc. V. Atlantic Shipping Co. S.A. (The Loucas)*

*Navico A.G. v. Vrontadas Naftiki Etairia P.E. (The Costis)*

*J.C. Carras& Sons (Shipbrokers) Limited v. President of India (The Agrobeam*

*Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Limited (The TFL Prosperity*

*Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co. Limited*

*Gesellschaft Bürgerlichen Rechts v. Stockholms Rederia ktiebolag Svea (The Brabant)*

*Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corporation (The Charalambos N. Pateras).*

*TFL Prosperity*

*Summit Investment Inc. V. British Steel Corporation (The Sounion)*

*Baumvoll v. Gilchrist*

### 6.3 Sitio Web

<http://studylib.es/doc/4721409/el-contrato-de-fletamento-y-el-contrato-de-arrendamiento->

<https://www.poder-judicial.go.cr/escuelajudicial/archivos/documentos/revs>

<http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>

[https://www.bimco.org/news/pressreleases/20151015\\_nyperevision\\_press](https://www.bimco.org/news/pressreleases/20151015_nyperevision_press)

[http://www.binco.org//media/Chartering/Document\\_Samples/Withdrawn/Sample\\_BARECON\\_89](http://www.binco.org//media/Chartering/Document_Samples/Withdrawn/Sample_BARECON_89)

[http://www.binco.org//media/Chartering/Document\\_Samples/Withdrawn/Sample\\_BARECON\\_89.A](http://www.binco.org//media/Chartering/Document_Samples/Withdrawn/Sample_BARECON_89.A)  
SHX

[https://www.bimco.org/chartering/Documents/Bareboat\\_Chartering/BARECON2001/eXPALNATORY\\_Notes\\_BARECON2001.aspx](https://www.bimco.org/chartering/Documents/Bareboat_Chartering/BARECON2001/eXPALNATORY_Notes_BARECON2001.aspx)

<http://www.imo.org/home.asp>

<http://www.iopcfunds.org>

<http://aulanautica.org/wp-content/uploads/2016/03/BV040117A.pdf>

<https://www.alchemyrecruitment.com/shipping-and-logistics/shipping-logistics/shipping-line-agency/ships-operator>

[https://www.fmc.gov/resources/marine\\_terminal\\_operators.aspx](https://www.fmc.gov/resources/marine_terminal_operators.aspx)

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)

<https://www.ocimf.org/sire/about-sire/>

<https://www.anave.es/ultimas-noticias/1366-el-grupo-internacional-de-clubes-de-pai-publica-su-informe-anual>

[https://www.standardandpoors.com/en\\_US/web/guest/ratings/ratings-actions](https://www.standardandpoors.com/en_US/web/guest/ratings/ratings-actions)

<https://www.msamlin.com/en/insurance/marine-and-aviation/p-i.html>

**ANEXOS**



1. Shipbroker	<b>RECOMMENDED</b> <b>THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL</b> <b>UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994)</b> (To be used for trades for which no specially approved form is in force) <b>CODE NAME: "GENCON"</b>
Part I	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	2. Place and date
5. Vessel's name (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

## PART II

### "Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:  
The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.
2. **Owners' Responsibility Clause**  
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 their Manager.  
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.
3. **Deviation Clause**  
The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.
4. **Payment of Freight**  
(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.  
(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.  
(c) On delivery. If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not 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 survey 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.
5. **Loading/Discharging**  
(a) Costs/Risks  
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available 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.  
(b) Cargo Handling Gear  
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 and of sufficient motive power to operate all such 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 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/winchen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranemen/winchen 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, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability.  
The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's 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.
6. **Laytime**  
\* (a) Separate laytime for loading and discharging  
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.  
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.  
\* (b) Total laytime for loading and discharging  
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.  
(c) Commencement of laytime (loading and discharging)  
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.  
If the loading/discharging berth is not available on the Vessel'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.  
If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/dischARGE time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/dischARGE shall not count as laytime.  
Time used before commencement of laytime shall count.  
\* Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.
7. **Demurrage**  
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 day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice.  
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.
8. **Lien Clause**  
The Owners shall have a lien on the cargo and on 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.
9. **Cancelling Clause**  
(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the 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, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected 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.  
Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after 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 amended such that

## PART II

### "Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

- the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification 149  
to the Charterers shall be the new cancelling date. 150
- The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in 151  
case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of 152  
cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause. 153
- 10. Bills of Lading** 154  
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the 155  
"Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter 156  
Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by 157  
Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The 158  
Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities 159  
that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that 160  
the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of 161  
more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners 162  
under this Charter Party. 163
- 11. Both-to-Blame Collision Clause** 164  
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the 165  
negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, 166  
Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the 167  
management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will 168  
indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying 169  
vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or 170  
damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or 171  
payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said 172  
cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel 173  
or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. 174  
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those 175  
in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the 176  
colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact. 177
- 12. General Average and New Jason Clause** 178  
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 179  
22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification 180  
thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses 181  
even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' 182  
servants (see Clause 2). 183  
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of 184  
the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of 185  
accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the 186  
voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or 187  
not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not 188  
responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees 189  
or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average 190  
to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average 191  
nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges 192  
incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the 193  
Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels 194  
belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem 195  
sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and 196  
special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, 197  
consignees or owners of the goods to the Owners before delivery." 198
- 13. Taxes and Dues Clause** 199  
(a) On Vessel. -The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily 200  
levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed. 201  
(b) On cargo. -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes 202  
customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be 203  
assessed. 204  
(c) On freight. -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight 205  
shall be for the Charterers' account. 206
- 14. Agency** 207  
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of 208  
loading and the port of discharge. 209
- 15. Brokerage** 210  
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight 211  
and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24. 212  
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of 213  
freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the 214  
Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more 215  
voyages the amount of indemnity to be agreed. 216
- 16. General Strike Clause** 217  
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the 218  
cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or 219  
at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival 220  
there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they 221  
agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the 222  
Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) 223  
within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter 224  
Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with 225  
same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with 226  
other cargo on the way for their own account. 227  
(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging 228  
of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same 229  
has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of 230  
keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against 231  
paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging 232  
until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be 233  
payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe 234  
port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or 235  
lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 236  
Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting 237  
the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this 238  
Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive 239  
the same freight as if she had discharged at the original port of destination, 240  
except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, 241  
the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in 242  
proportion. 243  
(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the 244  
Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs 245  
preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo. 246
- 17. War Risks ("Voywar 1993")** 247  
(1) For the purpose of this Clause, the words: 248  
(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, 249  
disponent owners, managers or other operators who are charged with the 250  
management of the Vessel, and the Master; and 251  
(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of 252  
war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike 253  
operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, 254  
acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades 255  
(whether imposed against all Vessels or imposed selectively against 256  
Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews 257  
or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, 258  
or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable 259  
judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are 260  
likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other 261  
persons on board the Vessel. 262  
(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the 263  
reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of 264  
the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, 265  
the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War 266  
Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this 267  
Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may 268  
expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other 269  
persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this 270  
Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place 271  
within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers 272  
the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be 273  
exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall 274  
first require the Charterers to nominate any other safe port which lies 275  
within the range for loading or discharging, and may only cancel this 276  
Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe 277  
port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement. 278  
(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, 279  
or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on 280  
any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or 281  
waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, 282  
where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at 283  
any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is 284  
completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the 285  
Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons 286  
on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, 287  
exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice 288  
request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the 289  
cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such 290  
notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners 291  
may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port 292  
of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners 293  
shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such 294  
discharge and, if the discharge takes place at any port other than the 295  
loading port, to receive the full freight as though the cargo had been 296

