



UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE COMILLAS

Máster en Negocio y Derecho Marítimo

TRABAJO FIN DE MÁSTER

PÓLIZA DE FLETAMENTO POR VIAJE EN
BUQUES DE CARGA LÍQUIDA. ANÁLISIS DE LA
SHELLVOY 6



Autor:
FCO JAVIER TORRES DÍAZ-MADROÑERO

Tutor:
ALFREDO PARDO DE SANTAYANA

JUNIO 2022

Resumen

El objetivo de este trabajo es el estudio de la póliza de fletamento por viaje *Shellvoy 6*, analizando las partes que la componen y sus cláusulas. Para ello, haremos una breve introducción sobre la situación del transporte marítimo y nos centraremos en el transporte de cargas líquidas a granel. Analizaremos los tipos de buques y los contratos de explotación del buque más habituales.

Como se verá más adelante, el trabajo se centra en cuatro tipos de cargamentos, el petróleo crudo, los productos derivados del petróleo sucios, los productos derivados del petróleo limpios y los químicos.

Para el análisis de las *Shellvoy 6*, nos apoyaremos en los casos reales, comparando las prácticas habituales del mercado con las cláusulas de la póliza, intentando así obtener conclusiones que permitan mejorar proceso de la negociación entre armador y fletador.

Agradecimientos

Me gustaría mostrar mi agradecimiento al Instituto Marítimo Español, por haberme dado la oportunidad de poder desarrollar mi futuro profesional en el mundo del *Shipping*.

Índice

Resumen	ii
Agradecimientos	iii
Índice	iv
Índice de figuras	vi
Índice de tablas	vii
Lista de abreviaturas	viii
Transporte Marítimo Internacional	1
1.1. <i>Situación actual del transporte marítimo</i>	2
1.2. <i>Transporte marítimo de carga líquida</i>	6
1.3. <i>Buques tanque (crudo, productos y químicos)</i>	8
1.3.1. Clasificación por tipo	10
1.3.2. Clasificación por tamaño	21
Modalidades de fletamento	22
2.1. <i>El fletamento por tiempo. Time Charter (T/C)</i>	24
2.2. <i>El fletamento por viaje. Voyage Charter (V/C)</i>	25
Shellvoy 6	27
3.1. <i>Preámbulo</i>	27
3.2. <i>Parte I</i>	28
3.2.1. Descripción del buque	28
3.2.2. Posición del buque (Position/Readiness)	31
3.2.3. Fechas de carga (Laydays)	32
3.2.4. Puerto de carga y puerto de descarga / Rangos	33
3.2.5. Descripción de la carga	34
3.2.6. Freight rate	35
3.2.7. Plancha (laytime) y valor de las demoras (demurrage rate)	36
3.2.8. Tiempo estimado de llegada (ETA)	37
3.2.9. Velocidad	37
3.2.10. Worldscale	38
3.2.11. Disposiciones especiales	38
3.3. <i>Parte II</i>	43
3.3.1. Condición del buque	43
3.3.2. Limpieza de los tanques	44
3.3.3. Viaje	45
3.3.4. Atraque seguro	47
3.3.5. Flete	48
3.3.6. Reclamaciones, tasas y otros gravámenes	50
3.3.7. Carga y descarga	52
3.3.8. Falso flete (deadfreight)	53
3.3.9. Shifting	54
3.3.10. Falta de órdenes por parte del fletador	55
3.3.11. Finalización de los Laydays	56
3.3.12. Plancha (laytime)	57
3.3.13. Notice Of Readiness (NOR)	58
3.3.14. Interrupción del tiempo	60
3.3.15. Demoras	61
3.3.16. Agencia	62
3.3.17. Calentamiento de la carga	63
3.3.18. Conocimiento de embarque (Bill of Lading)	64
3.3.19. War Risk	66
3.3.20. Bunkers	68

3.3.21. Address commission	69
3.4. <i>Parte III</i>	70
Conclusiones	71
Bibliografía	72
Anexos	73
ANEXO I. <i>Shellvoy 6</i>	74

Índice de figuras

Figura 1.1. Transporte marítimo internacional por región, 2020. Fuente: UNCTAD	4
Figura 1.2. Transporte marítimo internacional en toneladas-milla (billones de toneladas-millas). Fuente: UNCTAD.....	5
Figura 1.3. Transporte marítimo internacional por tipo de carga (millones de toneladas cargadas). Fuente: UNCTAD	5
Figura 1.4. Cuaderna maestra de un petrolero con doble casco. Fuente: IME	9
Figura 1.5. Buque petrolero. Fuente: IME	10
Figura 1.6. M/T Front Loki. Fuente: Marine Traffic.....	12
Figura 1.7. Destilación fraccionada. Fuente: ETSIN	13
Figura 1.8. M/T Jurkalne. Fuente: Marine Traffic	15
Figura 1.9. M/T MRC Lina. Fuente: Marine Traffic.....	17
Figura 1.10. Manifold de un quimiquero. Fuente: IME	18
.....	18
Figura 1.11. Cubierta de un quimiquero. Fuente: IME	18

Índice de tablas

Tabla 1.1. Transporte marítimo internacional (millones toneladas cargadas). Fuente: UNCTAD	2
Tabla 1.2. Transporte marítimo internacional por región. Fuente: UNCTAD	3
Tabla 1.3. Transporte en buques tanque (millones de toneladas). Fuente: UNCTAD	6
Tabla 1.4. Previsión de la evolución del transporte marítimo internacional. Fuente: UNCTAD	8
Tabla 1.5. Segregaciones del M/T Front Loki. Fuente: Q88	11
Tabla 1.6. Plano de estiba del M/T Front Loki. Fuente: Frontline	11
Tabla 1.7. Segregaciones del M/T Julkalne. Fuente: Q88	14
Tabla 1.8. Plano de estiba del M/T Jurkalne. Fuente: Vitol	14
Tabla 1.9. Segregaciones del M/T MRC Lina. Fuente: Q88	16
Tabla 1.10. Plano de estiba del M/T MRC Lina. Fuente: MRC Shipping	16
Tabla 1.11. Capítulo 17 Código IBC. Fuente: OMI	20
Tabla 2.1. Responsabilidades, costes y riesgos en las distintas modalidades de explotación de un buque. Fuente: IME	23
Tabla 2.2. Papel de los elementos personales en las modalidades de fletamento y explotación del buque. Fuente: ETSIN	23

Lista de abreviaturas

AGW WSNP	All Going Well Weather and Safe Navigation Permitting
ARA	Amsterdam Rotterdam Amberes
AWRP	Additional War Risk Premiums
BENDS	Both Ends
BSS	Basis
BWSD	Brackish Water Sailed Draft
CAPEX	Capital Expenditures
CHOPT	Charterers Option
CLN	Clean
COC	Certificate Of Conformity
COW	Crude Oil Washing
CPP	Clean Petroleum Products
DF	Deadfreight
DM	Demurrage
DPP	Dirty Petroleum Products
ECM	East Coast of Mexico
ECMEX	East Coast Mexico
EK	Even Keel
ETB	Estimated Time of Berthing
ETBE	Ethyl Tert Butyl Ether
F	Freight
F/B	Followed By
F/C	Full Cargo
FWAD	Fresh Water Arrival Draft
GNL	Gas Natural Licuado

GOA	Gulf of Aden
HFO	Heavy Fuel Oil
HSFO	High Sulphur Fuel Oil
IPL	In Port Limit
L3C	Last Three Cargoes
MDO	Marine Diesel Oil
MGO	Marine Gas Oil
MSC	Manchester Ship Canal
MTBE	Methyl Tertiarybutylether
N/A	Not Applicable
NEOBI	Not East of But Included
NNOBI	Not North of But Included
NSOBI	Not South of But Included
NYNNGWB	NY No North of George Washington Bridge
OPEX	Operation Expenditures
OPL	Out Port Limit
OXY	Oxygenated
P/P	Panamá / Panamá
PD/PR	Per Day Pro-Rata
POB	Pilot On Board
PPD	Pour Point Depressant
RECAP	Recapitulation of Terms and Conditions Agreed
RGE	Range
SOF	Statement of Facts
STS	Ship to Ship
SWDD	Salt Water Departure Draft
T/A	Trans-Atlantic
TBOOKBWOG	To the Best of Owners' Knowledge but Without Guarantee

UKC	United Kingdom or Continent
ULDD	Unleaded
ULSFO	Ultra-Low Sulphur Fuel Oil
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UND	Undyed
USAC	United States Atlantic Coast
USG	United States Gulf of Mexico
VLSFO	Very Low Sulphur Fuel Oil
VTML TBM	Vessel to Maintain Loaded Temperature But Maximum
WAF	West Africa
WCINDIA	West Coast of India
WSTC	World Scale Terms and Conditions
WVNS	Within Vessel's Natural Segregation

Capítulo 1

Transporte Marítimo Internacional

Según el último *Informe Sobre el Transporte Marítimo* publicado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2021), durante el año 2020, tanto el transporte marítimo como las cadenas de suministro se vieron afectados por la pandemia del COVID-19, sin embargo, en líneas generales el impacto no fue tan dramático como se temía inicialmente.

Durante el 2020, la producción económica mundial cayó un 3,5% y el comercio de mercancías un 5,4%, mientras que el transporte marítimo solo descendió un 3,8%, hasta los 10.650 millones de toneladas. La UNCTAD prevé que el crecimiento continúe durante el periodo 2022-2026, aunque a un ritmo que se moderará por la disminución de la producción económica mundial.

A lo largo del 2021, gran parte de la reactivación económica mundial se vio impulsada por el gasto público en las principales economías, por lo que las pautas y la geografía de la recuperación estuvieron condicionadas por la forma en que los gobiernos concluyeron las medidas de apoyo, en términos de escala, enfoque y calendario. No obstante, los avances podrían verse truncados por nuevos brotes de la pandemia, por la lentitud en el despliegue de las vacunas y, en muchas economías, por el limitado apoyo político.

A finales de 2020, un brusco repunte del comercio de contenedores tropezó con las limitaciones en la oferta, lo que provocó un aumento considerable en los fletes. Si bien la demanda fue mayor de lo esperado, la capacidad de transporte se vio limitada por los cuellos de botella y por los obstáculos logísticos, así como por la escasez de los propios contenedores.

Los riesgos y la vulnerabilidad se han puesto de manifiesto, y esto debería implicar que en un futuro se reformen los modelos empresariales de las cadenas de suministro mundiales, así como la reorganización de las rutas del transporte marítimo.

1.1. Situación actual del transporte marítimo

En 2020, debido a la pandemia, se produjo una reducción de la actividad industrial y del consumo que repercutió en la oferta, la demanda y la logística. El crecimiento del transporte marítimo internacional ya había sido débil en 2019, con un 0,5% de crecimiento respecto al 2018, pero en 2020 disminuyó un 3,8%. El volumen total cayó en 422 millones hasta los 10.650 millones de toneladas.

Tabla 1.1. Transporte marítimo internacional (millones toneladas cargadas). Fuente: UNCTAD

Year	Tanker trader ^a	Main bulk ^b	Other dry cargo ^c	Total (all cargoes)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 186	2 635	5 984
2005	2 422	1 579	3 108	7 109
2006	2 698	1 676	3 328	7 702
2007	2 747	1 811	3 478	8 036
2008	2 742	1 911	3 578	8 231
2009	2 641	1 998	3 218	7 857
2010	2 752	2 232	3 423	8 408
2011	2 785	2 364	3 626	8 775
2012	2 840	2 564	3 791	9 195
2013	2 828	2 734	3 951	9 513
2014	2 825	2 964	4 054	9 842
2015	2 932	2 930	4 161	10 023
2016	3 058	3 009	4 228	10 295
2017	3 146	3 151	4 419	10 716
2018	3 201	3 215	4 603	11 019
2019	3 163	3 218	4 690	11 071
2020	2 918	3 181	4 549	10 648

Alrededor de dos tercios del transporte internacional de mercancías tiene lugar en los países en desarrollo. En 2020, los países en desarrollo representaban el 60% de las mercancías cargadas (exportación) y el 70% de las mercancías descargadas (importación). Gran parte de este crecimiento se ha producido en Asia Oriental, especialmente en China, y también se ha producido un aumento de los volúmenes en la ruta comercial transpacífica de contenedores que une Asia Oriental con América del Norte.

Una porción menor del transporte se produjo entre los países desarrollados, que generaron el 40% de las exportaciones marítimas mundiales y el 31% de las importaciones.

Tabla 1.2. Transporte marítimo internacional por región. Fuente: UNCTAD

	Year	Goods loaded				Goods discharged			
		Total	Crude oil	Other tanker trade ²	Dry cargo	Total	Crude oil	Other tanker trade ²	Dry cargo
Percentage share									
World	2019	100.0	16.8	11.8	71.4	100.0	18.3	11.9	69.8
	2020	100.0	16.1	11.3	72.6	100.0	17.5	11.5	71.0
Developed economies	2019	40.7	24.4	36.6	45.2	34.2	44.6	35.1	31.3
	2020	40.5	24.8	35.8	44.8	30.5	39.3	30.3	28.4
Developing economies	2019	59.3	75.6	63.4	54.8	65.8	55.4	64.9	68.7
	2020	59.5	75.2	64.2	55.2	69.5	60.7	69.7	71.6
Africa	2019	12.4	21.5	11.1	9.7	7.3	3.2	13.2	7.3
	2020	11.6	18.3	10.8	9.7	6.9	2.7	12.7	6.9
Latin America and the Caribbean	2019	21.4	15.8	9.8	25.5	8.5	4.0	16.8	8.2
	2020	21.6	15.5	9.8	25.6	8.0	3.5	15.3	7.8
Asia	2019	66.0	62.6	78.1	64.7	83.9	92.8	69.5	84.4
	2020	66.5	66.0	78.5	64.5	84.9	93.7	71.6	85.2
Oceania	2019	0.2	0.1	1.0	0.1	0.2	0.1	0.5	0.2
	2020	0.2	0.1	0.9	0.1	0.2	0.1	0.5	0.2

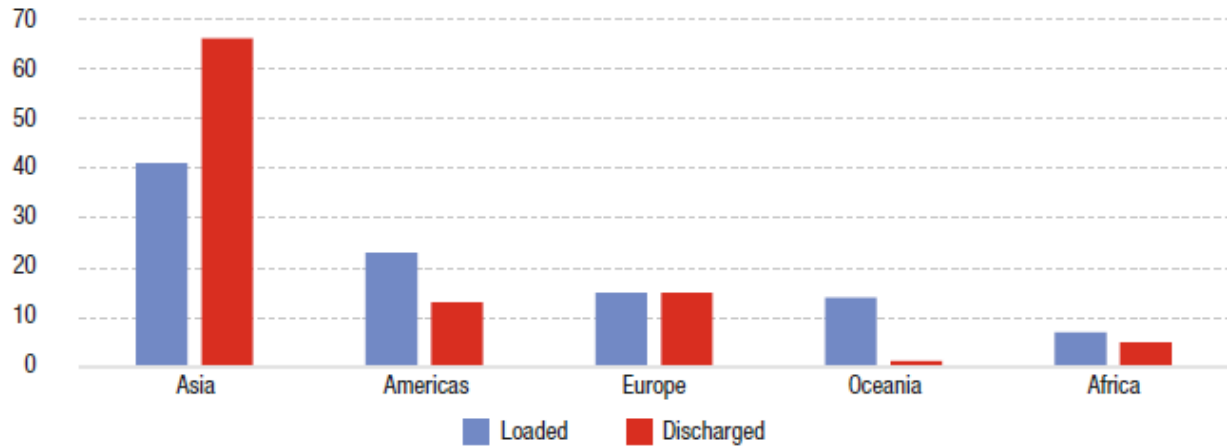


Figura 1.1. Transporte marítimo internacional por región, 2020. Fuente: UNCTAD

La repentina caída y la posterior recuperación del transporte de mercancías se vio reflejado en el transporte marítimo. En 2020, los volúmenes se redujeron en torno al 12% en mayo de 2020 en comparación con mayo de 2019, pero solo en torno al 2,0% durante el cuarto trimestre en comparación con el mismo de 2019.