## PART II

### "Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.	297 298 299 300 301
(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.	302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313
(5) The Vessel shall have liberty:-	314
(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;	315 316 317 318 319 320 321
(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;	322 323 324
(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	325 326 327 328 329 330
(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	331 332
(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;	333 334 335
(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.	336 337 338 339 340
(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.	341 342 343 344
<b>18. General Ice Clause</b>	345
<i>Port of loading</i>	346
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.	347 348 349 350 351
(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.	352 353 354 355 356 357 358 359 360
(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.	361 362 363 364 365
<i>Port of discharge</i>	366
(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port	367 368 369 370 371 372
of destination.	373
(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.	374 375 376
(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the 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.	377 378 379 380 381
<b>19. Law and Arbitration</b>	382
* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final.	383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	394 395 396 397
* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..	398 399 400 401 402 403 404 405 406
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..	407 408 409 410
* (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.	411 412 413
(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.	414
* (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.	415
** Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.	416 417

# Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913—Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

1 **This Charter Party**, made and concluded in \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_  
2 Between \_\_\_\_\_  
3 Owners of the good \_\_\_\_\_ Steamship/Motorship \_\_\_\_\_ of \_\_\_\_\_  
4 of \_\_\_\_\_ tons gross register, and \_\_\_\_\_ tons net register, having engines of \_\_\_\_\_ indicated horse power  
5 and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed \_\_\_\_\_  
6 at \_\_\_\_\_ of about \_\_\_\_\_ cubic feet bale capacity, and about \_\_\_\_\_ tons of 2240 lbs.  
7 deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,  
8 allowing a minimum of fifty tons) on a draft of \_\_\_\_\_ feet \_\_\_\_\_ inches on \_\_\_\_\_ Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,  
9 which are of the capacity of about \_\_\_\_\_ tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather  
10 conditions about \_\_\_\_\_ knots on a consumption of about \_\_\_\_\_ tons of best Welsh coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil,  
11 now \_\_\_\_\_  
12 \_\_\_\_\_ and \_\_\_\_\_ Charterers of the City of \_\_\_\_\_  
13 **Witnesseth**, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for  
14 about \_\_\_\_\_  
15 \_\_\_\_\_ within below mentioned trading limits.  
16 Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for  
17 the fulfillment of this Charter Party.  
18 Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at \_\_\_\_\_  
19 \_\_\_\_\_  
20 in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as  
21 the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 5. Vessel on her delivery to be  
22 ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and  
23 donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same  
24 time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchand-  
25 ise, including petroleum or its products, in proper containers, excluding \_\_\_\_\_  
26 (vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk,  
27 all necessary fittings and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North  
28 America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or  
29 Mexico, and/or South America \_\_\_\_\_ and/or Europe  
30 and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between  
31 October 31st and May 15th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic,  
32 \_\_\_\_\_  
33 \_\_\_\_\_  
34 \_\_\_\_\_  
35 as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:  
36 1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the  
37 insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep  
38 the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.  
39 2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions,  
40 Consular Charges (except those pertaining to the Crew), and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into  
41 a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of  
42 illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this  
43 charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period  
44 of six months or more.  
45 Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but  
46 Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards  
47 for dunnage, they making good any damage thereto.  
48 3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on  
49 board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than \_\_\_\_\_ tons and not more than  
50 \_\_\_\_\_ tons and to be re-delivered with not less than \_\_\_\_\_ tons and not more than \_\_\_\_\_ tons.  
51 4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \_\_\_\_\_  
52 \_\_\_\_\_ United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and  
53 stores, on \_\_\_\_\_ summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at  
54 and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary  
55 wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at \_\_\_\_\_  
56 \_\_\_\_\_ unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than \_\_\_\_\_ days  
57 notice of vessels expected date of re-delivery, and probable port.  
58 5. Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or  
59 part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes  
60 due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the  
61 hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Char-  
62 terers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day  
63 following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they  
64 to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.  
65 Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject  
66 to 2 ½% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application  
67 of such advances.  
68 6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may  
69 direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely  
70 lie aground.

71 7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also  
72 accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew,  
73 tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow, Charterers  
74 paying Owners \_\_\_\_\_ per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are  
75 incurred in the consequences of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.

76 8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and  
77 boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and  
78 agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for  
79 cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.

80 9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on  
81 receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

82 10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted  
83 with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying at the  
84 rate of \$1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally  
85 Clerks, Stevedore's Foreman, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.

86 11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the  
87 Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Char-  
88 terers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the con-  
89 sumption of fuel.

90 12. That the Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.

91 13. That the Charterers shall have the option of continuing this charter for a further period of \_\_\_\_\_

92 \_\_\_\_\_  
93 on giving written notice thereof to the Owners or their Agents \_\_\_\_\_ days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.

94 14. That if required by Charterers, time not to commence before \_\_\_\_\_ and should vessel  
95 not have given written notice of readiness on or before \_\_\_\_\_ but not later than 4 p.m. Charterers or  
96 their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

97 15. That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment,  
98 grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause  
99 preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by  
100 defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence  
101 thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.

102 16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be  
103 returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,  
104 Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.  
105 The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the  
106 purpose of saving life and property.

107 17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York,  
108 one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for  
109 the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.

110 18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Aver-  
111 age contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess  
112 deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which  
113 might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.

114 19. That all demurrage and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and  
115 Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of  
116 York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these  
117 Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into  
118 United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at  
119 the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or  
120 bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier  
121 or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if  
122 required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the  
123 carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the  
124 place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in  
125 United States money.

126 In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever  
127 whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the  
128 goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices,  
129 losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the  
130 goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or  
131 ships belonged to strangers.

132 Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.

133 20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the  
134 cost of replacing same, to be allowed by Owners.

135 21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a  
136 convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from  
137 time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.

138 \_\_\_\_\_  
139 \_\_\_\_\_  
140 22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also  
141 providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for  
142 same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for  
143 night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The

144 Charterers to have the use of any gear on board the vessel.

145 23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging;  
146 steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen,  
147 deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the  
148 port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or  
149 insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned  
150 thereby.

151 24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained  
152 in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels;  
153 etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both  
154 of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:

U. S. A. Clause Paramount

156 This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April  
157 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of  
158 any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading  
159 be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

Both-to-Blame Collision Clause

161 If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the  
162 Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried  
163 hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss  
164 or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-  
165 carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her  
166 owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

167 25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be with-  
168 drawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the  
169 port or to get out after having completed loading or discharging.

170 26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the  
171 navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

172 27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to  
173 \_\_\_\_\_  
174 on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.

175 28. An address commission of 2½ per cent payable to \_\_\_\_\_ on the hire earned and paid under this Charter.

By cable authority from

The original Charter Party in our possession.

BROKERS.

As \_\_\_\_\_ For Owners

Copyright, published by  
 The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen in 1974  
 as "Barecon A", "Barecon B" and "Barecon C". Revised and amalgamated 1989. Revised 2001  
 Adopted by  
 the Documentary Committee of The  
 Japan Shipping Exchange, Inc.,  
 Tokyo in 2002  
 Issued November 2001

1. Shipbroker		<b>BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER</b> <b>BIMCO</b> <b>CODE NAME: "BARECON 2001"</b>	
		PART I	
2. Place and date			
3. Owners/Place of business ( <a href="#">Cl. 1</a> )		4. Bareboat Charterers/Place of business ( <a href="#">Cl. 1</a> )	
5. Vessel's name, call sign and flag ( <a href="#">Cl. 1</a> and <a href="#">3</a> )			
6. Type of Vessel		7. GT/NT	
8. When/Where built		9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard	
10. Classification Society ( <a href="#">Cl. 3</a> )		11. Date of last special survey by the Vessel's classification society	
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to <a href="#">Cl. 3</a> )			
13. Port or Place of delivery ( <a href="#">Cl. 3</a> )		14. Time for delivery ( <a href="#">Cl. 4</a> )	15. Cancelling date ( <a href="#">Cl. 5</a> )
16. Port or Place of redelivery ( <a href="#">Cl. 15</a> )		17. No. of months' validity of trading and class certificates upon redelivery ( <a href="#">Cl. 15</a> )	
18. Running days' notice if other than stated in <a href="#">Cl. 4</a>		19. Frequency of dry-docking ( <a href="#">Cl. 10(g)</a> )	
20. Trading limits ( <a href="#">Cl. 6</a> )			
21. Charter period ( <a href="#">Cl. 2</a> )		22. Charter hire ( <a href="#">Cl. 11</a> )	
23. New class and other safety requirements (state percentage of Vessel's insurance value acc. to <a href="#">Box 29</a> )( <a href="#">Cl. 10(a)(ii)</a> )			
24. Rate of interest payable acc. to <a href="#">Cl. 11 (f)</a> and, if applicable, acc. to <a href="#">PART IV</a>		25. Currency and method of payment ( <a href="#">Cl. 11</a> )	

26. Place of payment; also state beneficiary and bank account ( <a href="#">Cl. 11</a> )	27. Bank guarantee/bond (sum and place) ( <a href="#">Cl. 24</a> ) (optional)
28. Mortgage(s), if any (state whether <a href="#">12(a)</a> or <a href="#">(b)</a> applies; if <a href="#">12(b)</a> applies state date of Financial Instrument and name of Mortgagee(s)/Place of business) ( <a href="#">Cl. 12</a> )	29. Insurance (hull and machinery and war risks) (state value acc. to <a href="#">Cl. 13(f)</a> or, if applicable, acc. to <a href="#">Cl. 14(k)</a> ) (also state if <a href="#">Cl. 14</a> applies)
30. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to ( <a href="#">Cl. 13(b)</a> ) or, if applicable, <a href="#">Cl. 14(g)</a> )	31. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to ( <a href="#">Cl. 13(b)</a> ) or, if applicable, <a href="#">Cl. 14(g)</a> )
32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in <a href="#">Cl. 3</a> )	33. Brokerage commission and to whom payable ( <a href="#">Cl. 27</a> )
34. Grace period (state number of clear banking days) ( <a href="#">Cl. 28</a> )	35. Dispute Resolution (state <a href="#">30(a)</a> , <a href="#">30(b)</a> or <a href="#">30(c)</a> ; if <a href="#">30(c)</a> agreed Place of Arbitration must be stated ( <a href="#">Cl. 30</a> ))
36. War cancellation (indicate countries agreed) ( <a href="#">Cl. 26(f)</a> )	
37. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether <a href="#">PART III</a> applies) (optional)	38. Name and place of Builders (only to be filled in if <a href="#">PART III</a> applies)
39. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if <a href="#">PART III</a> applies)	40. Date of Building Contract (only to be filled in if <a href="#">PART III</a> applies)
41. Liquidated damages and costs shall accrue to (state party acc. to <a href="#">Cl. 1</a> ) a) b) c)	
42. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether <a href="#">PART IV</a> applies) (optional)	43. Bareboat Charter Registry (indicate with "yes" or "no" whether <a href="#">PART V</a> applies) (optional)
44. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if <a href="#">PART V</a> applies)	45. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if <a href="#">PART V</a> applies)
46. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed	

PREAMBLE - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include [PART I](#) and [PART II](#). In the event of a conflict of conditions, the provisions of [PART I](#) shall prevail over those of [PART II](#) to the extent of such conflict but no further. It is further mutually agreed that [PART III](#) and/or [PART IV](#) and/or [PART V](#) shall only apply and only form part of this Charter if expressly agreed and stated in [Boxes 37, 42 and 43](#). If [PART III](#) and/or [PART IV](#) and/or [PART V](#) apply, it is further agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of [PART I](#) and [PART II](#) shall prevail over those of [PART III](#) and/or [PART IV](#) and/or [PART V](#) to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

**PART II**  
**“BARECON 2001” Standard Bareboat Charter**

<b>1. Definitions</b>	1	thereof to the Charterers asking whether they will	73
In this Charter, the following terms shall have the	2	exercise their option of cancelling, and the option must	74
meanings hereby assigned to them:	3	then be declared within one hundred and sixty-eight	75
“The Owners” shall mean the party identified in <a href="#">Box 3</a> ;	4	(168) running hours of the receipt by the Charterers of	76
“The Charterers” shall mean the party identified in <a href="#">Box 4</a> ;	5	such notice or within thirty-six (36) running hours after	77
“The Vessel” shall mean the vessel named in <a href="#">Box 5</a> and	6	the cancelling date, whichever is the earlier. If the	78
with particulars as stated in <a href="#">Boxes 6</a> to <a href="#">12</a> .	7	Charterers do not then exercise their option of cancelling,	79
“Financial Instrument” means the mortgage, deed of	8	the seventh day after the readiness date stated in the	80
covenant or other such financial security instrument as	9	Owners’ notice shall be substituted for the cancelling	81
annexed to this Charter and stated in <a href="#">Box 28</a> .	10	date indicated in <a href="#">Box 15</a> for the purpose of this <a href="#">Clause 5</a> .	82
<b>2. Charter Period</b>	11	<b>(c)</b> Cancellation under this <a href="#">Clause 5</a> shall be without	83
In consideration of the hire detailed in <a href="#">Box 22</a> ,	12	prejudice to any claim the Charterers may otherwise	84
the Owners have agreed to let and the Charterers have	13	have on the Owners under this Charter.	85
agreed to hire the Vessel for the period stated in <a href="#">Box 21</a>	14	<b>6. Trading Restrictions</b>	86
(“The Charter Period”).	15	The Vessel shall be employed in lawful trades for the	87
<b>3. Delivery</b>	16	carriage of suitable lawful merchandise within the trading	88
<i>(not applicable when Part III applies, as indicated in <a href="#">Box 37</a>)</i>	17	limits indicated in <a href="#">Box 20</a> .	89
<b>(a)</b> The Owners shall before and at the time of delivery	18	The Charterers undertake not to employ the Vessel or	90
exercise due diligence to make the Vessel seaworthy	19	suffer the Vessel to be employed otherwise than in	91
And in every respect ready in hull, machinery and	20	conformity with the terms of the contracts of insurance	92
equipment for service under this Charter.	21	(including any warranties expressed or implied therein)	93
The Vessel shall be delivered by the Owners and taken	22	without first obtaining the consent of the insurers to such	94
over by the Charterers at the port or place indicated in	23	employment and complying with such requirements as	95
<a href="#">Box 13</a> in such ready safe berth as the Charterers may	24	to extra premium or otherwise as the insurers may	96
direct.	25	prescribe.	97
<b>(b)</b> The Vessel shall be properly documented on	26	The Charterers also undertake not to employ the Vessel	98
delivery in accordance with the laws of the flag State	27	or suffer her employment in any trade or business which	99
indicated in <a href="#">Box 5</a> and the requirements of the	28	is forbidden by the law of any country to which the Vessel	100
classification society stated in <a href="#">Box 10</a> . The Vessel upon	29	may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or	101
delivery shall have her survey cycles up to date and	30	prohibited goods or in any manner whatsoever which	102
trading and class certificates valid for at least the number	31	may render her liable to condemnation, destruction,	103
of months agreed in <a href="#">Box 12</a> .	32	seizure or confiscation.	104
<b>(c)</b> The delivery of the Vessel by the Owners and the	33	Notwithstanding any other provisions contained in this	105
taking over of the Vessel by the Charterers shall	34	Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive	106
constitute a full performance by the Owners of all the	35	products or waste are specifically excluded from the	107
Owners’ obligations under this <a href="#">Clause 3</a> , and thereafter	36	cargo permitted to be loaded or carried under this	108
the Charterers shall not be entitled to make or assert	37	Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes	109
any claim against the Owners on account of any	38	used or intended to be used for any industrial,	110
conditions, representations or warranties expressed or	39	commercial, agricultural, medical or scientific purposes	111
implied with respect to the Vessel but the Owners shall	40	provided the Owners’ prior approval has been obtained	112
be liable for the cost of but not the time for repairs or	41	to loading thereof.	113
renewals occasioned by latent defects in the Vessel,	42	<b>7. Surveys on Delivery and Redelivery</b>	114
her machinery or appurtenances, existing at the time of	43	<i>(not applicable when Part III applies, as indicated in <a href="#">Box 37</a>)</i>	115
delivery under this Charter, provided such defects have	44	The Owners and Charterers shall each appoint	116
manifested themselves within twelve (12) months after	45	surveyors for the purpose of determining and agreeing	117
delivery unless otherwise provided in <a href="#">Box 32</a> .	46	in writing the condition of the Vessel at the time of	118
<b>4. Time for Delivery</b>	47	delivery and redelivery hereunder. The Owners shall	119
<i>(not applicable when Part III applies, as indicated in <a href="#">Box 37</a>)</i>	48	bear all expenses of the On-hire Survey including loss	120
The Vessel shall not be delivered before the date	49	of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses	121
indicated in <a href="#">Box 14</a> without the Charterers’ consent and	50	of the Off-hire Survey including loss of time, if any, at	122
the Owners shall exercise due diligence to deliver the	51	the daily equivalent to the rate of hire or pro rata thereof.	123
Vessel not later than the date indicated in <a href="#">Box 15</a> .	52	<b>8. Inspection</b>	124
Unless otherwise agreed in <a href="#">Box 18</a> , the Owners shall	53	The Owners shall have the right at any time after giving	125
give the Charterers not less than thirty (30) running days’	54	reasonable notice to the Charterers to inspect or survey	126
preliminary and not less than fourteen (14) running days’	55	the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry	127
definite notice of the date on which the Vessel is	56	out such survey on their behalf:-	128
expected to be ready for delivery.	57	<b>(a)</b> to ascertain the condition of the Vessel and satisfy	129
The Owners shall keep the Charterers closely advised	58	themselves that the Vessel is being properly repaired	130
of possible changes in the Vessel’s position.	59	and maintained. The costs and fees for such inspection	131
<b>5. Cancelling</b>	60	or survey shall be paid by the Owners unless the Vessel	132
<i>(not applicable when Part III applies, as indicated in <a href="#">Box 37</a>)</i>	61	is found to require repairs or maintenance in order to	133
<b>(a)</b> Should the Vessel not be delivered latest by the	62	achieve the condition so provided;	134
cancelling date indicated in <a href="#">Box 15</a> , the Charterers shall	63	<b>(b)</b> in dry-dock if the Charterers have not dry-docked	135
have the option of cancelling this Charter by giving the	64	Her in accordance with <a href="#">Clause 10(g)</a> . The costs and fees	136
Owners notice of cancellation within thirty-six (36)	65	for such inspection or survey shall be paid by the	137
running hours after the cancelling date stated in <a href="#">Box</a>	66	Charterers; and	138
<a href="#">15</a> , failing which this Charter shall remain in full force	67	<b>(c)</b> for any other commercial reason they consider	139
and effect.	68	necessary (provided it does not unduly interfere with	140
<b>(b)</b> If it appears that the Vessel will be delayed beyond	69	the commercial operation of the Vessel). The costs and	141
the cancelling date, the Owners may, as soon as they	70	fees for such inspection and survey shall be paid by the	142
are in a position to state with reasonable certainty the	71	Owners.	143
day on which the Vessel should be ready, give notice	72	All time used in respect of inspection, survey or repairs	144
		shall be for the Charterers’ account and form part of the	145