Los resultados oscilaron de forma diferente según el segmento del mercado, y algunos sectores se comportaron mejor que otros. El sector más afectado fue el de los buques tanque, pero el impacto fue menor en el transporte de contenedores, gas y carga seca. El petróleo disminuyó un 7% y el transporte de contenedores un 1,5%, mientras que hubo un aumento del 1,3% en el transporte de graneles secos (mineral de hierro, carbón y grano) y del 6,7% en el transporte de gas, incluidos el Gas Licuado del Petróleo (GLP) y el Gas Natural Licuado (GNL).

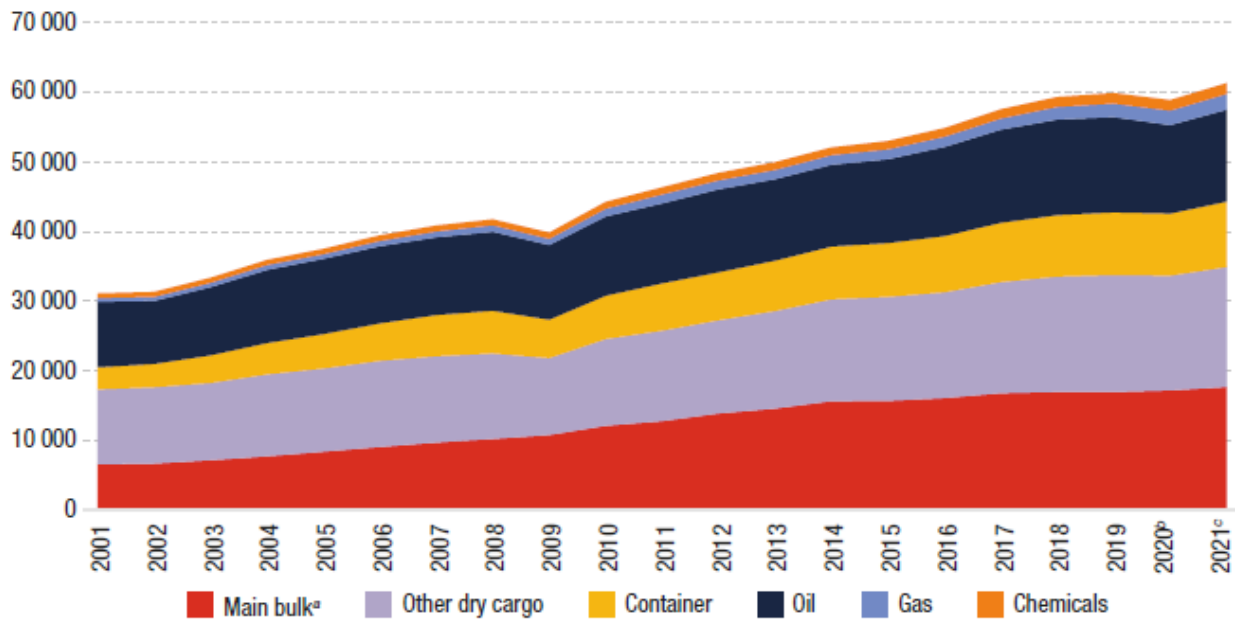


Figura 1.2. Transporte marítimo internacional en toneladas-milla (billones de toneladas-millas). Fuente: UNCTAD

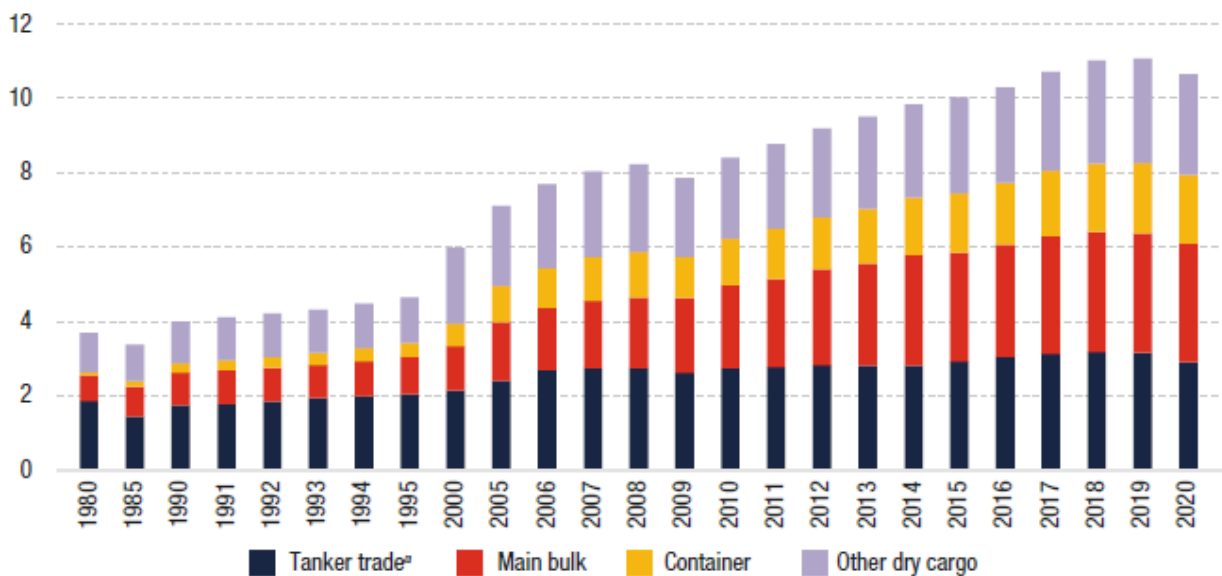


Figura 1.3. Transporte marítimo internacional por tipo de carga (millones de toneladas cargadas). Fuente: UNCTAD

Durante el segundo semestre de 2020 se produjo una incipiente recuperación de los volúmenes de productos básicos en contenedores y a granel que tropezó con la escasez tanto de contenedores como de capacidad de transporte. Como resultado, las tarifas de los fletes se dispararon, reforzando la rentabilidad del transporte marítimo, pero poniendo a prueba las cadenas de suministro, al tiempo que aumentaba la congestión portuaria y los retrasos, provocando una disminución general de la fiabilidad del servicio.

1.2. Transporte marítimo de carga líquida

El mercado del transporte marítimo más afectado por la pandemia ha sido el transporte del petróleo. Entre 2019 y 2020, la UNCTAD estima que el transporte de buques tanque, incluidos el petróleo crudo, los productos refinados y el gas, se redujo un 7,7% con un volumen que pasó de 3.200 a 2.900 millones de toneladas.

Tabla 1.3. Transporte en buques tanque (millones de toneladas). Fuente: UNCTAD

	2019	2020	Percentage change 2019-2020
Crude oil	1 860	1 716	-7.8%
Other tanker trade	1 303	1 202	-7.7%
<i>of which:</i>			
Gas	478	480	0.4%
Total tanker trade	3 163	2 918	-7.7%

La caída más pronunciada fue la del transporte marítimo de crudo, con un 7,8% descendiendo el volumen total hasta los 1.700 millones de toneladas. Las importaciones de crudo disminuyeron en la mayoría de los principales mercados importadores incluidos Estados Unidos, Europa, India, Japón y la República de Corea. El único aumento se produjo en China, con un 8%.

Este descenso de la demanda de crudo durante 2020 se debe principalmente a la reducción de la demanda en combustibles como el Jet A en la aviación, la gasolina en los automóviles y el gasóleo para los camiones, con un descenso de los volúmenes superior al 10%. Mientras

que se prevé un aumento de los viajes por carretera, las perspectivas de la aviación a larga distancia siguen siendo inciertas, a la espera de una implantación mundial de vacunas.

El transporte marítimo en buques tanque se ha visto afectado por la caída de la demanda del petróleo, los abundantes stocks y los recortes de la oferta de petróleo por parte de los miembros de la OPEC. No obstante, en 2021 se produjo una mejora al recuperarse gradualmente la demanda, en agosto de 2021 los precios del petróleo alcanzaron sus niveles más altos en los últimos dos años. Los miembros de la OPEC acordaron eliminar gradualmente los recortes de producción de 5,8 millones de barriles diarios. Al mismo tiempo, el levantamiento de las sanciones de Estados Unidos aumentó las exportaciones desde la República Islámica de Irán, lo que podría desplazar la producción de otros lugares, pero sin duda, aumentará la demanda de petróleo. Con el aumento de la producción de la OPEC y la expansión de las refinerías asiáticas, es muy probable que aumente la demanda de buques petroleros de gran tamaño.

La reciente decisión de la India de diversificar las importaciones de petróleo crudo y reducir así su dependencia de Asia occidental también es una buena noticia para los armadores de buques petroleros, aumentando la demanda en términos de toneladas-milla. Es probable que el actual reposicionamiento de la capacidad de las refinerías para acercarse a la demanda altere los patrones comerciales, lo que podría aumentar las toneladas-milla de los buques petroleros, pero también es probable que esta decisión reduzca en consecuencia las toneladas-milla de los buques de productos.

A más largo plazo, la demanda de buques tanque se verá afectada por la actual transición energética mundial, que implica un cambio en la combinación de fuentes de energía. Por otra parte, a medida que se cierran refinerías en economías avanzadas, es probable que se alteren los patrones de transporte de crudo y productos. La reducción de las exportaciones de Estados Unidos debido al panorama de bajos precios del petróleo puede reducir las rutas de largas distancias. Los Suezmax pueden recuperar negocio debido a la posible expansión de la producción de crudo de Asia occidental con destino a la India y al Sudeste Asiático.

Los flujos comerciales de productos petrolíferos podrían regionalizarse más, reduciendo los flujos de transporte marítimo y las distancias de los viajes.

En cuanto a las perspectivas a largo plazo, a medida que la economía mundial avanza hacia su próxima normalidad, hay señales optimistas para el transporte marítimo. A pesar de que algunos de los impactos de la pandemia puedan persistir, las perspectivas a corto plazo son en general positivas.

Tabla 1.4. Previsión de la evolución del transporte marítimo internacional. Fuente: UNCTAD

	Annual Growth	Years	Seaborne trade flows
UNCTAD	4.3	2021	Total seaborne trade volume
	3.2	2022	
	2.4	2023	
	2.3	2024	
	2.3	2025	
	2.2	2026	
UNCTAD	7.7	2021	Containerized trade volume
	5.9	2022	
	4.7	2023	
	4.4	2024	
	4.2	2025	
	4.1	2026	
Clarksons Research, Seaborne Trade Monitor, June 2021	4.3	2021	Total seaborne trade volume
	3.1	2022	
	5.9	2021	Containerized trade volume
	4.0	2022	

1.3. Buques tanque (crudo, productos y químicos)

Los buques tanque (Oil Tankers) son buques diseñados para el transporte de crudo y productos derivados del petróleo. Son sustancias peligrosas y contaminantes cuyos principales problemas operativos son la densidad, viscosidad y el punto de inflamación (flash point). Por ello, se diferencia entre líquidos inflamables $fp < 60^{\circ}C$ y líquidos combustibles $fp > 60^{\circ}C$.

Durante el transporte hay que tener en cuenta que el volumen de la carga varía dependiendo de la temperatura, por lo que según la zona geográfica por las que navegue el buque, se debe tomar precaución con el llenado de los tanques para evitar reboses.

Son buques cuyo principal condicionante de diseño será el calado. Tras la retirada progresiva de los petroleros sin doble casco en el año 2010, actualmente es obligatorio que todos los buques dispongan de doble casco tanto en el doble fondo como en los costados, para proteger los tanques de carga en caso de accidente, evitando la contaminación ambiental.

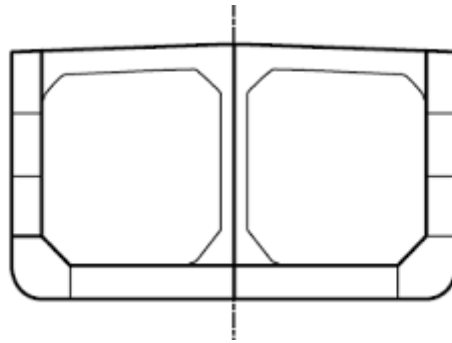


Figura 1.4. Cuaderna maestra de un petrolero con doble casco. Fuente: IME

En cuanto a la disposición general de los buques, disponen de grandes tanques de carga, tanques de lavado (slop tanks) y tanques de lastre (totalmente independientes). Los tanques de lastre deben tener la capacidad suficiente para compensar las importantes variaciones de caldo entre la condición de plena carga y la condición de lastre y asegurar una inmersión suficiente de la proa y de la hélice durante los viajes en lastre.

Los petroleros suelen tener sala de bombas para la operación de descarga y la de lastre. Los espacios de alojamiento y servicios y la cámara de máquinas están situados a popa. La propulsión suele ser de diésel convencional, generalmente con una línea de ejes y motor lento. Disponen de una o dos calderas de mecheros para alimentar las bombas de carga y el sistema de calefacción de los tanques.

Los buques tanque actuales, tienen una serie de características generales que pasamos a enumerar:

- Cámara de máquinas completamente a popa y propulsión a motor.
- Por lo general son buques de una hélice.
- Doble casco.
- COW (Crude Oil Washing). Sistema de lavado de tanques.
- IGS (Inert Gas System). Sistema de inyección de gas inerte para prevenir explosiones.
- Máquinas Butterworth. Sistema de lavado de tanques con agua caliente.
- Sobre la cubierta no existen grandes escotillas.
- Sistema de tuberías o manifold en cubierta. Comunicando los diferentes tanques.
- Cámara de bombas. Para la descarga y el lastrado del buque.

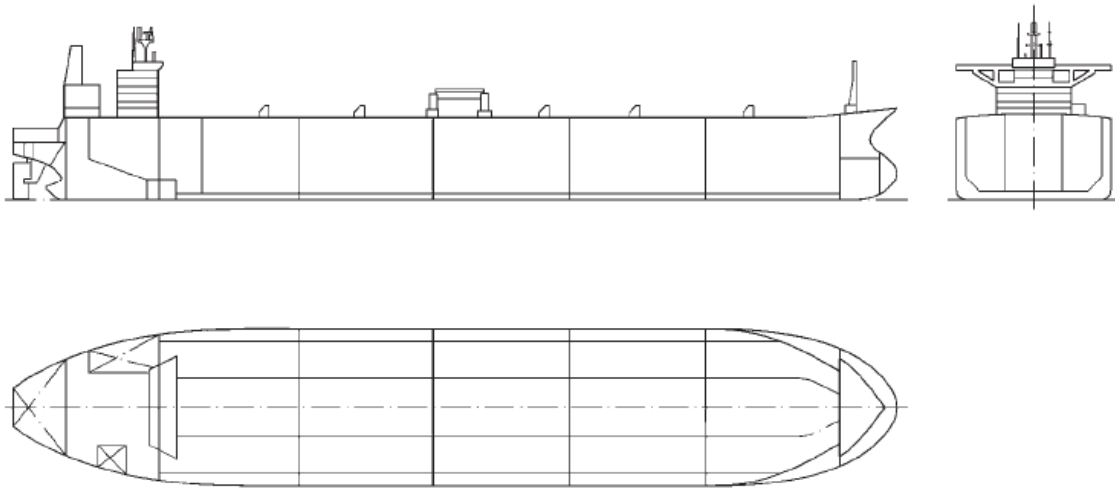


Figura 1.5. Buque petrolero. Fuente: IME

1.3.1. Clasificación por tipo

- **Petroleros (Crude Oil Tankers)**

Los Petroleros son los buques destinados al transporte de crudo de petróleo (Crude Oil) desde los lugares de extracción hasta las refinerías.

Desde el punto de vista de su transporte, los crudos se clasifican en ligeros o pesados, en función de su densidad, que se mide en unas unidades denominadas API, inversamente proporcional a la densidad específica. Los más viscosos se utilizan más para la obtención de productos pesados (fuelóleos, asfaltos...) mientras que los más ligeros permiten obtener un mayor porcentaje de gasolinas, querosenos, etc.

Los crudos también se dividen en “crudos dulces” (sweet), aquellos que contienen poco azufre, y “crudos ácidos” (sour), los que contienen mayor cantidad de azufre.

Este tipo de buques, a diferencia de los de productos, suele tener un número reducido de segregaciones (3 o 4 segregaciones como máximo), ya que se suele cargar el buque con un único producto.

Como se puede observar en la tabla 1.5. el petrolero M/T Front Loki (Suezmax) dispone de tres segregaciones en sus tanques de carga. En el plano de estiba se aprecia, como en la mayoría de los petroleros, estas segregaciones no son necesarias ya que en todos los tanques se carga el mismo producto (en este caso, Antan Crude Oil, API 31,9).

Tabla 1.5. Segregaciones del M/T Front Loki. Fuente: Q88

8.2.1	Capacity (max% per company policy: 98%, 97%, 96% or 95%) of each natural segregation with double valve (specify tanks):	Seg#1: 53684 m3 (1 w, 4w, Slop S) Seg#2: 60394.8 m3 (2w & 5 w) Seg#3: 57181 m3 (3w, 6w, slop P)
-------	---	---

Tabla 1.6. Plano de estiba del M/T Front Loki. Fuente: Frontline

Cargo stowage							
TANK NO.	Cargo Grade	Den / API	Ullage	Temp °C / ° F	MT	G.S.V (m3 / Bbls)	% Fill
1P	ANTAN Crude Oil	API 31.9	3.10	85	8.323.0	60.586.0	89.0
1S	ANTAN Crude Oil	API 31.9	3.08	85	8.323.0	60.586.0	89.0
2P	ANTAN Crude Oil	API 31.9	2.96	85	11.775.0	85.718.0	90.0
2S	ANTAN Crude Oil	API 31.9	2.92	85	11.775.0	85.718.0	90.0
3P	ANTAN Crude Oil	API 31.9	2.93	85	11.913.0	86.724.0	90.0
3S	ANTAN Crude Oil	API 31.9	2.93	85	11.913.0	86.724.0	90.0
4P	ANTAN Crude Oil	API 31.9	6.97	85	9.398.0	68.415.0	71.0
4S	ANTAN Crude Oil	API 31.9	4.42	85	10.934.0	79.593.0	82.6
5P	ANTAN Crude Oil	API 31.9	2.93	85	11.913.0	86.724.0	90.0
5S	ANTAN Crude Oil	API 31.9	2.93	85	11.913.0	86.724.0	90.0
6P	ANTAN Crude Oil	API 31.9	2.87	85	9.788.0	71.252.0	90.0
6S	ANTAN Crude Oil	API 31.9	2.89	85	9.788.0	71.252.0	90.0
SLOP P	ANTAN Crude Oil	API 31.9	3.92	85	1.373.0	9.994.0	85.0
SLOP S	ANTAN Crude Oil	API 31.9	3.92	85	1.373.0	9.994.0	85.0



Figura 1.6. M/T Front Loki. Fuente: Marine Traffic

- **Buques de productos (Product Tankers)**

Son buques destinados al transporte de productos derivados del petróleo.

Una vez el crudo llega a la refinería, este se refina mediante los diferentes métodos (destilación fraccionada, cracking catalítico, etc.) para dar origen a los diversos productos del petróleo. Las refinerías programan sus compras de crudo en función de los productos que quieren obtener para satisfacer sus contratos, dado que no todos ellos, durante la destilación, dan los mismos productos como resultado.

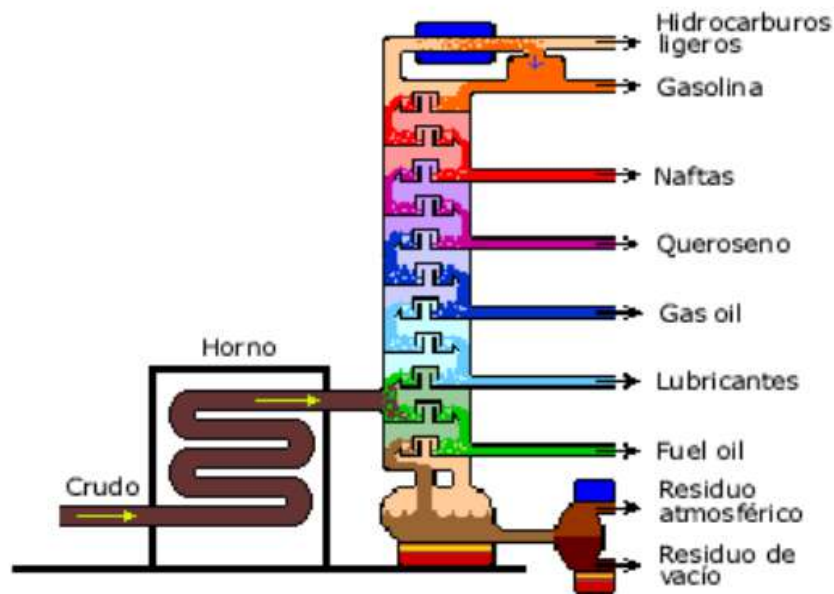


Figura 1.7. Destilación fraccionada. Fuente: ETSIN

Dado que algunos de los productos más pesados como los asfaltos o fuelóleos son de elevada viscosidad a temperatura ambiente, para conseguir el bombeo eficiente se precisa dotar a los buques de calefacción en los tanques mediante tuberías de vapor. Algunos petroleros para el transporte de crudos pesados también disponen de sistemas de calefacción.

Dentro de los productos del petróleo podemos distinguir:

- **Productos limpios** (*clean petroleum products*), como gasolinas de automoción, naftas, queroseno, aceites lubricantes y gasóleos. Requieren sofisticados medios de limpieza de tanques cada vez que se cambia el producto para evitar contaminación.
- **Productos sucios** (*dirty petroleum products*), como fuelóleos y productos asfálticos. A diferencia de los anteriores, son muy contaminantes y persistentes y suelen requerir buques capaces de calentar o mantener la temperatura en los tanques a lo largo de todo el viaje.

El tamaño de este tipo de buques es menor que el de los petroleros ya que oscila entre las 3.000 y las 100.000 TPM, además, la carga es bastante más compleja ya que se puede realizar de diferentes productos de forma simultánea en diferentes tanques y disponiendo de líneas independientes para cada uno de ellos. Estos buques suelen tener mayor número de segregaciones evitando así contaminación entre tanques.

A continuación, tenemos el buque M/T Jurkalne, buque de 49.999 TPM (Medium Range), transportando productos limpios. Como podemos ver, el buque dispone de cuatro segregaciones y en el plan de estiba se aprecia que cargó 4 productos diferentes.

Tabla 1.7. Segregaciones del M/T Julkalne. Fuente: Q88

8.2.1	Capacity (max% per company policy: 98%, 97%, 96% or 95%) of each natural segregation with double valve (specify tanks):	<p>Seg#1: 11555.20 m3 (1s&p+2p)</p> <p>Seg#2: 14832.68 m3 (3s&p+2s)</p> <p>Seg#3: 14990.22 m3 (4s&p+5s)</p> <p>Seg#4: 14812.05 m3 (6s&p+5p)</p>
-------	---	---

Tabla 1.8. Plano de estiba del M/T Jurkalne. Fuente: Vitol

Group	C.O.T.	Tank Capacity 98% (m3)	Cargo Group	Cargo	Port of Loading	Density	Temp (oC)	Ullage (m)	Percentage	Gross (m3)	Net (m3)	mt (VAC)	SPACE AVAIL. Gross (m3)	
1	1P	3,344,51	1	ORTHO	ALGECIRES	0.8330	30,0	4,73	80,4%	2.750,7	2.718,0	2.400,0	395,3	
1	1S	3,366,41	1	CS	ALGECIRES	0.8450	30,0	4,21	84,0%	2.816,5	2.840,0	2.399,8	476,3	
1	2P	4,864,42	1	TOLUENE	ALGECIRES	0.8700	30,0	1,80	98,0%	4.855,4	4.796,5	4.173,0	0,0	
2	2S	4,844,11	2	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	1,98	97,0%	4.794,7	4.707,1	3.511,5	49,4	
2	2P	4,968,63	2	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	1,99	97,0%	4.937,7	4.847,6	3.616,3	30,9	
2	2S	4,999,34	2	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	1,99	97,0%	4.948,9	4.858,6	3.624,3	31,0	
3	3P	4,004,25	3	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	1,97	97,0%	4.933,2	4.862,8	3.627,6	31,1	
3	3S	4,992,97	3	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	1,97	97,0%	4.942,0	4.851,8	3.619,4	31,0	
4	4P	4,992,97	4	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	1,99	97,0%	4.942,0	4.851,8	3.619,4	31,0	
3	3S	5,004,28	3	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	1,98	97,0%	4.933,2	4.862,8	3.627,6	31,1	
4	4P	4,909,51	4	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	2,28	94,9%	4.734,2	4.667,4	3.481,9	155,3	
4	4S	4,898,23	4	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	2,29	94,9%	4.749,3	4.665,7	3.473,9	154,9	
5	5P	663,66	5	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	4,15	80,4%	544,5	534,5	398,7	119,2	
5	5S	663,66	5	UMS	ALGECIRES	0.7460	30,0	4,16	80,4%	544,5	534,5	398,7	119,2	
TOTALS:										92,3%	55.640,5	54.690,1	41.872,6	1.877,0

CARGO ON BOARD BY GRADE				
Reference No	Parcels	Gross (m3)	Net (m3)	mt (VAC)
1	ORTHO	2.750,7	2.718,0	2.400,0
2	CS	2.816,5	2.840,0	2.399,8
3	TOLUENE	4.855,4	4.796,5	4.173,0
4	UMS	45.018,20	44.355,60	32.999,76
5				278.233,62

TOTAL CARGO BY GROUP				
Group	Gross (m3)	Net (m3)	mt (VAC)	BRLS @ 60tF
1	10.482,30	10.354,50	8.972,75	85.171,22
2	14.681,80	14.413,30	10.752,32	90.717,31
3	14.848,40	14.577,40	10.874,74	91.750,16
4	14.439,50	14.175,90	10.575,22	89.223,11
5	1089	1069	797,47	6.728,29

Group	Volume 98%	Vol. loaded (Gross)	Vol. loaded %	Deadweight Calculation Departure	Deadweight Calculation Arrival
1	11.555,20	10.482,30	87,5%	Cargo	41.972,5
2	14.832,68	14.681,80	97,0%	ballast	1215
3	15.001,53	14.848,40	97,0%	Fresh water	1160
4	14.800,74	14.439,50	95,6%	boiler water	150
5	1.327,30	1.089	80,4%	boiler water	40
				Fuel oil	750
				Distill oil	390
				Job oils	50
				constants	150
				slops	24,1
Total:	57.517,5	55.640,5	91,5%	Total DWT	44.794
				Lightweight	11.353
				Displacement	56.147

LOAD/PORT DRAFFS	DWT	ARRIVAL DRAFFS	DWT
SW (L.025)	11,15 m EVEN SHL	SW (L.025)	11,03 m 11,15 m
BW (L.015)	11,28 m 11,23 m	BW (L.015)	11,19 m 11,25 m
FW	11,43 m 11,32 m	FW	11,35 m EVEN SHL



Figura 1.8. M/T Jurkalne. Fuente: Marine Traffic

- **Quimiqueros (Chemical Tankers)**

Los buques quimiqueros son probablemente, dejando a un lado los buques gaseros, los buques de carga más sofisticados en cuanto a equipos de carga/descarga y de control del estado de la carga. En consecuencia, son considerablemente más caros en cuanto a su construcción, mantenimiento, reparación y operación si lo comparamos con buques de tamaño similar de carga general, portacontenedores, frigorífico o ro-ro.

Son barcos relativamente pequeños cuyo tamaño varía entre los 2.000 y las 40.000 TPM debido a razones tanto económico/técnicas como comerciales, pues a su elevado coste tanto por las exigencias constructivas como el doble casco, el uso de tanques de acero inoxidable o protegidos por sofisticados sistemas de pintura así como por el alto valor de las cargas que transportan, las relativamente reducidas cantidades que se necesitan transportar y a las limitaciones de tamaño por razones de seguridad.

El origen de este tipo de buques data en 1931, con la botadura del “Agnita”, siendo el primer buque tanque que transportó ácido sulfúrico, butano y propano a granel. La gran diferencia con los buques previos es la disponibilidad de numerosos tanques, que permitían la carga de diferentes productos de forma segregada.

A continuación, podemos ver el las 14 segregaciones del buque quimiquero MRC Lina.

Tabla 1.9. Segregaciones del M/T MRC Lina. Fuente: Q88

8.2.1	Capacity (max% per company policy: 98%, 97%, 96% or 95%) of each natural segregation with double valve (specify tanks):	Seg#1: 832.11 m3 (1S) Seg#2: 834.04 m3 (1P) Seg#3: 765.27 m3 (2S) Seg#4: 761.33 m3 (2P) Seg#5: 764.65 m3 (3S) Seg#6: 768.59 m3 (3P) Seg#7: 806.56 m3 (4S) Seg#8: 808.71 m3 (4P) Seg#9: 647.05 m3 (5S) Seg#10: 643.11 m3 (5P) Seg#11: 656.02 m3 (6S) Seg#12: 657.94 m3 (6P) Seg#13: 99.51 m3 (SlopS) Seg#14: 85.18 m3 (SlopP)
-------	---	---

Tabla 1.10. Plano de estiba del M/T MRC Lina. Fuente: MRC Shipping

Vessel :MRC LINA		Draught : Fwd:6.15 m / Aft:6.15 m		SW Density : 1.025 gr/cm3																																																																																																		
Date :18.02.2022		BM : 77%		SF : 54%																																																																																																		
Port :CARTAGENA		Status : Loading ...X. Discharging ...																																																																																																				
<table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <tr><td>EMPTY</td><td>GASOIL SD 655 CBM %97.8</td><td>EMPTY</td><td>GASOLINE 850 CBM %55</td><td>GASOIL SD 767 CBM %97.8</td><td>GASOIL DD 760 CBM %67.8</td><td>GASOIL SD 832 CBM %97.8</td></tr> <tr><td>DECKSTB</td><td>ESTB</td><td>ESTB</td><td>ESTB</td><td>ESTB</td><td>ESTB</td><td>ESTB</td></tr> <tr><td>EMPTY</td><td>GASOIL DD 655 CBM %97.8</td><td>EMPTY</td><td>GASOLINE 850 CBM %55</td><td>GASOIL SD 763 CBM %97.8</td><td>GASOIL DD 763 CBM %67.8</td><td>GASOIL SD 830 CBM %97.8</td></tr> </table>	EMPTY	GASOIL SD 655 CBM %97.8	EMPTY	GASOLINE 850 CBM %55	GASOIL SD 767 CBM %97.8	GASOIL DD 760 CBM %67.8	GASOIL SD 832 CBM %97.8	DECKSTB	ESTB	ESTB	ESTB	ESTB	ESTB	ESTB	EMPTY	GASOIL DD 655 CBM %97.8	EMPTY	GASOLINE 850 CBM %55	GASOIL SD 763 CBM %97.8	GASOIL DD 763 CBM %67.8	GASOIL SD 830 CBM %97.8	<table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <thead> <tr> <th>Grade</th> <th>Loading Port</th> <th>Category</th> <th>M3</th> <th>Density</th> <th>MT</th> <th>Capacity</th> <th>Heating</th> <th>Stowage</th> <th>Discharging Port</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>GASOLINE</td> <td>CARTAGENA</td> <td>ANNEX 1</td> <td>900</td> <td>0.74</td> <td>666</td> <td>%55</td> <td>NO</td> <td>4P/S</td> <td>LAAYOUNE</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>GASOIL SD</td> <td>CARTAGENA</td> <td>ANNEX 1</td> <td>5025</td> <td>0.84</td> <td>5061</td> <td>%97.8</td> <td>NO</td> <td>1-2-3-6P/S</td> <td>LAAYOUNE</td> </tr> <tr><td>C</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>E</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>F</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>					Grade	Loading Port	Category	M3	Density	MT	Capacity	Heating	Stowage	Discharging Port	A	GASOLINE	CARTAGENA	ANNEX 1	900	0.74	666	%55	NO	4P/S	LAAYOUNE	B	GASOIL SD	CARTAGENA	ANNEX 1	5025	0.84	5061	%97.8	NO	1-2-3-6P/S	LAAYOUNE	C											D											E											F										
EMPTY	GASOIL SD 655 CBM %97.8	EMPTY	GASOLINE 850 CBM %55	GASOIL SD 767 CBM %97.8	GASOIL DD 760 CBM %67.8	GASOIL SD 832 CBM %97.8																																																																																																
DECKSTB	ESTB	ESTB	ESTB	ESTB	ESTB	ESTB																																																																																																
EMPTY	GASOIL DD 655 CBM %97.8	EMPTY	GASOLINE 850 CBM %55	GASOIL SD 763 CBM %97.8	GASOIL DD 763 CBM %67.8	GASOIL SD 830 CBM %97.8																																																																																																
Grade	Loading Port	Category	M3	Density	MT	Capacity	Heating	Stowage	Discharging Port																																																																																													
A	GASOLINE	CARTAGENA	ANNEX 1	900	0.74	666	%55	NO	4P/S	LAAYOUNE																																																																																												
B	GASOIL SD	CARTAGENA	ANNEX 1	5025	0.84	5061	%97.8	NO	1-2-3-6P/S	LAAYOUNE																																																																																												
C																																																																																																						
D																																																																																																						
E																																																																																																						
F																																																																																																						



Figura 1.9. M/T MRC Lina. Fuente: Marine Traffic

A partir de este momento, se inició la separación entre los buques quimiqueros y los petroleros. Mientras que los petroleros fueron amentando su tamaño, los quimiqueros aumentaron la cantidad de segregaciones de carga, aumentando así el número de tanques, líneas y bombas completamente independientes evitando así problemas de contaminación.