**PART II**  
**“BARECON 2001” Standard Bareboat Charter**

Charter Period.	146	(b) <u>Operation of the Vessel</u> - The Charterers shall at	219
The Charterers shall also permit the Owners to inspect	147	their own expense and by their own procurement man,	220
the Vessel's log books whenever requested and shall	148	victual, navigate, operate, supply, fuel and, whenever	221
whenever required by the Owners furnish them with full	149	required, repair the Vessel during the Charter Period	222
information regarding any casualties or other accidents	150	and they shall pay all charges and expenses of every	223
or damage to the Vessel.	151	kind and nature whatsoever incidental to their use and	224
<b>9. Inventories, Oil and Stores</b>	152	operation of the Vessel under this Charter, including	225
A complete inventory of the Vessel's entire equipment,	153	annual flag State fees and any foreign general	226
outfit including spare parts, appliances and of all	154	municipality and/or state taxes. The Master, officers	227
consumable stores on board the Vessel shall be made	155	and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers	228
by the Charterers in conjunction with the Owners on	156	for all purposes whatsoever, even if for any reason	229
delivery and again on redelivery of the Vessel. The	157	appointed by the Owners.	230
Charterers and the Owners, respectively, shall at the	158	Charterers shall comply with the regulations regarding	231
time of delivery and redelivery take over and pay for all	159	officers and crew in force in the country of the Vessel's	232
bunkers, lubricating oil, unbroached provisions, paints,	160	flag or any other applicable law.	233
ropes and other consumable stores (excluding spare	161	(c) The Charterers shall keep the Owners and the	234
parts) in the said Vessel at the then current market prices	162	mortgagee(s) advised of the intended employment,	235
at the ports of delivery and redelivery, respectively. The	163	planned dry-docking and major repairs of the Vessel,	236
Charterers shall ensure that all spare parts listed in the	164	as reasonably required.	237
inventory and used during the Charter Period are	165	(d) <u>Flag and Name of Vessel</u> - During the Charter	238
replaced at their expense prior to redelivery of the	166	Period, the Charterers shall have the liberty to paint the	239
Vessel.	167	Vessel in their own colours, install and display their	240
<b>10. Maintenance and Operation</b>	168	funnel insignia and fly their own house flag. The	241
(a)(i) <u>Maintenance and Repairs</u> - During the Charter	169	Charterers shall also have the liberty, with the Owners'	242
Period the Vessel shall be in the full possession	170	consent, which shall not be unreasonably withheld, to	243
and at the absolute disposal for all purposes of the	171	change the flag and/or the name of the Vessel during	244
Charterers and under their complete control in	172	the Charter Period. Painting and re-painting, instalment	245
every respect. The Charterers shall maintain the	173	and re-instalment, registration and re-registration, if	246
Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and	174	required by the Owners, shall be at the Charterers'	247
spare parts in a good state of repair, in efficient	175	expense and time.	248
operating condition and in accordance with good	176	(e) <u>Changes to the Vessel</u> - Subject to <a href="#">Clause 10(a)(ii)</a> ,	249
commercial maintenance practice and, except as	177	the Charterers shall make no structural changes in the	250
provided for in <a href="#">Clause 14(i)</a> , if applicable, at their	178	Vessel or changes in the machinery, boilers, appurten-	251
own expense they shall at all times keep the	179	ances or spare parts thereof without in each instance	252
Vessel's Class fully up to date with the Classification	180	first securing the Owners' approval thereof. If the Owners	253
Society indicated in <a href="#">Box 10</a> and maintain all other	181	so agree, the Charterers shall, if the Owners so require,	254
necessary certificates in force at all times.	182	restore the Vessel to its former condition before the	255
(ii) <u>New Class and Other Safety Requirements</u> - In the	183	termination of this Charter.	256
event of any improvement, structural changes or	184	(f) <u>Use of the Vessel's Outfit, Equipment and</u>	257
new equipment becoming necessary for the	185	<u>Appliances</u> - The Charterers shall have the use of all	258
continued operation of the Vessel by reason of new	186	outfit, equipment, and appliances on board the Vessel	259
class requirements or by compulsory legislation	187	at the time of delivery, provided the same or their	260
costing (excluding the Charterers' loss of time)	188	substantial equivalent shall be returned to the Owners	261
more than the percentage stated in <a href="#">Box 23</a> , or if	189	on redelivery in the same good order and condition as	262
<a href="#">Box 23</a> is left blank, 5 per cent. of the Vessel's	190	when received, ordinary wear and tear excepted. The	263
insurance value as stated in <a href="#">Box 29</a> , then the	191	Charterers shall from time to time during the Charter	264
extent, if any, to which the rate of hire shall be varied	192	Period replace such items of equipment as shall be so	265
and the ratio in which the cost of compliance shall	193	damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers	266
be shared between the parties concerned in order	194	are to procure that all repairs to or replacement of any	267
to achieve a reasonable distribution thereof as	195	damaged, worn or lost parts or equipment be effected	268
between the Owners and the Charterers having	196	in such manner (both as regards workmanship and	269
regard, inter alia, to the length of the period	197	quality of materials) as not to diminish the value of the	270
remaining under this Charter shall, in the absence	198	Vessel. The Charterers have the right to fit additional	271
of agreement, be referred to the dispute resolution	199	equipment at their expense and risk but the Charterers	272
method agreed in <a href="#">Clause 30</a> .	200	shall remove such equipment at the end of the period if	273
(iii) <u>Financial Security</u> - The Charterers shall maintain	201	requested by the Owners. Any equipment including radio	274
financial security or responsibility in respect of third	202	equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall	275
party liabilities as required by any government,	203	be kept and maintained by the Charterers and the	276
including federal, state or municipal or other division	204	Charterers shall assume the obligations and liabilities	277
or authority thereof, to enable the Vessel, without	205	of the Owners under any lease contracts in connection	278
penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or	206	therewith and shall reimburse the Owners for all	279
leave any port, place, territorial or contiguous	207	expenses incurred in connection therewith, also for any	280
waters of any country, state or municipality in	208	new equipment required in order to comply with radio	281
performance of this Charter without any delay. This	209	regulations.	282
obligation shall apply whether or not such	210	(g) <u>Periodical Dry-Docking</u> - The Charterers shall dry-	283
requirements have been lawfully imposed by such	211	dock the Vessel and clean and paint her underwater	284
government or division or authority thereof.	212	parts whenever the same may be necessary, but not	285
The Charterers shall make and maintain all arrange-	213	less than once during the period stated in <a href="#">Box 19</a> or, if	286
ments by bond or otherwise as may be necessary to	214	<a href="#">Box 19</a> has been left blank, every sixty (60) calendar	287
satisfy such requirements at the Charterers' sole	215	months after delivery or such other period as may be	288
expense and the Charterers shall indemnify the Owners	216	required by the Classification Society or flag State.	289
against all consequences whatsoever (including loss of	217	<b>11. Hire</b>	290
time) for any failure or inability to do so.	218	(a) The Charterers shall pay hire due to the Owners	291
		punctually in accordance with the terms of this Charter	292