En cuanto a la disposición general de los quimiqueros, se caracterizan por tener el habitáculo en la popa, donde suele estar situado el control de la carga y la sala de máquinas. En el mismo se concentran la mayoría de los servicios que necesita el buque para poder operar.

La cubierta de los quimiqueros suele presentar un aspecto muy complicado y confuso, con un gran número de tuberías distribuidas por ella, y que suelen estar dispuestas alrededor de la pasarela de cubierta. Todas las tuberías relacionadas con la carga y descarga de cada uno de los tanques se concentran en lo que se conoce como “manifold”.



Figura 1.10. Manifold de un quimiquero. Fuente: IME



Figura 1.11. Cubierta de un quimiquero. Fuente: IME

La construcción y el equipamiento de este tipo de buques está regulada por unos códigos especiales en los que se contemplan las diferentes características que han de cumplir en función de las cargas para las que están proyectados. El *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (Código IBC).

El criterio fundamental del Código es asignar el tipo necesario de buque según el grado de peligrosidad de los productos que se desean transportar. Cada uno de los productos pueden tener una o varias características de peligrosidad, por ejemplo, inflamabilidad, toxicidad, corrosividad y reactividad, además del riesgo que pueda entrañar para el medio ambiente.

Los buques quimiqueros se clasifican en tres tipos (IMO I, IMO II e IMO III) en función de la mayor o menor protección que ofrecen contra la contaminación y por consiguiente de la mayor o menor toxicidad de la sustancia que transporta.

A menor índice, mayor protección.

- **IMO I:**

Transporta las sustancias más tóxicas, dispone de tanques independientes con una capacidad máxima de 1.250 m³ cada uno, ubicados en ningún caso a menos de 760 mm del forro. Además, el buque debe ser capaz de resistir en cualquier punto de su eslora averías por abordaje o varada y conservar la flotabilidad.

- **IMO II:**

Dispone de tanques independientes o estructurales con capacidad máxima de 3.000 m³ ubicados en ningún caso a menos de 760 mm del forro. El buque debe ser capaz de resistir en cualquier punto de su eslora averías por abordaje o varada y conservar la flotabilidad con la salvedad de los de eslora igual o inferior a 150 metros, admitiendo averías que afecten a uno u otros de los mamparos que limitan el espacio de máquinas situado a popa.

- **IMO III:**

Los buques de este tipo no deben cumplir ninguna prescripción especial en cuanto a ubicación o tamaño de los tanques de carga, pero deben ser capaz de resistir en cualquier punto de su eslora averías por abordaje o varada, salvo las que afecten a uno u otros mamparos que limitan el espacio de máquinas situado a popa, y conservar la flotabilidad, salvo para los de eslora inferior a 125 metros para los que la Administración determinará los requisitos a cumplir.

Las sustancias nocivas que transportan se clasifican de mayor a menor peligrosidad en las categorías X, Y, Z y OS de tal manera que su inclusión dentro de una u otra es un dato crítico, pues determina las restricciones de descarga y los requisitos para su transporte. Cada quimiquero lleva una lista en la que se señalan los productos que está autorizado a transportar y las condiciones para el transporte: tanques donde puede cargar, necesidad de inertización, temperatura de transporte, precauciones especiales, etc.

En el capítulo 17 del IBC se enumeran los productos químicos peligrosos y las sustancias nocivas líquidas, estableciendo las prescripciones aplicables para su transporte.

Tabla 1.11. Capítulo 17 Código IBC. Fuente: OMI

A	C	D	E	F	G	H	I'	I''	I'''	J	K	L	N	O
Sustancia nociva líquida, NF, (9) n.e.p. (nombre comercial... contiene...), Tipo de buque 3, Categoría Z	Z	P	3	2G	Abierta	No	-		Si	O	No	A	No	
Sustancia nociva líquida, F, (10) n.e.p. (nombre comercial... contiene...), Tipo de buque 3, Categoría Z	Z	P	3	2G	Cont.	No	T3	IIA	No	R	No	A	No	
Tartratos sódicos/succinatos sódicos, en solución	Z	S	3	2G	Abierta	No			Si	O	No	A,B	No	
Tetracloroetano	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	R	T	No	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Tetracloruro de carbono	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			NF	C	T	No	Si	15.12, 15.17, 15.19.6
Tetraetilenglicol	Z	P	3	2G	Abierta	No			Si	O	No	A	No	
Tetraetilpentamina	Y	S/P	2	2G	Abierta	No			Si	O	No	A	No	
Tetrahidrofurano	Z	S	3	2G	Cont.	No	T3	IIB	No	R	F-T	A	No	15.19.6
Tetrahidronaftaleno	Y	P	2	2G	Abierta	No			Si	O	No	A	No	
Tetramero del propileno	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Tetrametilbenceno (todos los isómeros)	X	P	2	2G	Abierta	No			Si	O	No	A	No	16.2.9
Tiocianato amónico (25% como máximo/tiosulfato amónico (20% como máximo), en solución	Z	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	
Tiocianato sódico en solución (56% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			Si	O	No	No	No	15.19.6, 16.2.9
Tiosulfato amónico en solución (60% como máximo)	Z	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	16.2.9
Tiosulfato potásico (50% como máximo)	Y	P	3	2G	Abierta	No			NF	O	No	No	No	16.2.9
Toluendiamina	Y	S/P	2	2G	Cont.	No			Si	C	T	A,D	Si	15.12, 15.17, 15.19, 16.2.6, 16.2.9
Tolueno	Y	P	3	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Trementina	X	P	2	2G	Cont.	No			No	R	F	A	No	15.19.6
Triacetato de glicerilo	Z	P	3	2G	Abierta	No			Si	O	No	A,B	No	

1.3.2. Clasificación por tamaño

- **Gabarras de suministro (bunkering barges)**

Buques de hasta 3.000 TPM dedicadas al suministro de combustible.

- **Small Tankers**

Buques de hasta 30.000 TPM, normalmente quimiqueros y petroleros de productos, que se emplean en viajes de cabotaje y Short Sea Shipping.

- **Handymax**

Buques de entre 25.000 a 40.000 TPM, normalmente para el transporte de productos. Son muy manejables y flexibles, capaces de operar prácticamente en cualquier puerto.

- **Medium Range (MR)**

Buques de entre 40.000 a 60.000 TPM.

- **Panamax (LR1)**

Buques de entre 60.000 a 85.000 TPM, con una manga máxima de 32,3 metros para poder atravesar el canal de Panamá.

- **Aframax (LR2)**

Buques de entre 85.000 TPM a 120.000 TPM. Es un tamaño versátil, con la mejor relación flete/capacidad de transporte/accesibilidad a puertos, por lo que se emplea tradicionalmente en gran variedad de rutas medias-largas de crudo.

- **Suezmax**

Buques de entre 120.000 TPM y 200.000 TPM, capaces de cargar entre 900.000 y 1.200.000 bbls de crudo y diseñados para pasar a plena carga por el Canal de Suez.

- **Very Large Crude Carrier (VLCC)**

Buques de entre 200.000 TPM y 320.000 TPM, que surgieron por el cierre del Canal de Suez en 1967 para minimizar el sobrecoste debido al viaje por el Cabo de Buena Esperanza.

- **Ultra Large Crude Carrier (ULCC)**

Buques de más de 320.000 TPM, transportan del orden de 3.000.000 de barriles. Son buques poco flexibles que necesitan puertos profundos muy especializados.

Capítulo 2

Modalidades de fletamento

Como introducción, debemos describir las distintas formas de explotación económica del buque. En primer lugar, el propietario de un buque podría explotarlo directamente, convirtiéndose en su armador y naviero, asumiendo los derechos y obligaciones inherentes a la explotación comercial del buque.

Otra opción para el propietario sería ceder su uso y disfrute a un tercero, mediante el arrendamiento a casco desnudo, por un periodo de tiempo determinado, a cambio de recibir del arrendatario el pago de un determinado precio durante el tiempo que perdure el arrendamiento. Esta primera forma de explotación de un buque es la más sencilla para su propietario. En ella, la actividad del propietario se reduce a la financiera y es el arrendatario el encargado de armar, equipar y pertrechar el buque.

Sin embargo, si el arrendatario puede poner el buque en condiciones de prestar servicio, se convertiría en armador y, a continuación, podría explotarlo directamente en el mercado, siendo además de armador, naviero.

Cuando el armador de un buque (sea el propietario o arrendatario) una vez armado y pertrechado, lo cede a un tercero para que se ocupe de su explotación comercial, asumiendo este tercero el papel de naviero del buque, la cesión del buque constituye un contrato de fletamento. En este caso, la cesión será normalmente por un tiempo determinado (fletamento por tiempo), a cambio de un precio pactado, normalmente por día de duración del fletamento.

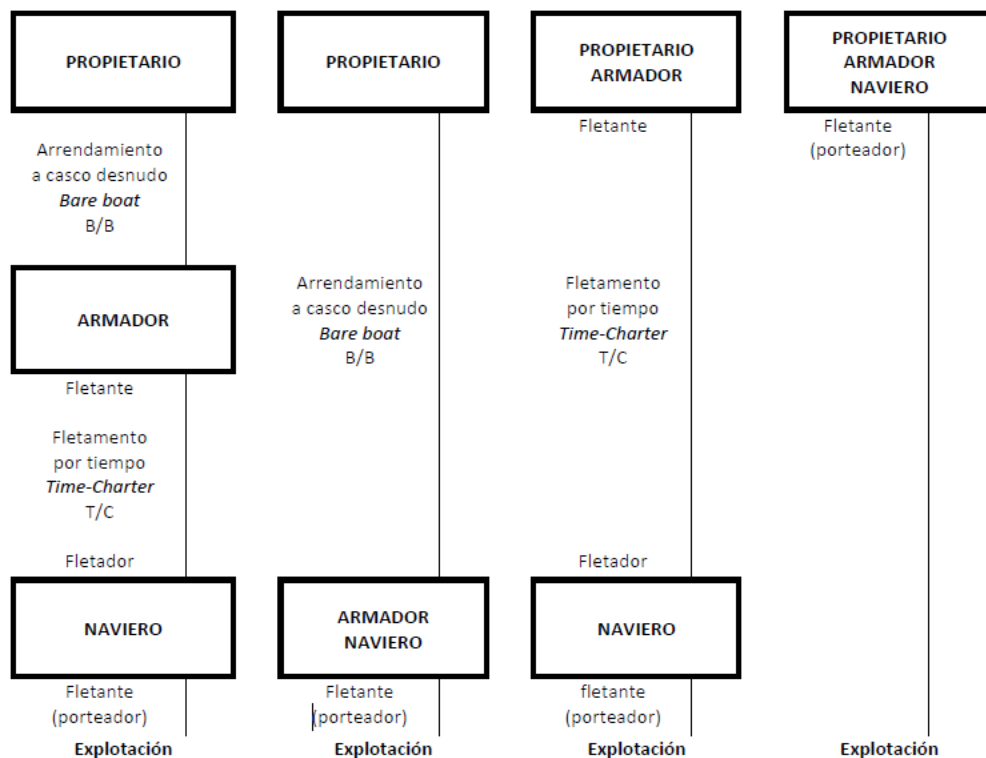
Por último, un naviero (que dispone de un buque por ser propietario, arrendatario y armador o por tenerlo en fletamento por tiempo), podría suscribirlo a contratos de fletamento por viaje, asumiendo la obligación de efectuar determinados viajes concretos a cambio de un flete por unidad de carga transportada.

El fletamento es un contrato en virtud de la cual una persona física o jurídica (fletante) pone un buque, debidamente armado y tripulado a disposición de otra persona (fletador) a cambio de una determinada suma de dinero (flete). Junto a la puesta del buque a disposición del fletador, el fletante tiene la obligación de llevar a cabo determinada actividad, distinta según el tipo de fletamento, ya sea el mantenimiento de la navegabilidad del buque (fletamento por tiempo) o la promesa de un resultado (fletamento por viaje).

Tabla 2.1. Responsabilidades, costes y riesgos en las distintas modalidades de explotación de un buque. Fuente: IME

Modalidad		B/B charter	Time charter	Fletamento por viaje	Línea Regular
Esencia del contrato		O alquila buque a C por tiempo vs. hire	O alquila servicio del buque (y sus prestaciones) a C por tiempo vs. hire	O transporta carga C vs. flete (\$/tm)	O acepta cargas vs. tarifas
Gestión	Financier	O	O	O	O
	Náutica	C	O	O	O
	Comercial	C	C	O	O
Asignac. costes	CAPEX	O	O	O	O
	OPEX	C	O	O	O
	VOYEX	C	C	O	O
Riesgos por pérdida de tiempo		C	C	Plancha + demoras	Liner terms
Variantes		Financiación Tax lease	Trip Charter Slot Charter	Viajes consec. C.O.A	FIO, FIOS, LIFO, FILO...

Tabla 2.2. Papel de los elementos personales en las modalidades de fletamento y explotación del buque. Fuente: ETSIN



A continuación, analizaremos con más detalle las dos modalidades de fletamento.

2.1. El fletamento por tiempo. Time Charter (T/C)

En el fletamento por tiempo, el fletante, que normalmente es el armador del buque (sea o no su propietario), pone a disposición del fletador el buque, debidamente armado y tripulado, en condiciones de prestar servicio, por un periodo de tiempo, durante el cual se compromete a conservarlo en condiciones de navegabilidad, a cambio de un precio, el flete.

El concepto de “navegabilidad” debe entenderse no únicamente en el sentido físico o técnico, sino también jurídico y documental. El buque debe disponer y mantener a lo largo de toda la duración del fletamento todos los certificados reglamentarios que acrediten el cumplimiento de las normas de seguridad y de todo tipo que sean necesarios para el tráfico que se pretende.

En un Time Charter, el armador conserva la gestión náutica y técnica del buque, haciendo frente a los costes fijos de explotación (OPEX) como son la tripulación, seguros, mantenimiento y reparaciones, etc., mientras que el fletador asume la gestión comercial, convirtiéndose en naviero y soportando los costes del viaje (VOYEX) como son los consumos, costes de puerto y paso de canales, etc.

El capitán del buque es nombrado por el armador, pero debe seguir las instrucciones del fletador en lo correspondiente a la gestión comercial del buque (viajes a efectuar, velocidad, etc.) y a su armador en los aspectos técnicos y náuticos.

Las características técnicas del buque es la parte más importante en un contrato de fletamento por tiempo, ya que tienen una influencia directa en los resultados de la explotación del buque, condicionando tanto los ingresos (capacidad de los tanques y velocidad) como los costes (consumos y tiempos de carga/descarga). El hecho de establecer en el contrato parámetros técnicos que no se correspondan con los reales, puede dar lugar a graves conflictos entre las partes.

En la práctica, como en casi todos los contratos marítimos, se suele utilizar alguno de los muchos formularios estándar, pólizas de fletamento por tiempo. Algunas de las más conocidas son:

- Inertanktime 80.
- Shelltime 4.

- Asbatime.
- STB Time.

Existe una gran diferencia entre las pólizas pro-armadores y pro-fletadores. Los buques petroleros normalmente utilizan las pólizas desarrolladas por las propias compañías petrolíferas, que en muchos casos son los fletadores de los buques, por ejemplo, la Shelltime o las BPTIME 3.

2.2. El fletamento por viaje. Voyage Charter (V/C)

En el fletamento por viaje, el fletante es un naviero que dispone de un buque (puede ser armador o fletador de un buque en T/C) que contrata a un tercero, fletador por viaje, comprometiéndose a efectuar un viaje con el compromiso de un resultado: la navegación entre los puertos prefijados. El naviero pone el buque en el puerto de carga a disposición del fletador, para que realice el embarque de la mercancía y la entrega en el puerto de destino, en el mismo estado en que fueron embarcadas.

A cambio de este servicio, el naviero recibirá un flete, cotizado por unidad de carga (tonelada en el caso de carga líquida). También se puede acordar un precio fijo independientemente de la cantidad que se carga (lumpsum).

En el V/C el naviero asume directamente los costes de viaje, los de capital y los fijos de explotación. En resumen, el naviero asume la totalidad de los costes que se producen en el viaje. En consecuencia, el flete a abonar por el fletador deberá cubrir la totalidad de dichos costes.

El tiempo de plancha (laytime) es el tiempo máximo que el armador concede al fletador para las operaciones de carga y descarga. Este tiempo se acuerda en la póliza de fletamento y se establece la cantidad de dinero que deberá pagar el fletador al armador en \$/día, en concepto de demoras, si se sobrepasa (demurrage).

En el fletamento por viaje, los aspectos técnicos del buque tienen menos importancia que en el fletamento por tiempo, pues se trata, de la contratación de un buque capaz de llevar a cabo un viaje entre unos rangos de carga y descarga, sin importar demasiado los tiempos que se empleen o los consumos de combustible, ya que será el naviero el encargado de abonarlos. Por ello, los factores de velocidad, consumos, tipo de combustible, etc., quedan en un segundo

plano, siendo los aspectos económicos (flete, plancha y demoras) más importantes durante la negociación.

El documento que se utiliza para la formalización de este tipo de contratos en una póliza de fletamento por viaje (Voyage Charter Party), que no requiere una formalidad especial, ya que suele ser pactado directamente entre las partes.

Las características principales de estas pólizas son las siguientes:

- La relación comercial entre las partes finaliza una vez se produce la descarga y el pago del flete.
- El armador/naviero tiene toda la responsabilidad náutica y técnica del viaje, asumiendo todos los gastos.
- El fletador tiene la responsabilidad del pago del servicio.
- El fletador contrata la capacidad total o parcial del buque.
- Es el tipo de fletamento más habitual en el mercado internacional.

Dentro del mundo de los graneles líquidos, la primera póliza de fletamento del mundo moderno fue la Asbatankvoy (1952), que todavía hoy sigue utilizándose ampliamente en el mercado, aunque una de las más utilizadas en la actualidad es la **Shell Voyage Charter Party – Shellvoy 6** que pasaremos a analizar.

Capítulo 3 Shellvoy 6

3.1. Preámbulo

VOYAGE CHARTER PARTY LONDON, 20

PREAMBLE

	1
SE ACUERDA EN ESTE DÍA entre	2
De (en adelante denominados "Armador"), siendo los propietarios/ armadores disponentes del	3
Buque de motor/tanque de vapor llamado con número IMO	4
(en lo sucesivo denominado "el buque")	5
Y de	6
(en adelante denominado "Fletador"):	7
Que el objeto para el que se establece el presente documento estará sujeto a los términos y condiciones de la presente Carta, que incluye la Parte I,	8
la Parte II y la Parte III. En caso de conflicto entre las disposiciones de la Parte I, la Parte II y la Parte III del presente documento, prevalecerán las disposiciones de la Parte I.	9

El preámbulo refleja la fecha del contrato, el nombre del fletador, armador y buque junto con su número IMO. Por confidencialidad, no se pondrá ejemplo de esta parte de la Voyage Charter Party.

3.2. Parte I

La Parte I de la póliza constituye los denominados “Términos Principales” o “Main Terms”.

3.2.1. Descripción del buque

(I)	Los armadores garantizan que, en la fecha del presente contrato, y desde el momento en que se contrae la obligación de dirigirse al puerto o puertos de carga, el buque	11 12
(i)	Está clasificado	13
(a)	(ii) Tiene un peso muerto de toneladas en un calado de agua salada en el francobordo de verano de m. y si es aplicable,	14 15
(b)	Tiene a bordo documentación que muestra los siguientes calados y pesos muertos adicionales	16
(iii)	Tiene capacidad de carga de m ³	17
(iv)	Está totalmente equipado con sistemas de calefacción para todos los tanques de carga capaces de mantener la carga a una temperatura de hasta grados Celsius y puede aceptar una temperatura de carga de hasta un máximo de grados Celsius.	18 19
(v)	Tiene tanques revestidos de la siguiente manera:	20
(vi)	Está equipado con grúas/plumas capaces de levantar y sostener en los extremos de babor y estribor del buque mangueras de hasta toneladas de peso.	21 22
(vii)	Puede descargar una carga completa (ya sea homogénea o heterogénea) en 24 horas, o puede mantener una contrapresión de 100 PSI en el manifold del buque y los armadores garantizan dicho rendimiento mínimo siempre sujeto a la obligación de máxima descarga establecida en la Parte II cláusula 3 (1). La garantía de descarga sólo será aplicable siempre que la viscosidad cinemática no exceda de 600 centistokes a la temperatura de descarga exigida por el fletador. Si la viscosidad cinemática sólo supera los 600 centiestokes en parte de la carga o grados particulares, entonces la garantía de descarga continuará aplicándose a todas las demás cargas/grados.	23 24 25 26 27 28
(viii)	Ha transportado o habrá transportado, para los fletadores nombrados, las siguientes tres cargas (todos los grados deben ser identificados) inmediatamente antes del embarque en virtud de esta Carta.	29 30
	Última carga/fletador	31
	2º Última carga/fletador	32
	3º Última carga/fletador	33

(ix)	Dispone de un Sistema de lavado de petróleo que cumple con los requisitos del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978 ("MARPOL 73/78").	34 35
(x)	Tiene un Sistema de gas inerte operativo y está equipado y es capaz de llevar a cabo operaciones aisladas de muestreo, vaciado, carga y descarga, de conformidad con las directrices de la Guía Internacional de Seguridad para Petroleros y Terminales ("ISGOTT") vigente en la fecha de la presente Carta.	36 37 38
(xi)	Tiene a bordo todos los documentos y certificados requeridos por cualquier ley aplicable, en vigor en la fecha de este Contrato, para permitir que el buque pueda realizar el servicio de fletamento sin ninguna demora.	39 40
(xii)	Está inscrito en el P&I Club, siendo miembro del International Group of P&I.	41
(xiii)	Tiene en plena vigencia el seguro de casco y máquinas, suscrito a través del reputados brokers del Institute Time Clause – Hull con fecha por valor de	42 43
(xiv)	Cumple con la última edición de las normas OCIMF para los sistemas de distribución de tanques de crudo y equipos asociados aplicables a su tamaño para los colectores de carga y los sistemas de recuperación de vapores.	44 45
(xv)	Está equipado para cumplir con, y es operado de acuerdo con, y tiene a bordo, la última edición de la ICS y/o OCIMF directrices/ publicaciones que cubre:	46 47
	(a) Operaciones Ship to Ship	48
	(b) ISGOTT	49
	(c) Guía de Mares Limpios para petroleros	50
	(d) Guía de procedimientos en el puente de mando	51
(II)	A lo largo del servicio de fletamento, los armadores se asegurarán de que el buque se mantenga, o de que tome todas las medidas para restablecer rápidamente el buque, dentro de la descripción de la cláusula (A) (I) de la Parte I y de cualquier cuestionario solicitado por fletadores o dentro de la información proporcionada por los armadores.	52 53 54
(III)	Los armadores garantizan que cualquier información proporcionada en cualquier cuestionario (s) solicitado por los fletadores o cualquier otra información / detalle del buque es siempre completa y correcta en la fecha del presente, y desde el momento en que la obligación de dirigirse al puerto de carga y durante todo el servicio de fletamento. Esta información es parte integrante de esta Carta, pero si hay algún conflicto entre el contenido del cuestionario o la información proporcionada por los armadores, y cualquier otra entonces dichas disposiciones prevalecerán.	55 56 57 58 59

Incluye las características técnicas del buque que el fletador considera necesario que se garanticen por parte del armador.

A continuación, podemos ver todos estos datos detallados para un viaje de DPP, como se puede observar en el punto VIII, se detallan las últimas 3 cargas del buque, dato muy importante para la correcta limpieza de los tanques evitando así la contaminación del producto que se va a transportar.

A) DESCRIPTION OF VSL :

 (I) CLASS : ABS
 (II) SUMMER DWT/DRAFT : 49,687.9 METRIC TONNES / 13.316 METRES
 (III) CGO CAPACITY AT 98PCT : 51,300.9 CU. METRES (EX SLOPS)
 SLOP TANKS CAPACITY : 1,274.60 CU. METRES M3
 (IV) LINE 19/20 DELETE
 (V) TANKS COATINGS : PHENOLIC EPOXY, WHOLE TANK
 (VI) SWL OF CRANES : 1 X 10.00 MT
 (VII) LINE 23 DELETE 'WHETHER' AND 'OR MULTI GRADE'
 LINE 23 INSERT 'EXCLUDING STRIPPING AND COW' AFTER '24 HOURS'
 LINE 23 AFTER 'MAINTAIN' DELETE 'A' INSERT 'AN AVERAGE'
 LINE 25-28 DELETE
 (VIII) LAST 3 CARGOES : LSFO/FO+VGO/FO
 (IX) CRUDE OIL WASHING : YES
 (X) INERT GAS SYSTEM : YES
 (XI) PAPERS AND CERTIFICATES ON BOARD:
 LINE 39: INSERT AFTER
 "LAW": AND REGULATIONS".....DELETE "AS AT THE DATE OF
 THIS"
 LINE 39: INSERT "FOR THE DURATION OF THIS"
 (XII) P AND I CLUB : GARD

VESSEL ALSO DESCRIBED AS FOLLOWS:

(I) FLAG : MARSHALL ISLANDS
 (II) BUILT : JAN 04, 2017
 (II) LOA : 183.00 M
 (IV) BEAM : 32.22 M
 (V) NUMBER OF CGO TANKS : 12
 (VI) NUMBER OF SLOP TANKS : 2
 (VII) NUMBER AND CAPACITY OF
 CARGO PUMPS : 12 X 600 CU. METRES/HOUR (CENTRIFUGAL)
 2 X 300 CU. METRES/HOUR (CENTRIFUGAL)

VIII) SBT FITTED : YES

HULL AND MACHINERY INSURED VALUE: USD 35.400.000

APPROVALS (TTBOOK WOG): TO THE BEST OF OPERATORS KNOWLEDGE
 WITHOUT GUARANTEE THE VESSEL IS NOT REJECTED BY:

REPSOL, BP, TOTAL, LUKE OIL, EXXONMOBIL (IMT), KOCH, EQUINOR ASA

LAST SIRE: SEP 07, 2021 / LA CORUÑA

3.2.2. Posición del buque (Position/Readiness)

Ahora	Se espera que esté listo para cargar	60
	Además de los detalles anteriores sobre la disposición del buque, los armadores informarán a los fletadores del itinerario establecido, incluyendo cualquiera	61
	de las opciones contractuales disponibles para los fletadores en la cláusula (A)(I) (viii) de la Parte I entre la posición actual y la fecha prevista	62
	para la carga en el primer puerto de carga designado o indicado por el fletador. Los armadores no negociarán, a menos que cuenten con el consentimiento previo de los fletadores	63
	o entrar en cualquier negocio o dar a los Fletadores actuales cualquier otra opción que pueda afectar o alterar el programa del buque como se da	64
	en esta cláusula.	65

En armador debe informar de la posición actual del buque y proporcionar un tiempo estimado de llegada (ETA) al puerto de carga designado por el fletador. En muchos casos, el puerto de carga no se conoce, por lo que el armador especifica únicamente que llegará a tiempo al rango de puertos acordado.

B) POSITION/READINESS: FREE OF CGO SPOT OFF ARA - ETA LPORT WITHIN LAYDAYS

B) POSITION/READINESS: ETA AVONMOUTH FOR DISCH 17 MARCH), BETW 2/4 DAYS DISCHARGE, ETS 19/21 MARCH TBC

B) POSITION/READINESS: ETA BDX TO DISCH 10TH - ETB ON ARRVL - ETS 12TH - ETA LPORT 16TH NOV AGWWSNP

3.2.3. Fechas de carga (Laydays)

Comienzan al medio día de hora local (Commencement Date)

66

Terminan al medio día de hora local (Termination Date)

67

Establece el periodo de tiempo que el fletador concede al armador para que el buque se presente en el puerto de carga.

Normalmente, para cargamentos de crudo y productos, se suele modificar la hora de comienzo y finalización de los Laydays, ya que la Shellvoy 6 establece las 12:00 LT.

C) LAYDAYS :

```
LINE 66: DELETE ''NOON'' INSERT ''00.01 HRS''  
LINE 67: DELETE ''NOON'' INSERT ''23,59 HRS''
```

COMMENCING: 17TH NOV 2021 TERMINATING: 18TH NOV 2021

C) LAYDAYS :

```
LINE 66: DELETE ''NOON'' INSERT ''00.01 HRS''  
LINE 67: DELETE ''NOON'' INSERT ''23:59 HRS''
```

COMMENCING: 25TH MARCH 2022 TERMINATING: 26TH MARCH 2022

3.2.4. Puerto de carga y puerto de descarga / Rangos

68

69

Incluye las opciones de puertos de carga y descarga que el fletador ha negociado con el armador.

Las opciones pueden ser puertos o rangos. Para los rangos, se especifica también los puertos excluidos y la rotación que se debe seguir.

Para cargamentos de trading, los fletadores suelen incluir en los cierres amplias opciones de puertos de descarga. En muchas ocasiones, el buque finaliza la carga y navega hacia un destino "for orders", esperando instrucciones definitivas de descarga pudiendo desviar su ruta en cualquier momento.