**PART II**  
**“BARECON 2001” Standard Bareboat Charter**

in respect of which time shall be of the essence.	293	withheld. Such insurances shall be arranged by the	366
<b>(b)</b> The Charterers shall pay to the Owners for the hire	294	Charterers to protect the interests of both the Owners	367
of the Vessel a lump sum in the amount indicated in	295	and the Charterers and the mortgagee(s) (if any), and	368
<a href="#">Box 22</a> which shall be payable not later than every thirty	296	The Charterers shall be at liberty to protect under such	369
(30) running days in advance, the first lump sum being	297	insurances the interests of any managers they may	370
payable on the date and hour of the Vessel's delivery to	298	appoint. Insurance policies shall cover the Owners and	371
the Charterers. Hire shall be paid continuously	299	the Charterers according to their respective interests.	372
throughout the Charter Period.	300	Subject to the provisions of the Financial Instrument, if	373
<b>(c)</b> Payment of hire shall be made in cash without	301	any, and the approval of the Owners and the insurers,	374
discount in the currency and in the manner indicated in	302	the Charterers shall effect all insured repairs and shall	375
<a href="#">Box 25</a> and at the place mentioned in <a href="#">Box 26</a> .	303	undertake settlement and reimbursement from the	376
<b>(d)</b> Final payment of hire, if for a period of less than	304	insurers of all costs in connection with such repairs as	377
thirty (30) running days, shall be calculated proportionally	305	well as insured charges, expenses and liabilities to the	378
according to the number of days and hours remaining	306	extent of coverage under the insurances herein provided	379
before redelivery and advance payment to be effected	307	for.	380
accordingly.	308	The Charterers also to remain responsible for and to	381
<b>(e)</b> Should the Vessel be lost or missing, hire shall	309	effect repairs and settlement of costs and expenses	382
cease from the date and time when she was lost or last	310	incurred thereby in respect of all other repairs not	383
heard of. The date upon which the Vessel is to be treated	311	covered by the insurances and/or not exceeding any	384
as lost or missing shall be ten (10) days after the Vessel	312	possible franchise(s) or deductibles provided for in the	385
was last reported or when the Vessel is posted as	313	insurances.	386
missing by Lloyd's, whichever occurs first. Any hire paid	314	All time used for repairs under the provisions of sub-	387
in advance to be adjusted accordingly.	315	<a href="#">clause 13(a)</a> and for repairs of latent defects according	388
<b>(f)</b> Any delay in payment of hire shall entitle the	316	to <a href="#">Clause 3(c)</a> above, including any deviation, shall be	389
Owners to interest at the rate per annum as agreed	317	for the Charterers' account.	390
in <a href="#">Box 24</a> . If <a href="#">Box 24</a> has not been filled in, the three months	318	<b>(b)</b> If the conditions of the above insurances permit	391
Interbank offered rate in London (LIBOR or its successor)	319	additional insurance to be placed by the parties, such	392
for the currency stated in <a href="#">Box 25</a> , as quoted by the British	320	cover shall be limited to the amount for each party set	393
Bankers' Association (BBA) on the date when the hire	321	out in <a href="#">Box 30</a> and <a href="#">Box 31</a> , respectively. The Owners or	394
fell due, increased by 2 per cent., shall apply.	322	the Charterers as the case may be shall immediately	395
<b>(g)</b> Payment of interest due under <a href="#">sub-clause 11(f)</a>	323	furnish the other party with particulars of any additional	396
shall be made within seven (7) running days of the date	324	insurance effected, including copies of any cover notes	397
of the Owners' invoice specifying the amount payable	325	or policies and the written consent of the insurers of	398
or, in the absence of an invoice, at the time of the next	326	any such required insurance in any case where the	399
hire payment date.	327	consent of such insurers is necessary.	400
<b>12. Mortgage</b>	328	<b>(c)</b> The Charterers shall upon the request of the	401
<i>(only to apply if <a href="#">Box 28</a> has been appropriately filled in)</i>	329	Owners, provide information and promptly execute such	402
<b>*) (a)</b> The Owners warrant that they have not effected	330	documents as may be required to enable the Owners to	403
any mortgage(s) of the Vessel and that they shall not	331	comply with the insurance provisions of the Financial	404
effect any mortgage(s) without the prior consent of the	332	Instrument.	405
Charterers, which shall not be unreasonably withheld.	333	<b>(d)</b> Subject to the provisions of the Financial Instru-	406
<b>*) (b)</b> The Vessel chartered under this Charter is financed	334	ment, if any, should the Vessel become an actual,	407
by a mortgage according to the Financial Instrument.	335	constructive, compromised or agreed total loss under	408
The Charterers undertake to comply, and provide such	336	the insurances required under <a href="#">sub-clause 13(a)</a> , all	409
information and documents to enable the Owners to	337	insurance payments for such loss shall be paid to the	410
comply, with all such instructions or directions in regard	338	Owners who shall distribute the moneys between the	411
to the employment, insurances, operation, repairs and	339	Owners and the Charterers according to their respective	412
maintenance of the Vessel as laid down in the Financial	340	interests. The Charterers undertake to notify the Owners	413
Instrument or as may be directed from time to time during	341	and the mortgagee(s), if any, of any occurrences in	414
the currency of the Charter by the mortgagee(s) in	342	consequence of which the Vessel is likely to become a	415
conformity with the Financial Instrument. The Charterers	343	total loss as defined in this Clause.	416
confirm that, for this purpose, they have acquainted	344	<b>(e)</b> The Owners shall upon the request of the	417
themselves with all relevant terms, conditions and	345	Charterers, promptly execute such documents as may	418
provisions of the Financial Instrument and agree to	346	be required to enable the Charterers to abandon the	419
acknowledge this in writing in any form that may be	347	Vessel to insurers and claim a constructive total loss.	420
required by the mortgagee(s). The Owners warrant that	348	<b>(f)</b> For the purpose of insurance coverage against hull	421
they have not effected any mortgage(s) other than stated	349	and machinery and war risks under the provisions of	422
in <a href="#">Box 28</a> and that they shall not agree to any	350	<a href="#">sub-clause 13(a)</a> , the value of the Vessel is the sum	423
amendment of the mortgage(s) referred to in <a href="#">Box 28</a> or	351	indicated in <a href="#">Box 29</a> .	424
effect any other mortgage(s) without the prior consent	352	<b>14. Insurance, Repairs and Classification</b>	425
of the Charterers, which shall not be unreasonably	353	<i>(Optional, only to apply if expressly agreed and stated</i>	426
withheld.	354	<i>in <a href="#">Box 29</a>, in which event <a href="#">Clause 13</a> shall be considered</i>	427
<b>*) (Optional, <a href="#">Clauses 12(a)</a> and <a href="#">12(b)</a> are alternatives;</b>	355	<i>deleted).</i>	428
<i>indicate alternative agreed in <a href="#">Box 28</a>.</i>	356	<b>(a)</b> During the Charter Period the Vessel shall be kept	429
<b>13. Insurance and Repairs</b>	357	insured by the Owners at their expense against hull and	430
<b>(a)</b> During the Charter Period the Vessel shall be kept	358	machinery and war risks under the form of policy or	431
insured by the Charterers at their expense against hull	359	policies attached hereto. The Owners and/or insurers	432
and machinery, war and Protection and Indemnity risks	360	shall not have any right of recovery or subrogation	433
(and any risks against which it is compulsory to insure	361	against the Charterers on account of loss of or any	434
for the operation of the Vessel, including maintaining	362	damage to the Vessel or her machinery or appurt-	435
financial security in accordance with sub-clause	363	enances covered by such insurance, or on account of	436
10(a)(iii)) in such form as the Owners shall in writing	364	payments made to discharge claims against or liabilities	437
approve, which approval shall not be un-reasonably	365	of the Vessel or the Owners covered by such insurance.	438
		Insurance policies shall cover the Owners and the	439