D) LOADING PORT(S)/RANGE:

1 P ALGECIRAS AND/OR 1 P HUELVA - ROTATION IN CHOPT

E) DISCHPORT(S)/RANGE:

1-3 P(S) UKC BDX/HBG RGE
EXCL MSC, TRANMERE, AVMOUTH, LYME B, LONDONDERRY, LVPOOL, BRAEFOOT B, PHEAD, DUNDEE,
ROYAL PORT BURY D, LOCH EWE, EIRE.
INCLUDING PALDISKI, VESSEL NOT TO TRADE ICE/NOR TO FOLLOW ICEBRACKERS AND ALWAYS WIWL

OR IN CHOPT

1-3 P(S) USAC IF NYNNGWB

AND/OR IN CHOPT

1-3 P(S) USG INCL MISS RIVER NNOBI BATON ROUGE

AND/OR IN CHOPT

1-3 P(S) CARIBS INCL BAHAMAS BUT EXCL HAITI, C/O, CARAPITO, LAKE MARACAIBO AND VENEZUELA

3.2.5. Descripción de la carga

opción del fletador	70
Los propietarios garantizarán que cuando se transporten diferentes grados de carga de acuerdo con esta cláusula de la Parte I (F), se mantendrán completamente	71
segregados entre si durante el embarque el tránsito y la descarga, lo que incluye el uso de diferentes bombas/ líneas para cada grado. Si,	72
sin embargo, los fletadores lo exigen el buque puede ser requerido a:	73
a) Mezclar diferentes grados de carga, siempre que dichos grados se ajusten a la descripción de la carga establecida en esta Parte I, cláusula (F).	74
b) Infringir de otro modo la segregación natural del buque	75
c) añadir colorante a la carga después del embarque y/o	76
d) Llevar a cabo cualquier otra operación de carga que los fletadores puedan requerir razonablemente, siempre que el buque sea capaz de realizar dichas operaciones.	77
Siempre y cuando los Fletadores indemnicen a los armadores por cualquier pérdida, daño o gasto causado por seguir las instrucciones de los fletadores,	78
excepto en la medida en que dicha pérdida, daño, demora o gasto pudiera haberse evitado mediante el ejercicio de la debida diligencia	79
por parte de los armadores.	80

En esta cláusula se especifica la cantidad mínima a cargar garantizada por el armador, el número de diferentes grados que el buque puede cargar y el tipo de productos. Además, en caso de que se requiera, se especifican las instrucciones de temperatura de la carga.

Además, incluye los requisitos (Letter of Indemnity) que serán solicitados por el armador en caso de realizar alguna operación sobre la carga transportada, como puede ser la mezcla de diferentes grados o la incorporación de un aditivo.

F) CARGO DESCRIPTION
MIN 37.000 MTS COUFC NDFPMQS 1-4 GRADES W.V.N.S. CPP, ALWAYS UNLEADED, UNDYED, UNDARKER 2.5 NPA. EXCL CASINGHEAD, SOLVENTS, LUBES BUT INCL MAX 10.000 MTS OF MTBE/ETBE/CHEMS

F) CARGO DESCRIPTION
MIN 45,000 MTONS CHOPT UPTO FULL CGO - MAX 3 GRDS WVNS
DPP EXCL CBFS, ORIMULSION, ASPHALT, ASPHALT RESIDUES BUT INCL CRUDE OIL

VTMLT BUT MAX 135 DEG FAH. MLT 165 DEG FAH

OWNERS WARRANT VSL'S INTAKE MIN 46.000 MTONS FUEL OIL WITH MIN SG 0.96 AT LT, BASIS WINTER MARKS AND NO DRAFT RESTRCITIONS AT LOAD/DISCH

F) CARGO DESCRIPTION:
MIN 37.000 MTS COUFC NDFPMQS 1-4 GR WVNS NDFPMQS CPP UNL UND 2,5 NPA EXCL CASINGHEADS, CHEMS, SOLVENTS AND LUBES - INT UMS.

3.2.6. Freight rate

Al % de la tarifa establecida para el viaje en la New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale vigente en la fecha del inicio de la carga (en adelante "Worldscale") por tonelada o, si se acuerda, el importe global (lumpsum), o el flete por tonelada para las zonas de carga/ descargas nominadas

81
82
83

Se expresa en términos de *Worldscale* o en *lumpsum*. También se especifica la cantidad mínima sobre la que se debe facturar y el precio pactado para el exceso de carga.

G) FREIGHT RATES:

WS 125 UKC, USAC, USG, CBS, ECM
IF RDM ADAM FLAT AND NO WS DIFF TO APPLY
WS 135 WAF
WS 150 WC AMERICAS (P/P)

FREIGHT PAYABLE ON MIN 37.000 MTONS IRESPECTIVELY OF CGO QTTY LOADED
PROVIDED ALL CUBES ARE AVAILABLE FOR CGO.

ADD AT THE END : ANY CARGO OVERAGE TO BE AT 50 PCT OF FREIGHT RATE STATED
HEREIN. (N/A IF L/SUM)

G) FREIGHT RATE:

WS 132.5 IF MED DISCH
WS 142.5 IF CANARIES DISCH

MIN FLAT USD 4.0 ALWAYS TO APPLY (NOT APPLICABLE TO THIS C/P)

WS 2022 FLAT RATES TO APPLY

ADD AT THE END : ANY CGO OVERAGE TO BE AT 50 PCT OF FREIGHT RATE STATED
HEREIN" N/A IF LUMPSUM

IF COMBINATION SPANISH MED WITH CANARIES HIGHEST RATE TO APPLY

IF ROTTERDAM, AMSTERDAM FLAT TO APPLY WITHOUT FIXED FREIGHT DIFF

3.2.7. Plancha (laytime) y valor de las demoras (demurrage rate)

running hours

85

86

La plancha es el tiempo que garantiza el armador al fletador para las operaciones de carga y descarga, este tiempo está libre de coste, ya que se incluye en el cálculo del viaje. El coste del tiempo extra recibe el nombre de demoras y normalmente se expresa en \$ por día prorata.

I) LAYTIME - LINE 85: 72 HRS SHINC

J) DEMURRAGE PD/PR: USD 18.000

I) LAYTIME - LINE 85: 72 HRS SHINC

J) DEMURRAGE PD/PR: USD 17.500 - EXCEPT USD 19.000 IF WAF DISCH

I) LAYTIME - LINE 85 : 72 HRS SHINC

J) DEMURRAGE PD/PR: USD 36.000

3.2.8. Tiempo estimado de llegada (ETA)

Todos los mensajes de radio/télex/emails enviados por el capitán a los fletadores se dirigirán a	87
Todos los télex deben comenzar con el nombre del buque al principio de la línea de asunto (sin comillas, ni uso de MT/SS antes del nombre del buque)	88 89

Indica el correo electrónico al cual el capitán debe enviar los preavisos de llegada al puerto. Normalmente, en la Charter Party solo se incluye el correo del fletador, pero posteriormente la lista de distribución del buque va aumentando con todas las partes implicadas en el viaje.

3.2.9. Velocidad

El buque realizará el trayecto en lastre con la máxima puntualidad y el viaje en carga a nudos si las condiciones meteorológicas y la seguridad de la navegación lo permiten, con un consumo de combustible de toneladas de fuel oil (grado) por día.	90 91
Los fletadores tendrán la opción de instruir al buque para que incremente la velocidad con el reembolso de los fletadores a los armadores por el adicional bunker consumido, a coste de replazo.	92 93
Los fletadores tendrán la opción de instruir al buque para que reduzca la velocidad en el viaje en carga. El tiempo de viaje adicional causado por tales instrucciones contará contra el tiempo de plancha o las demoras, y el valor del bunker ahorrado se deducirá de cualquier reclamación de demoras que los armadores puedan tener bajo este fletamento, calculándose con el valor de compra original.	94 95 96
Los armadores deberán proporcionar la documentación que respalde plenamente las reclamaciones y cálculos en virtud de esta cláusula.	97

Esta cláusula no se considera tan importante como en las pólizas de fletamento por tiempo, ya que es el armador el que asume el coste del combustible. Normalmente solamente se indica la velocidad del buque por póliza.

L) SPEED
INSERT ABT 13 KNOTS WSNP
LINE 90 AFTER DESPATCH, INSERT SUBJECT TO PRIOR COMMITMENTS
LINE 95 DELETE FROM AND THE VALUE UNTIL THE END OF THE SENTENCE

3.2.10. Worldscale

Worldscale Terms and Conditions ~~apply / do not apply~~ to this Charter. ~~[delete as applicable]~~

98

En esta cláusula se hace referencia a año para la aplicación del Wordlscale y se suele tachar la frase “do not apply”.

M) WORLD SCALE - 2022 WS SCHEDULE TO APPLY
LINE 98, DELETE DO NOT APPLY

3.2.11. Disposiciones especiales

109

Son las cláusulas añadidas por el fletador para aclarar los conceptos que no vienen definidos en la póliza de fletamento. A continuación, como ejemplo, tenemos las más comunes para cargamentos de crudo y productos.

LAS SIGUIENTES CLÁUSULAS ESPECIALES PREVALECEERÁN EN CASO DE DISCREPANCIAS O INCOHERENCIAS CON LAS CLÁUSULAS QUE FIGURAN EN EL MODELO ESTÁNDAR DE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO SHELLVOY 6

Cls. 1 - In-transit Loss (Pérdida durante el transporte)

Además de cualquier otro derecho que puedan tener los fletadores, los armadores serán responsables del importe total de cualquier pérdida en tránsito si esta supera el 0,5 % de la carga total, y los fletadores tendrán derecho a deducir del flete un importe igual al FOB del puerto de carga de dicha carga perdida más su coste prorrateado de flete y seguro.

La pérdida en tránsito se define como la diferencia entre los volúmenes brutos del buque a temperatura estándar después de cargar en el puerto de carga y antes de descargar en el puerto de descarga.

Cls. 2 - Weather

Los retrasos en el atraque para cargar o descargar y los retraso después del atraque que se deban a las condiciones meteorológicas contarán como la mitad del tiempo de plancha o, si se trata de demoras, a la mitad de la tasa de demoras.

Si después de haber atracado/amarrado, el buque tiene que abandonar el punto de atraque/amarre debido a cualquiera de los eventos incluidos en la CLS 13 (1) (a), líneas 206/208 de la Parte II de esta Charter Party, el tiempo se contabilizará como la mitad del tiempo de plancha o, si se está en demoras, a la mitad de la tarifa de demoras.

Si se carga/descarga en (...) o si hay aligeramiento o transbordo de mercancía o si el buque carga/descarga vía sealine y/o las terminales no están protegidas por rompeolas, cualquier retraso por causas meteorológicas o del estado de la mar, se contabilizará en su totalidad como tiempo de plancha o de demora si el buque está en demoras y cualquier gasto/tiempo de atraque/desatraque debido al mal tiempo correrá por cuenta de fletador. En cualquier otro caso/puertos se aplicará la CONOCO WEATHER CLAUSE.

En la terminal de Duques de Alba en Tenerife se aplicará siempre la CONOCO WEATHER CLAUSE durante las primeras 48 horas.

Todos los gastos portuarios adicionales resultantes del mal tiempo, que incluirán, entre otros, el desatraque del buque, se cobrarán de acuerdo con el coste de plancha/demoras acordadas en esta cláusula. Los retrasos en el atraque para la carga o la descarga y cualquier retraso en después del atraque debido al mal tiempo contará como la mitad del tiempo de plancha o si se está en demoras como la mitad de las demoras.

Cls. 3 – Discharge / Reload (Descarga / Recarga)

El fletador tendrá la opción de descargar parte o la totalidad de la carga y, a partir de ahí, volver a cargar parte o la totalidad de la carga y dirigirse a los puertos dentro del rango de puertos de carga y descarga definidos en esta póliza de fletamento. Puerto de carga/descarga que debe considerarse como puerto de descarga adicional a efectos de flete.

Si se ejerce esta opción, el tiempo adicional consumido en la espera de atraque y/o preparación de la carga y/o de los tanques y/o en la carga y descarga de dicha carga parcial contará como tiempo de plancha o, si el buque está en demoras, como tiempo de demoras.

Todos los gastos adicionales, incluidos los gastos portuarios, en los que se incurra como resultado exclusivo del embarque y desembarque de dicha carga parcial serán por cuenta del fletador. Todos los gastos, excepto el tiempo de plancha o demoras, se pagarán al recibir los documentos que lo acrediten.

Si la carga de DPP no requiere limpieza, desengrasar y drenar todos los tanques de carga/bombas/tuberías a la cisterna.

Cls. 4 - Pumping (Bombeo)

Si el buque no mantiene las garantías indicadas en el PREAMBULO A (vii), el armador será responsable de cualquier retraso, así como de la retirada del buque del muelle. Todo el tiempo perdido no contará como tiempo de plancha o como tiempo de demora. Además, todos los gastos incurridos en el traslado del buque desde el amarre y para re amarrear serán por cuenta del armador.

Cls. 5 - Heating (Calefacción)

Si el buque no mantiene la temperatura indicada en el PREAMBULO A, el armador será responsable de cualquier retraso resultante y el tiempo perdido en ello no contará como tiempo de plancha o de demoras, incluso si el buque esta ya en demoras. En caso de que sea necesario retirar el buque del amarre debido a que el propietario no mantiene la temperatura requerida, todo el tiempo y los gastos serán por cuenta del armador.

Cls. 6 - Cleaning (No applicable a los cargamentos de crudo)

Sin perjuicio y además de las obligaciones del armador en otras partes de esta Carta, el buque deberá presentarse en el/los puerto/s de carga con todos los tanques de carga, bombas, tuberías y conductos limpios y libres de residuos o trazas de MTBE para satisfacción del inspector del fletador.

Si el buque no está limpio en la fecha límite de cancelación, los fletadores tendrán la opción de cancelación hasta 24 horas después de la fecha límite de cancelación o hasta 24 horas después de que la primera inspección rechace el buque, lo que ocurra antes, sin ninguna responsabilidad por su parte.

En el caso de que los tanques del buque, etc. No sean aceptados por el inspector del fletador, los armadores/el capitán deberá realizar una limpieza mas exhaustiva y preparar el buque para cargar la carga, todo el tiempo, coste, daños y gastos correrán a cargo del armador y el tiempo no contará como tiempo de plancha hasta que los tanques sean aceptados por el representante del fletador.

Además, la fecha de cancelación se ampliará en 24 horas o, a elección del fletador, 24 horas a partir del momento en el que el buque fue rechazado. Todos los costes adicionales de las nuevas inspecciones del inspector del fletador correrán a cargo del armador en un 100%.

En caso de que los fletadores ejerzan la opción de cancelar el buque y consideren "nula y sin valor" la presente póliza de fletamento, dicha cancelación se hará sin perjuicio de las reclamaciones por daños y perjuicios que los fletadores puedan tener contra los armadores.

En el caso de que el procedimiento de limpieza requiera que el buque purgue las líneas/tanques con productos antes de la carga de la carga designada, entonces el coste del producto utilizado será por cuenta del fletador y el tiempo empleado en el procedimiento de enjuague será por cuenta del armador.

Cls. 7 – Sustitución del buque por los armadores

Si los armadores tienen la opción de sustituir el buque indicado en la recapitulación del cierre y en caso de que dicho buque sustituto llegue al puerto de carga más tarde de las 16.00 h LT de la fecha de cancelación, el tiempo de plancha no contará hasta que el buque esté atracado/amarrado de forma segura.

Si los armadores proponen un buque que no está indicado en la recapitulación del cierre, los fletadores tendrán 2 días hábiles para autorizar el buque propuesto por todas las partes implicadas, es decir, cargadores, proveedores y receptores. Si los fletadores no aceptan la propuesta de sustitución, los armadores deberán mantener el buque indicado en la póliza de fletamento.

Los fletadores tendrán derecho, sin perjuicio de cualquier otro derecho, a cancelar la póliza y a recuperar cualquier coste directo, daños y gastos incurridos como resultado de dicha sustitución.