**PART II**  
**“BARECON 2001” Standard Bareboat Charter**

Charterers according to their respective interests.	440		
<b>(b)</b> During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with <a href="#">sub-clause 10(a)(iii)</a> ) in such form as the Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld.	441-448		
<b>(c)</b> In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.	449-454		
<b>(d)</b> The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of <a href="#">sub-clause 14(a)</a> . The Charterers to be secured reimbursement through the Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.	455-464		
<b>(e)</b> The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	465-470		
<b>(f)</b> All time used for repairs under the provisions of <a href="#">sub-clauses 14(d)</a> and <a href="#">14(e)</a> and for repairs of latent defects according to <a href="#">Clause 3</a> above, including any deviation, shall be for the Charterers' account and shall form part of the Charter Period. The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.	471-478		
<b>(g)</b> If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in <a href="#">Box 30</a> and <a href="#">Box 31</a> , respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.	479-488		
<b>(h)</b> Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under <a href="#">sub-clause 14(a)</a> , all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners, who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests.	489-494		
<b>(i)</b> If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners in accordance with <a href="#">sub-clause 14(a)</a> , this Charter shall terminate as of the date of such loss.	495-499		
<b>(j)</b> The Charterers shall upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Vessel to the insurers and claim a constructive total loss.	500-503		
<b>(k)</b> For the purpose of insurance coverage against hull and machinery and war risks under the provisions of <a href="#">sub-clause 14(a)</a> , the value of the Vessel is the sum indicated in <a href="#">Box 29</a> .	504-507		
<b>(l)</b> Notwithstanding anything contained in <a href="#">sub-clause 10(a)</a> , it is agreed that under the provisions of <a href="#">Clause 14</a> , if applicable, the Owners shall keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in <a href="#">Box 10</a> and maintain all other necessary certificates in force at all times.	508-513		
		<b>15. Redelivery</b>	514
		At the expiration of the Charter Period the Vessel shall be redelivered by the Charterers to the Owners at a safe and ice-free port or place as indicated in <a href="#">Box 16</a> , in such ready safe berth as the Owners may direct. The Charterers shall give the Owners not less than thirty (30) running days' preliminary notice of expected date, range of ports of redelivery or port or place of redelivery and not less than fourteen (14) running days' definite notice of expected date and port or place of redelivery. Any changes thereafter in the Vessel's position shall be notified immediately to the Owners. The Charterers warrant that they will not permit the Vessel to commence a voyage (including any preceding ballast voyage) which cannot reasonably be expected to be completed in time to allow redelivery of the Vessel within the Charter Period. Notwithstanding the above, should the Charterers fail to redeliver the Vessel within The Charter Period, the Charterers shall pay the daily equivalent to the rate of hire stated in <a href="#">Box 22</a> plus 10 per cent. or to the market rate, whichever is the higher, for the number of days by which the Charter Period is exceeded. All other terms, conditions and provisions of this Charter shall continue to apply. Subject to the provisions of <a href="#">Clause 10</a> , the Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted. The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in <a href="#">Box 17</a> .	515-545
		<b>16. Non-Lien</b>	546
		The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter Period a notice reading as follows: "This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."	547-559
		<b>17. Indemnity</b>	560
		<b>(a)</b> The Charterers shall indemnify the Owners against any loss, damage or expense incurred by the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers, and against any lien of whatsoever nature arising out of an event occurring during the Charter Period. If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail. Without prejudice to the generality of the foregoing, the Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.	561-576
		<b>(b)</b> If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of a claim or claims against the Owners, the Owners shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail. In such circumstances the Owners shall indemnify the Charterers against any loss, damage or expense incurred by the Charterers (including hire paid under this Charter) as a direct consequence of such arrest or detention.	577-586