Cls. 8 – Clingage (Only applicable if vessel chartered is ex D/D)

Armadores y fletadores reconocen que, si el buque está fuera de dique seco, puede esperarse un aferramiento de partículas en mayor grado de lo normal. Por lo tanto, el valor de la carga, así como el valor del flete para cualquier cantidad de carga de pequeño resultado (según determinado por un perito independiente por comparación de la cantidad en BLs con la cantidad realmente descargada en tierra sobre la base de los medidores de los tanques de tierra) se deducirá del flete en la medida en que esa cantidad exceda el 0,3% de la cantidad del BL.

La definición de dicha cantidad que exceda del 0,3% será determinada por dos peritos independientes (uno del armador y otro del fletador), cada uno de ellos designado y pagado por las partes respectivas, comparando la cantidad bruta del BL con la cantidad bruta en tierra acordada por ambos peritos.

Cls. 9 - War risk

Cualquier aumento de las primas de guerra en casco y maquinas, por encima de las vigentes en la fecha del fletamento, será por cuenta del fletador previa la presentación de la documentación correspondiente. Cualquier prima o aumento de la misma atribuible al seguro de cierre (es decir, de bloqueo o atrapamiento), así como todas y cada una de las primas de guerra de la tripulación, pérdida de arriendo, pérdida de beneficio, pérdida de flete o pérdida de bunkers contratados por los propietarios con respecto al buque, será por cuenta de armador.

Cualquier descuento o rebaja reembolsada a los armadores por cualquier motivo, en lo que respecta a la cuenta de los fletadores, será repercutida por los armadores a los fletadores.

Los armadores deberán notificar a los fletadores, con un mínimo de 48 horas antes de entrar en la zona de guerra, la tarifa a aplicar respecto a la prima de riesgo extra en la póliza de casco y maquinas. Para permitir a los fletadores comprobar si está en línea con la media del mercado de Londres. Si los armadores no cumplen con esta obligación, y si la prima de riesgo de guerra de casco y maquinas cotizada supera la media del mercado de Londres, los fletadores sólo reembolsarán a los armadores con respecto a la media del mercado de Londres.

Cls. 10 - Eligibility

El armador deberá conocer y cumplir con todas las leyes aplicables y con las exigencias de las autoridades portuarias.

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta o en cualquier otra cláusula de esta póliza, el fletador no será responsable de ninguna pérdida, daño, perjuicio o retraso que se derive del incumplimiento por parte de los armadores de los requisitos mencionados anteriormente, o de la prohibición de admisión al puerto, al atraque o al muelle por parte de las autoridades portuarias. En este último caso, los fletadores tendrán la opción de cancelar este fletamento sin ningún coste.

Cls. 11 - Force Majeure

Además de las reglas contenidas en la cláusula 12. (2) de la Parte II de esta póliza de fletamento, cualquier retraso que se produzca como consecuencia de condiciones meteorológicas o marítimas adversas, incendios, explosiones, averías o fallos en el equipo, las instalaciones o la maquinaria en los puertos de o lugares de carga y/o descarga, casos fortuitos, actos de guerra, conflictos laborales, huelgas, disturbios o arrestos o restricciones de príncipes, gobernantes o pueblos, siempre que dicha causa no estuviera dentro del control razonable de los fletadores o armadores o sus respectivos empleados o agentes, se contará como mitad de tiempo de plancha o si se está en demoras a la mitad de la tarifa de demoras.

Si las circunstancias referidas en el párrafo anterior se prolongan ininterrumpidamente durante más de 30 días sin ninguna perspectiva razonable de cambio, ambas partes tendrán la opción de declarar válidamente frustrada este c/P y ambas partes quedarán eximidas de cualquier otro cumplimiento, sin perjuicio de los derechos y recursos que cualquiera de las partes pudiera tener respecto a las cantidades devengadas antes de la frustración. La parte que tenga la intención de ejercer la opción contenida en este párrafo deberá notificarlo sin demora a la otra parte por escrito.

Cls. 12 - Shipagents Performance/Service Guarantee

Como política y con el fin de mejorar (a) la calidad de los servicios prestados a sus clientes por los consignatarios, así como (b) la seguridad general de los buques y terminales, Cepsa trabajará exclusivamente con, designará y/o aceptará (en caso de ser designado por los armadores) en cualquier puerto a aquellos agentes que hayan adquirido la clasificación de calidad total de la Organización Internacional de Normalización (ISO 9001:2000, o cualquier modificación posterior a la misma).

Asimismo, Cepsa tendrá en cuenta otros requisitos a la hora de designar a estos agentes, como su experiencia en terminales, buques cisterna y buques de productos, los conocimientos y experiencia de su personal, su solvencia financiera y otros aspectos aseguradores.

En el caso de que el agente sea "Cepsa Consignaciones", Cepsa garantiza la mencionada clasificación y el cumplimiento de la norma ISO 9001:2000, o cualquier modificación posterior a la misma).

3.3. Parte II

En la Parte II se incluyen las cláusulas adicionales al contrato de fletamento. Las cláusulas vienen enumeradas por líneas, para facilitar así las referencias durante la negociación del contrato. Muchas de las modificaciones que se realizan se refieren únicamente a líneas o palabras contenidas en una cláusula.

A continuación, analizaremos las modificaciones más habituales a la Parte II de la Shellvoy 6 para el transporte de productos derivados del petróleo.

3.3.1. Condición del buque

1. Los armadores actuarán con la debida diligencia para garantizar que, desde el momento en que se contrae la obligación de dirigirse al puerto (s) de carga y durante todo el servicio de fletamento –	1
	2
(a) El buque y su casco, maquina, calderas, tanques, equipo e instalaciones estén en buen estado y sentido equipados y aptos para el servicio requerido	3
	4
(b) El buque cuente con una dotación completa y eficaz de capitán, oficiales y tripulación y los oficiales superiores deberán tener pleno conocimiento del idioma inglés hablado y escrito.	5
	6
Y garantizar que antes y al comienzo de cualquier viaje en carga, el buque es en todos los aspectos adecuado para transportar la carga especificada en la Parte I de la cláusula (F). Para evitar dudas, se incluirán en esta Carta referencias a equipos, pero no se limitarán a ordenadores y equipos informáticos, y dichos equipos deberán (entre otras cosas) seguir funcionando, y no sufrir una pérdida de funcionalidad y precisión (ya sea lógica o matemática) como resultado de la fecha que se está tratando.	7
	8
	9
	10
	11

El armador garantiza el mantenimiento del buque en condiciones de navegabilidad durante la duración de la póliza, es común añadir la palabra “Seaworthy” en esta cláusula, haciendo hincapié en la buenas condiciones para la navegabilidad del buque.

CLAUSE 1. CONDITION OF VESSEL:

LINE 7 – AFTER “IN ALL RESPECTS” ADD “SEAWORTHY AND”

3.3.2. Limpieza de los tanques

2. Durante el embarque, el transporte y la descarga de la carga, el capitán mantendrá siempre limpios los tanques, los conductos y las bombas del buque para la carga. A menos que el armador y el fletador acuerden otra cosa, el buque se presentará para el embarque con los tanques de carga listos y, sujeto a los siguientes párrafos, si el buque está equipado con un sistema de gas inerte ("IGS"), totalmente inertizado. 12 13 14 15

Los fletadores tendrán derecho a inspeccionar los tanques del buque antes de la carga y el buque deberá acatar instrucciones del fletador en lo que respecta al tanque o tanques que el buque debe presentar listos para la entrada e inspección. Si el inspector del fletador no está satisfecho con la limpieza de los tanques del buque, los armadores los limpiarán en su tiempo y a su costa a satisfacción del inspector del fletador, siempre que nada de lo aquí expuesto afecte a las responsabilidades y obligaciones del capitán y de los armadores respecto al embarque, transporte y cuidado de la carga en virtud de este fletamento, ni perjudique los derechos de los fletadores, en caso de que se encuentre posteriormente cualquier contaminación o daño, a alegar que los mismos fueron causados por una limpieza inadecuada y/o por el incumplimiento de esta o de cualquier otra cláusula de esta Carta. 16 17 18 19 20 21 22 23

No obstante, si el buque está equipado con un IGS, se presentará a la carga con todos los tanques de carga completamente inertizados. Cualquier tiempo utilizado para la desinertización (siempre que dicha desinertización tenga lugar después de que el laytime o las demoras hayan comenzado o hubiera comenzado de no ser por esta cláusula) y/o para reinertizar dichos aquellos tanques que, a petición específica de los fletadores, hayan sido liberados de gas para su inspección, se contará como laytime o si se está en demoras como demora, siempre que el tanque o los tanques inspeccionados se consideren adecuados. 24 25 26 27 28

En tal caso, los fletadores reembolsarán a los armadores los búnkeres consumidos para la desinertización/reinertización, a coste de reposición. 29

Si los tanques del buque son inspeccionados y rechazados, el tiempo utilizado para la desinertización no contará para el tiempo de laytime y demoras, y el tiempo de laytime o demoras no volverá a comenzar hasta que los tanques hayan sido inspeccionados de nuevo, aprobados por el inspector del fletador y reinertizados. 30 31 32

Esta cláusula establece la obligación del armador a presentar el buque en el puerto de carga con los tanques limpios a satisfacción del inspector del fletador. Además, especifica que, si los tanques son rechazados por el inspector, el tiempo y coste por la limpieza adicional será por cuenta de armador.

CLAUSE 2. CLEANLINESS OF TANKS

LINE 29 - AFTER "DE-INERTING/RE-INERTING, AT" ADD "OWNERS' DOCUMENTED" LINE 32 - AFTER "RE-INERTED" ADD "ANY COST INCURRED IN THE FOREGOING OPERATIONS SHALL BE FOR OWNERS' ACCOUNT."

CLS. 2 CLEANLINESS OF TANKS

LINE 29 : DELETE REPLACEMENT COST AND INSERT ACTUAL COST

3.3.3. Viaje

3. (1) Sujeto con las disposiciones de esta Carta, el buque prestará su servicio con la mayor prontitud y se dirigirá a los atracaderos	33
que los fletadores puedan especificar, en cualquier puerto o puertos dentro de la cláusula (D) de la Parte I designados por los fletadores, o tan cerca de ellos como sea posible, cargarán la carga especificada en la cláusula (F) de la Parte I de esta Carta,	34
pero sin exceder de la cantidad máxima de acuerdo con el Convenio internacional de líneas de Carga en vigor y, una vez	35
cargado, se dirigirán, según lo ordenado en los conocimientos de embarque firmados, a los atracaderos que los fletadores	36
puedan especificar, en cualquier puerto o puertos dentro de la cláusula (E) de la Parte I designados por los fletadores, o tan	37
cerca de ellos como sea posible, y descargarán la carga.	38
	39
Los fletadores designarán los puertos de carga y descarga, y especificarán los amarres de carga y descarga, y	40
cuando se	
interrumpa la carga o la descarga, proporcionarán nuevas órdenes en relación con las mismas.	41
Además, los fletadores tendrán la opción de ordenar en cualquier momento que el buque se dirija a zonas seguras en el mar	42
para recibir órdenes por radio.	
Cualquier retraso o desviación que surja como resultado del ejercicio de dicha opción será compensado por los fletadores de	43
acuerdo con los términos de las cláusulas 26(1) de la Parte II.	44
(2) Los armadores serán responsables e indemnizarán a los fletadores por cualquier tiempo, coste, retraso o pérdida	45
incluyendo	
pero no limitando al uso del laytime, demoras, gastos de desvío, tonelaje de remplazo, costes de aligeramiento y tasas	46
asociadas y gastos debidos a cualquier incumplimiento de las instrucciones de viaje de los fletadores y de las cláusulas de	47
esta Carta que especifican los requisitos relativos a las instrucciones de viaje y/o deberes de los armadores/capitanes,	48
incluyendo, sin limitación a la generalidad de lo anterior, el embarque de más carga de la permitida según el convenio	49
Internacional de Líneas de Carga, o por no dejar espacio suficiente para la expansión de la carga o por cargar más o menos	50
carga de la especificada por el fletador o por no cargar/descargar de acuerdo a las instrucciones del fletador sobre la cantidad	51
de carga o los requisitos de calado.	52
Esta cláusula 3(2) tendrá efecto sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 32 (a) de la Parte II de esta Carta o de las defensas	53
de los armadores en virtud de las Reglas de la Haya-Visby.	54
(3) Los armadores deberán emplear siempre prácticos “pilots” para el atraque y desatraque de los buques en todos los	55
puertos	
y/o atracaderos en virtud de esta Carta, a menos que se conceda una exención previa por parte de personal competente y	56
autorizado. Los armadores deberán confirmar por escrito si se les ha eximido de utilizar un práctico y proporcionar a los	57
fletadores los detalles, incluyendo, pero sin limitarse a ello, la autorización pertinente con el nombre de la persona.	58
Sin perjuicio de lo dispuesto en el subapartado (2) de esta cláusula, y a menos que exista un acuerdo específico	59
previo, si	
surge un conflicto entre las órdenes de la terminal y las instrucciones de viaje del fletador, el capitán deberá detener las	60
operaciones de carga, y/o otras operaciones en disputa, y ponerse en contacto con el fletador inmediatamente. Las órdenes	61
de la terminal nunca sustituirán a las instrucciones de viaje del fletador y cualquier conflicto deberá resolverse antes de	62
reanudar las operaciones de carga u otras operaciones en disputa. Cuando surja un conflicto de este tipo, el buque no saldrá	63
del puerto ni reanudará las operaciones de carga y/o otras operaciones en disputa, hasta que los fletadores les hayan	64
indicado que lo hagan.	
El tiempo empleado en resolver el conflicto buque/terminal contará como tiempo de laytime o demora, salvo que el	65
incumplimiento por parte de los armadores/capitanes del procedimiento establecido (expuesto anteriormente), lo que dará	66
lugar a la deducción de este tiempo en el laytime o demoras utilizado para resolver el conflicto entre buque y terminal.	67
(5) En esta Carta, el término “Berth” significa cualquier atracadero, muelle, dársena, fondeadero, línea submarina,	68
posición junto	
a otro buque o aligeramiento o cualquier otro punto de carga/descarga al que los fletadores tengan derecho a dirigir el buque	69
en	
virtud de esta Carta., y “Port” significa cualquier puerto o lugar en el mar al que el buque pueda dirigirse de acuerdo con los	70

El armador garantiza el cumplimiento de las órdenes de los fletadores con la mayor diligencia por parte del capitán. Además, establece que los costes por el incumplimiento de las órdenes de los fletadores serán soportados por los armadores.

También se hace referencia la jerarquía de las órdenes de los fletadores en caso de discrepancia entre la terminal y el fletador.

CLS. 3 VOYAGE

(2)
LINES 45-46 INSERT PROVEN BETWEEN ANY AND TIME
AND INSERT DIRECT BEFORE COSTS
LINES 46-47 DELETE REPLACEMENT TONNAGE, LIGHTENING
COSTS AND ASSOCIATED FEES AND EXPENSES
LINE 47 DELETE WHATSOEVER
LINES 53-54 DELETE IN FULL
LINES 56-58 DELETE FROM: OWNERS TO CONFIRMAND REST

3.3.4. Atraque seguro

4. Los fletadores actuarán con la debida diligencia para ordenar que el buque se dirija únicamente a puertos y atracaderos que	72
sean seguros para el buque y para garantizar que las operaciones de transbordo de mercancía entre buques se ajusten a las	73
establecidas en la última edición de la ship to ship Transfer Guide de ICS/OCIMF (Petroleum). Sin perjuicio de cualquier	74
disposición contenida en esta Carta, los fletadores no garantizan la seguridad de ningún puerto, atraque u operación de	75
transshipment y los fletadores no serán responsables de las pérdidas o daños derivados de cualquier inseguridad si pueden	76
demostrar que se ha actuado con la debida diligencia al dar la orden o si dichas perdidas o daños han sido causados por un	77
acto de guerra o disturbios dentro de las áreas comerciales definidas en las cláusulas de la Parte I (D/E).	78

Establece que el fletador debe actuar con “due diligence” en la nominación de los atraques seguros, pero no lo garantizan, y descargan toda responsabilidad.