**PART II**  
**“BARECON 2001” Standard Bareboat Charter**

<b>18. Lien</b>	587	or thereupon to be frustrated or otherwise terminated	657
The Owners to have a lien upon all cargoes, sub-hires	588	and the Charterers shall continue to pay the stipulated	658
and sub-freights belonging or due to the Charterers or	589	hire in the manner provided by this Charter until the time	659
any sub-charterers and any Bill of Lading freight for all	590	when the Charter would have terminated pursuant to	660
claims under this Charter, and the Charterers to have a	591	any of the provisions hereof always provided however	661
lien on the Vessel for all moneys paid in advance and	592	that in the event of “Requisition for Hire” any Requisition	662
not earned.	593	Hire or compensation received or receivable by the	663
<b>19. Salvage</b>	594	Owners shall be payable to the Charterers during the	664
All salvage and towage performed by the Vessel shall	595	remainder of the Charter Period or the period of the	665
be for the Charterers’ benefit and the cost of repairing	596	“Requisition for Hire” whichever be the shorter.	666
damage occasioned thereby shall be borne by the	597	<b>(b)</b> In the event of the Owners being deprived of their	667
Charterers.	598	ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition	668
<b>20. Wreck Removal</b>	599	of the Vessel or requisition for title by any governmental	669
In the event of the Vessel becoming a wreck or	600	or other competent authority (hereinafter referred to as	670
obstruction to navigation the Charterers shall indemnify	601	“Compulsory Acquisition”), then, irrespective of the date	671
the Owners against any sums whatsoever which the	602	during the Charter Period when “Compulsory Acqui-	672
Owners shall become liable to pay and shall pay in	603	sition” may occur, this Charter shall be deemed	673
consequence of the Vessel becoming a wreck or	604	terminated as of the date of such “Compulsory	674
obstruction to navigation.	605	Acquisition”. In such event Charter Hire to be considered	675
<b>21. General Average</b>	606	as earned and to be paid up to the date and time of	676
The Owners shall not contribute to General Average.	607	such “Compulsory Acquisition”.	677
<b>22. Assignment, Sub-Charter and Sale</b>	608	<b>26. War</b>	678
<b>(a)</b> The Charterers shall not assign this Charter nor	609	<b>(a)</b> For the purpose of this Clause, the words “War	679
sub-charter the Vessel on a bareboat basis except with	610	Risks” shall include any war (whether actual or	680
the prior consent in writing of the Owners, which shall	611	threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	681
not be unreasonably withheld, and subject to such terms	612	rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	682
and conditions as the Owners shall approve.	613	of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	683
<b>(b)</b> The Owners shall not sell the Vessel during the	614	acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	684
currency of this Charter except with the prior written	615	blockades (whether imposed against all vessels or	685
consent of the Charterers, which shall not be unreason-	616	imposed selectively against vessels of certain flags or	686
ably withheld, and subject to the buyer accepting an	617	ownership, or against certain cargoes or crews or	687
assignment of this Charter.	618	otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	688
<b>23. Contracts of Carriage</b>	619	political group, or the Government of any state	689
<b>*) (a)</b> The Charterers are to procure that all documents	620	whatsoever, which may be dangerous or are likely to be	690
issued during the Charter Period evidencing the terms	621	or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew	691
and conditions agreed in respect of carriage of goods	622	or other persons on board the Vessel.	692
shall contain a paramount clause incorporating any	623	<b>(b)</b> The Vessel, unless the written consent of the	693
legislation relating to carrier’s liability for cargo	624	Owners be first obtained, shall not continue to or go	694
compulsorily applicable in the trade; if no such legisla-	625	through any port, place, area or zone (whether of land	695
tion exists, the documents shall incorporate the Hague-Visby	626	or sea), or any waterway or canal, where it reasonably	696
Rules. The documents shall also contain the New Jason	627	appears that the Vessel, her cargo, crew or other	697
Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	628	persons on board the Vessel, in the reasonable	698
<b>*) (b)</b> The Charterers are to procure that all passenger	629	judgement of the Owners, may be, or are likely to be,	699
tickets issued during the Charter Period for the carriage	630	exposed to War Risks. Should the Vessel be within any	700
of passengers and their luggage under this Charter shall	631	such place as aforesaid, which only becomes danger-	701
contain a paramount clause incorporating any legisla-	632	ous, or is likely to be or to become dangerous, after her	702
tion relating to carrier’s liability for passengers and their	633	entry into it, the Owners shall have the right to require	703
luggage compulsorily applicable in the trade; if no such	634	the Vessel to leave such area.	704
legislation exists, the passenger tickets shall incorporate	635	<b>(c)</b> The Vessel shall not load contraband cargo, or to	705
the Athens Convention Relating to the Carriage of	636	pass through any blockade, whether such blockade be	706
Passengers and their Luggage by Sea, 1974, and any	637	imposed on all vessels, or is imposed selectively in any	707
protocol thereto.	638	way whatsoever against vessels of certain flags or	708
<b>*) Delete as applicable.</b>	639	ownership, or against certain cargoes or crews or	709
<b>24. Bank Guarantee</b>	640	otherwise howsoever, or to proceed to an area where	710
<i>(Optional, only to apply if <a href="#">Box 27</a> filled in)</i>	641	she shall be subject, or is likely to be subject to	711
The Charterers undertake to furnish, before delivery of	642	a belligerent’s right of search and/or confiscation.	712
the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the	643	<b>(d)</b> If the insurers of the war risks insurance, when	713
sum and at the place as indicated in <a href="#">Box 27</a> as guarantee	644	<a href="#">Clause 14</a> is applicable, should require payment of	714
for full performance of their obligations under this	645	premiums and/or calls because, pursuant to the	715
Charter.	646	Charterers’ orders, the Vessel is within, or is due to enter	716
<b>25. Requisition/Acquisition</b>	647	and remain within, any area or areas which are specified	717
<b>(a)</b> In the event of the Requisition for Hire of the Vessel	648	by such insurers as being subject to additional premiums	718
by any governmental or other competent authority	649	because of War Risks, then such premiums and/or calls	719
(hereinafter referred to as “Requisition for Hire”)	650	shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at	720
irrespective of the date during the Charter Period when	651	the same time as the next payment of hire is due.	721
“Requisition for Hire” may occur and irrespective of the	652	<b>(e)</b> The Charterers shall have the liberty:	722
length thereof and whether or not it be for an indefinite	653	<b>(i)</b> to comply with all orders, directions, recommend-	723
or a limited period of time, and irrespective of whether it	654	ations or advice as to departure, arrival, routes,	724
may or will remain in force for the remainder of the	655	sailing in convoy, ports of call, stoppages,	725
Charter Period, this Charter shall not be deemed thereby	656	destinations, discharge of cargo, delivery, or in any	726
		other way whatsoever, which are given by the	727
		Government of the Nation under whose flag the	728
		Vessel sails, or any other Government, body or	729
		group whatsoever acting with the power to compel	730

**PART II**  
**“BARECON 2001” Standard Bareboat Charter**

compliance with their orders or directions;	731	written notice to the Charterers, to give the	804
(ii) to comply with the orders, directions or recom-	732	Charterers a specified number of days grace within	805
mendations of any war risks underwriters who have	733	which to rectify the failure without prejudice to the	806
the authority to give the same under the terms of	734	Owners' right to withdraw and terminate under this	807
the war risks insurance;	735	Clause if the Charterers fail to comply with such	808
(iii) to comply with the terms of any resolution of the	736	notice;	809
Security Council of the United Nations, any	737	(iii) the Charterers fail to rectify any failure to comply	810
directives of the European Community, the effective	738	with the requirements of <a href="#">sub-clause 10(a)(i)</a>	811
orders of any other Supranational body which has	739	(Maintenance and Repairs) as soon as practically	812
the right to issue and give the same, and with	740	possible after the Owners have requested them in	813
national laws aimed at enforcing the same to which	741	writing so to do and in any event so that the Vessel's	814
the Owners are subject, and to obey the orders	742	insurance cover is not prejudiced.	815
and directions of those who are charged with their	743	(b) <u>Owners' Default</u>	816
enforcement.	744	If the Owners shall by any act or omission be in breach	817
(f) In the event of outbreak of war (whether there be a	745	of their obligations under this Charter to the extent that	818
declaration of war or not) (i) between any two or more	746	the Charterers are deprived of the use of the Vessel	819
of the following countries: the United States of America;	747	and such breach continues for a period of fourteen (14)	820
Russia; the United Kingdom; France; and the People's	748	running days after written notice thereof has been given	821
Republic of China, (ii) between any two or more of the	749	by the Charterers to the Owners, the Charterers shall	822
countries stated in <a href="#">Box 36</a> , both the Owners and the	750	be entitled to terminate this Charter with immediate effect	823
Charterers shall have the right to cancel this Charter,	751	by written notice to the Owners.	824
whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to	752	(c) <u>Loss of Vessel</u>	825
the Owners in accordance with <a href="#">Clause 15</a> , if the Vessel	753	This Charter shall be deemed to be terminated if the	826
has cargo on board after discharge thereof at	754	Vessel becomes a total loss or is declared as a	827
destination, or if debarred under this Clause from	755	constructive or compromised or arranged total loss. For	828
reaching or entering it at a near, open and safe port as	756	the purpose of this sub-clause, the Vessel shall not be	829
directed by the Owners, or if the Vessel has no cargo	757	deemed to be lost unless she has either become an	830
on board, at the port at which the Vessel then is or if at	758	actual total loss or agreement has been reached with	831
sea at a near, open and safe port as directed by the	759	her underwriters in respect of her constructive,	832
Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	760	compromised or arranged total loss or if such agreement	833
accordance with <a href="#">Clause 11</a> and except as aforesaid all	761	with her underwriters is not reached it is adjudged by a	834
other provisions of this Charter shall apply until	762	competent tribunal that a constructive loss of the Vessel	835
redelivery.	763	has occurred.	836
<b>27. Commission</b>	764	(d) Either party shall be entitled to terminate this	837
The Owners to pay a commission at the rate indicated	765	Charter with immediate effect by written notice to the	838
in <a href="#">Box 33</a> to the Brokers named in <a href="#">Box 33</a> on any hire	766	other party in the event of an order being made or	839
paid under the Charter. If no rate is indicated in <a href="#">Box 33</a> ,	767	resolution passed for the winding up, dissolution,	840
the commission to be paid by the Owners shall cover	768	liquidation or bankruptcy of the other party (otherwise	841
the actual expenses of the Brokers and a reasonable	769	than for the purpose of reconstruction or amalgamation)	842
fee for their work.	770	or if a receiver is appointed, or if it suspends payment,	843
If the full hire is not paid owing to breach of the Charter	771	ceases to carry on business or makes any special	844
by either of the parties the party liable therefor shall	772	arrangement or composition with its creditors.	845
indemnify the Brokers against their loss of commission.	773	(e) The termination of this Charter shall be without	846
Should the parties agree to cancel the Charter, the	774	prejudice to all rights accrued due between the parties	847
Owners shall indemnify the Brokers against any loss of	775	prior to the date of termination and to any claim that	848
commission but in such case the commission shall not	776	either party might have.	849
exceed the brokerage on one year's hire.	777	<b>29. Repossession</b>	850
<b>28. Termination</b>	778	In the event of the termination of this Charter in	851
(a) <u>Charterers' Default</u>	779	accordance with the applicable provisions of <a href="#">Clause 28</a> ,	852
The Owners shall be entitled to withdraw the Vessel from	780	the Owners shall have the right to repossess the Vessel	853
the service of the Charterers and terminate the Charter	781	from the Charterers at her current or next port of call, or	854
with immediate effect by written notice to the Charterers if:	782	at a port or place convenient to them without hindrance	855
(i) the Charterers fail to pay hire in accordance with	783	or interference by the Charterers, courts or local	856
<a href="#">Clause 11</a> . However, where there is a failure to	784	authorities. Pending physical repossession of the Vessel	857
make punctual payment of hire due to oversight,	785	in accordance with this <a href="#">Clause 29</a> , the Charterers shall	858
negligence, errors or omissions on the part of the	786	hold the Vessel as gratuitous bailee only to the Owners.	859
Charterers or their bankers, the Owners shall give	787	The Owners shall arrange for an authorised represent-	860
the Charterers written notice of the number of clear	788	ative to board the Vessel as soon as reasonably	861
banking days stated in <a href="#">Box 34</a> (as recognised at	789	practicable following the termination of the Charter. The	862
the agreed place of payment) in which to rectify	790	Vessel shall be deemed to be repossessed by the	863
the failure, and when so rectified within such	791	Owners from the Charterers upon the boarding of the	864
number of days following the Owners' notice, the	792	Vessel by the Owners' representative. All arrangements	865
payment shall stand as regular and punctual.	793	and expenses relating to the settling of wages,	866
Failure by the Charterers to pay hire within the	794	disembarkation and repatriation of the Charterers'	867
number of days stated in <a href="#">Box 34</a> of their receiving	795	Master, officers and crew shall be the sole responsibility	868
the Owners' notice as provided herein, shall entitle	796	of the Charterers.	869
the Owners to withdraw the Vessel from the service	797	<b>30. Dispute Resolution</b>	870
of the Charterers and terminate the Charter without	798	(a) This Contract shall be governed by and construed	871
further notice;	799	*) in accordance with English law and any dispute arising	872
(ii) the Charterers fail to comply with the requirements of:	800	out of or in connection with this Contract shall be referred	873
(1) <a href="#">Clause 6</a> (Trading Restrictions)	801	to arbitration in London in accordance with the Arbitration	874
(2) <a href="#">Clause 13(a)</a> (Insurance and Repairs)	802	Act 1996 or any statutory modification or re-enactment	875
provided that the Owners shall have the option, by	803	thereof save to the extent necessary to give effect to	876

**PART II**  
**“BARECON 2001” Standard Bareboat Charter**

the provisions of this Clause.	877			
The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	878 879 880 881			purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator. 952 953 954 955 956
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899			(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties. 957 958 959 960 961
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	900			(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest. 962 963
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	901 902 903 904 905 906 907			(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration. 964 965 966 967 968 969 970
*) (b) This Contract shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919			(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses. 971 972 973 974
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	920 921 922 923 924 925			(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration. 975 976 977 978 979 980 981 982
*) (c) This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	926 927 928 929 930 931			(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.) 980 981 982
(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.	932 933 934 935			(e) If <a href="#">Box 35</a> in Part I is not appropriately filled in, sub-clause 30(a) of this Clause shall apply. <a href="#">Sub-clause 30(d)</a> shall apply in all cases. 982 983 984
In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:-	936 937 938			*) <a href="#">Sub-clauses 30(a), 30(b) and 30(c)</a> are alternatives; indicate alternative agreed in <a href="#">Box 35</a> . 985 986
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the “Mediation Notice”) calling on the other party to agree to mediation.	939 940 941 942 943			<b>31. Notices</b> 987
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal (“the Tribunal”) or such person as the Tribunal may designate for that	944 945 946 947 948 949 950 951			(a) Any notice to be given by either party to the other party shall be in writing and may be sent by fax, telex, registered or recorded mail or by personal service. 988 989 990 (b) The address of the Parties for service of such communication shall be as stated in <a href="#">Boxes 3</a> and <a href="#">4</a> respectively. 991 992 993



“BARECON 2001” Standard Bareboat Charter

OPTIONAL  
PART

PART IV  
HIRE/PURCHASE AGREEMENT

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 42)

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the final payment of hire as per <a href="#">Clause 11</a> the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.	1 2 3 4 5 6 7	In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.	28 29 30 31 32 33 34
<i>In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.</i>	8 9	The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.	35 36 37 38
The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.	10 11	The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.	39 40 41
The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.	12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.	42 43 44 45 46 47 48
		The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Master, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per <a href="#">Clause 3</a> (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.	49 50 51 52 53

Sample Copy

**PART V**  
**PROVISIONS TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY**  
*(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 43)*

<b>1. Definitions</b>	1	<b>3. Termination of Charter by Default</b>	17
For the purpose of this PART V, the following terms shall	2	If the Vessel chartered under this Charter is registered	18
have the meanings hereby assigned to them:	3	in a Bareboat Charter Registry as stated in <a href="#">Box 44</a> , and	19
<u>“The Bareboat Charter Registry”</u> shall mean the registry	4	if the Owners shall default in the payment of any amounts	20
of the State whose flag the Vessel will fly and in which	5	due under the mortgage(s) specified in <a href="#">Box 28</a> , the	21
the Charterers are registered as the bareboat charterers	6	Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct	22
during the period of the Bareboat Charter.	7	the Owners to re-register the Vessel in the Underlying	23
<u>“The Underlying Registry”</u> shall mean the registry of the	8	Registry as shown in <a href="#">Box 45</a> .	24
state in which the Owners of the Vessel are registered	9	In the event of the Vessel being deleted from the	25
as Owners and to which jurisdiction and control of the	10	Bareboat Charter Registry as stated in <a href="#">Box 44</a> , due to a	26
Vessel will revert upon termination of the Bareboat	11	default by the Owners in the payment of any amounts	27
Charter Registration.	12	due under the mortgage(s), the Charterers shall have	28
<b>2. Mortgage</b>	13	the right to terminate this Charter forthwith and without	29
The Vessel chartered under this Charter is financed by	14	prejudice to any other claim they may have against the	30
a mortgage and the provisions of <a href="#">Clause 12(b)</a> (Part II)	15	Owners under this Charter.	31
shall apply.	16		

Sample Copy