CLS. 4 SAFE BERTH

LINE 73 - AFTER “THE VESSEL AND” ADD “SHALL EXERCISE DUE DILIGENCE

3.3.5. Flete

5. (1) El flete se devengará al mismo tiempo que la entrega de la carga en el puerto o puertos de descarga designados y será	79
la Renta de Singapur y/o bajo la cláusula 48 de la Parte II y/o bajo la cláusula 55 y/o bajo la cláusula 4 (a) de la Parte III, en USD	80
pagado por los fletadores a los armadores sin ninguna deducción, excepto cuando se requiera en la Ley del Impuesto sobre a la tasa especificada en la cláusula (G) de la Parte I sobre la cantidad bruta del Bill of Lading proporcionada por el cargador	81
(sujeto a las cláusulas 8 y 40 de la Parte II), al recibir los fletadores la notificación de la descarga final de la carga, siempre y cuando no se pague ningún flete sobre cualquier cantidad que exceda de la máxima acordada en la Convención Internacional de Lineas de Carga en vigor para el momento.	82
	83
	84
	85
Si se ordena que el buque realice un viaje para el que se ha establecido un diferencial fijo en Worldscale, dicho diferencial fijo	86
se pagará sin aplicar el porcentaje mencionado en la cláusula (G) de la Parte I.	87
Si la carga se transporta entre puertos y/o por una ruta acordada para la que no se indica expresamente una tarifa de flete en	88
Worldscale, las partes, a falta de acuerdo sobre la tarifa de flete adecuada, se dirigirán a	89
Worldscale Association (London) Ltd, o Worldscale Association (NYC) Inc. Para determinar una tarifa de flete apropiada de Worldscale. Si los armadores o el capitán deciden unilateralmente proceder por una ruta diferente	90
	91
a la especificada en Worldscale, o diferente a una ruta acordada entre los armadores y fletadores, el flete siempre se pagará de acuerdo con la tarifa de Worldscale publicada o de acuerdo con cualquier tarifa especial aplicada para la ruta acordada.	92
	93
	94
Salvo en lo que respecta al tiempo en que se percibe el flete, el lugar de cualquier transshipment en el mar de conformidad con la cláusula 26(2) de la Parte II no será un puerto nominado adicional, a menos que se acuerde lo contrario, a efectos de esta Carta (incluida esta cláusula 5) y la tarifa de flete para el viaje será la misma que si dicho transshipment no hubiera tenido lugar.	95
	96
	97
	98
(2) Si el flete de la cláusula (G) de la Parte I es Lumpsum y dicho Lumpsum está relacionado con un número específico de puertos de carga y descarga indicados en la cláusula (L) de la Parte I y los armadores acuerdan que los fletadores puedan ordenar el buque a puertos de carga y/o descargas adicionales no cubiertos por el Lumpsum acordado, se aplicará lo siguiente:	99
	100
	101
	102
(a) El primer Puerto de carga y el último puerto de descarga serán considerados como los puertos que forman el viaje a los que se refiere el Lumpsum incluido en la cláusula (G) de la Parte I.	103
	104
(b) El flete para dichos puertos adicionales se calculará sobre la base del desvío. El desvío se calculará sobre la diferencia de distancias entre el viaje especificado (para el que se acuerda el flete) y el viaje realmente realizado.	105
	106
	107
En ambos casos se utilizarán las BP Shipping Marine Distance Tables (2004), elaboradas por AtoBriac, El tiempo de desvío/consumo de combustible se calculará utilizando la velocidad y consumo según indicados en la cláusula (L) de la Parte I de esta Carta.	108
	109
El tiempo de desviación y el tiempo de permanencia en puerto se cobrará según el ratio de demoras que figura en la cláusula (J) de la Parte I de esta Carta.	110
salvo que el tiempo utilizado en el puerto que, de otro modo, tendría derecho a la mitad de la tarifa de laytime/demora según la cláusula (15) (2) de la Parte II	111
de esta Carta, se cobrará a la mitad de la tarifa.	112
El bunker adicional consumido se pagará al coste de reposición, y los costes portuarios efectivos se pagarán según se produzcan.	113
	114
Dichos costes de desvío se pagarán previa reclamación plenamente documentada por parte de los armadores.	115

Establece que el flete se pagará al finalizar la descarga.

Para los viajes cuyo flete se acuerda en Lumpsum, esta cláusula establece el método para el cálculo de los costes de desvío a puertos de carga y/o descarga no contemplados en el Lumpsum. Por ejemplo, para el caso en el que se acordó el viaje con un puerto de carga y un puerto de descarga y finalmente se descargó en más puertos.

CLS.5 FREIGHT

LINE 80 - DELETE "EXCEPT AS MAY BE REQUIRED IN THE SINGAPORE INCOME TAX ACT AND/OR"
LINE 81 - REPLACE "UNITED STATED DOLLARS" BY "AGREED CURRENCY
LINE 81-82 DELETE 'IN THE SINGAPORE> ...> .CLAUSE 48
AND/OR'
LINE 81 DELETE 'AND/OR UNDER PART III CLAUSE 4(A) '
LINE 96 AFTER 'OTHERWISE AGREED', INSERT 'OR SPECIFIED
AS A PORT BY WORLD SCALE '
LINE 99 - ADD "WHEN FREIGHT IS ON LUMP SUM BASIS OR FIXED PRICE PER METRIC
TON, ALL INCLUSIVE, CHARTERERS WILL BE RELEASED FROM ANY EXTRA COST DUE INCLUDING BUT
NOT LIMITED TO ADDITIONAL BUNKERS, DETENTION, DEVIATION, HEATING, DRIFTING,
PORT EXPENSES AND/OR EXTRA INSURANCE."
LINE 108 - AFTER "USED IN BOTH CASES" ADD "OR ANY OTHER METHOD OF
CALCULATION AGREED BY BOTH PARTIES"
LINE 114 DELETE 'REPLACEMENT' AND INSERT 'ACTUAL'
LINE 115 INSERT 'AFTER 'PAID', 'TOGETHER WITH FREIGHT'
LINE 115 ADD AT THE END 'PORT EXPENSES TO BE CLAIMED
SEPARATELY VIA OWNER'S AGENTS

3.3.6. Reclamaciones, tasas y otros gravámenes

6. (1) Tasas y otros gastos del buque, incluidos los calculados en función de la cantidad de carga cargada o descargada, así como cualquier impuesto sobre el flete, serán pagados por los armadores, y aranceles y otros gastos sobre la carga serán pagados por fletadores. Sin embargo, no obstante lo anterior, cuando en virtud de una disposición de Worldscale, una deuda o cargo sea expresamente por cuenta de los armadores o los fletadores, entonces dicha deuda o cargo	116 117 118 119
será pagable de conformidad con dicha disposición.	120
(2) Todos los costes, incluidos los que se detallan en la Worldscale serán por cuenta del fletador, a menos que los fletadores indiquen lo contrario, serán pagados por los armadores y reembolsados por los fletadores contra el reclamo completamente documentado de los armadores.	121 122 123
(3) Los fletadores quedarán liberados de toda responsabilidad con respecto a cualquier cargo/reclamación (que no sea de demoras y cargos/cuotas de Worldscale y reclamaciones de indemnización) incluyendo, pero sin limitarse a ello, los búnkeres adicionales, detención, desviación, shifting, calefacción, falso flete, aceleración, desaceleración, drifting, costes de puerto, flete adicional, seguros, el armador puede enviar a los fletadores en virtud de esta Carta a menos que dichos cargos/reclamaciones hayan sido recibidos por el fletador por escrito, completa y correctamente documentada, dentro de los noventa (90) días siguientes a la finalización de la descarga de la carga en cuestión en virtud de esta Carta. La cláusula 15 (3) de la Parte II de esta Carta cubre el procedimiento de notificación y reclamación por demoras.	124 125 126 127 128 129 130 131
(4) Si, después de la desconexión de las mangueras, el buque permanece en el muelle por motivos del buque, los armadores serán responsables de todos los costes directos e indirectos, tanto si se avisa a los armadores con antelación como si no, e incluyendo los cargos por Terminal/Proveedores/ Receptores	132 133

Reafirma la obligación por parte del fletador sobre el pago de los costes detallados en Worldscale como “por cuenta de fletador”. Estos costes, serán pagados por el armador y posteriormente reembolsados por el fletador siempre que estén documentados.

También establece un periodo máximo de 90 días para que el armador reclame los costes.

CLS. 6 - CLAIMS, DYES AND OTHER CHARGES.

- (1)
LINE 116-118: DELETE FROM: DUES AND OTHER CHARGES...
PAID BY CHARTERERS AND INSERT:
ANY TAXES AND/OR DUES ON FREIGHT AND/OR
CARGO TO BE FOR CHARTERERS ACCOUNT AND
SETTLED DIRECTLY BY THEM AND ANY TAXES
AND/OR DUES ON VSL TO BE FOR OWNERS ACCOUNT
AND TO BE SETTLED DIRECTLY BY THEM
- (3)
LINE 125 DELETE 'BUT NOT' AND INSERT 'AND'>
LINE 126 DELETE 'SPEED UP/SLOW DOWN'
LINE 127 DELETE 'INSURANCE'
LINE 130 ADD AT THE END 'THIS CLAUSE IS SUBJECT TO
TIMELY RECEIPT OF PORT EXPENSE DOCUMENTATION
TO TIMELY CLAIM CHARTERERS'
- (4)
LINE 131 AFTER 'PURPOSES' INS 'FOR MORE THAN 3 HOURS'
LINE 132 DELETE 'AND INDIRECT'
LINE 132 AFTER 'INCLUDING', INSERT 'DIRECT'

3.3.7. Carga y descarga

7. La carga se cargará en el buque a cargo de los fletadores y, hasta la conexión definitiva de las mangueras del buque, a riesgo de los fletadores. La descarga de la carga del buque correrá a cargo de los armadores y, hasta la conexión definitiva de las mangueras al buque, a riesgo de los armadores. Los armadores, a menos que los fletadores o sus agentes notifiquen lo contrario, suministrarán, por cuenta de los armadores, toda la mano de obra, el equipo y las instalaciones necesarias a bordo para amarrar y desamarrar y conectar y desconectar las mangueras para cargar y descargar.	134 135 136 137 138
---	---------------------------------

Establece la responsabilidad de la carga del buque a los fletadores y la descarga a los armadores. Los armadores, por su cuenta, suministrarán los equipos, personal e instalaciones para el amarre, conexión, desconexión y desamarre del buque.

3.3.8. Falso flete (deadfreight)

8. No es necesario que los fletadores suministren una carga completa, pero si no lo hacen, el flete se pagará como si el buque hubiera sido cargado con una carga completa.	139 140
El término “carga completa (Full Cargo)”, tal y como se utiliza en esta Carta, significa una carga que, junto con cualquier lavado (como se define en la cláusula 40 Parte II) retenida a bordo de acuerdo con los requisitos de MARPOL 73/78, llena el buque hasta su peso muerto aplicable o su capacidad indicada en la cláusula (A) (I) (iii) de la Parte I, lo que sea menor, dejando espacio suficiente en los tanques para la expansión de la carga. Si en virtud de la cláusula (F) de la Parte I el buque se fleta para una cantidad mínima y el buque no puede cargar dicha cantidad por haber alcanzado su capacidad según lo establecido en la Parte I cláusula (A) (I) (iii), dejando siempre espacio suficiente para la expansión de la carga, entonces sin perjuicio de las reclamaciones que los fletadores puedan tener en contra de los armadores, no se deberá pagar ningún falso flete entre la cantidad cargada y la cantidad indicada en la cláusula (F) de la Parte I.	141 142 143 144 145 146 147 148

Define los términos “*full cargo*” y “*deadfreight*” para evitar conflictos entre las partes.

3.3.9. Shifting

9. Los fletadores tendrán derecho a exigir que el buque se traslade en los puertos de carga/descarga desde un atracadero de 149
carga o descarga dentro de los límites del puerto y/o a un lugar de espera dentro o fuera de los límites del puerto y que 150
vuelva al mismo o a otro atracadero /lugar de este tipo una o más veces, previo pago de todos los gastos adicionales que se 151
produzcan.

A efectos del pago del flete y del shifting, los lugares que figuran en Port and Terminal Combinations en Worldscale deben 152
considerarse como atracaderos dentro de un único puerto. Si en cualquier momento, antes de que se completen las 153
operaciones de carga, resulta peligroso para el buque permanecer en el puesto de atraque especificado como consecuencia 154
cualquier puesto de atraque y de vuelta a ese o a cualquier otro puesto de atraque especificado dentro de los límites del 155
puerto (excepto si el buque ha contribuido a ese peligro). 156

Sujeto a la cláusula 14 (a) y (c) de la Parte II, el tiempo empleado en el desplazamiento se computará como laytime o si 157
el 157
buque está en demoras como demora. 158

La cláusula establece la posibilidad por parte del fletador de realizar un cambio de atraque dentro de un mismo puerto de carga o descarga, asumiendo todos los gastos adicionales que se produzcan.

3.3.10. Falta de órdenes por parte del fletador

10. Si el buque se retrasa debido al incumplimiento por parte de los fletadores de la cláusula 3 de la Parte II, los fletadores deberán, de acuerdo con los términos del presente documento, compensar a los armadores de acuerdo con la cláusula 15(1) y (2) de la Parte II como si dicho retraso fuera tiempo excedido de laytime. Dicha compensación será el único recurso de los armadores con respecto a dicho retraso.	159 160 161
El periodo de dicho retraso se calculará:	162
(i) desde 6 horas después de que los armadores notifiquen a los fletadores que el buque se está retrasando a la espera de la designación del puerto de carga o descarga, hasta que los armadores reciban la designación del puerto de carga o descarga, o	163 164
(ii) desde las 6 horas siguientes a la entrega del NOR del buque en el puerto de carga o descarga hasta el inicio de la carga o descarga.	165 166
según sea el caso, siempre con las mismas excepciones que las establecidas en la cláusula 14 de la Parte II. Cualquier periodo de retraso por el que los fletadores paguen una indemnización de acuerdo con esta cláusula 10, se excluirá de cualquier cálculo de laytime o demora realizada en virtud de cualquier otra cláusula de esta Carta.	167 168 169
Los periodos de demora serán acumulativos para cada puerto, y los armadores podrán exigir una indemnización después de que el buque haya sufrido una demora total de 20 días seguidos, y posteriormente después de cada 5 días seguidos de demora sucesivos y al final de cualquier demora. En cada una de estas demandas se indicará el periodo respecto al cual se reclama	170 171 172
la compensación y la cantidad debida. Los fletadores pagarán la cantidad total debida dentro de los 14 días siguientes a la recepción de la demanda de los armadores.	173
En caso de que los fletadores no efectúen dichos pagos, los propietarios tendrán derecho a rescindir el presente fletamento mediante notificación por escrito a los fletadores o a sus agentes, sin perjuicio de las reclamaciones que los fletadores o los propietarios puedan tener entre sí en virtud del presente fletamento o por otro motivo.	174 175 176

Establece la compensación que deberá pagar el fletador si el buque permanece fondeado a la espera de órdenes.

3.3.11. Finalización de los Laydays

11. Si el buque no está listo para cargar a mediodía (LT) en la fecha de rescisión establecida en la cláusula (C) de la Parte I, los fletadores tendrán la opción de cancelar este fletamento, a menos que el buque se haya retrasado debido al cambio de órdenes de los fletadores de acuerdo con la cláusula 26 de la Parte II, en cuyo caso los laydays se extenderán por el periodo de dicho retraso.	177 178 179 180
Tan pronto como los armadores tengan conocimiento de que el buque no estará listo para cargar al mediodía de la fecha de cancelación, los armadores avisarán a los fletadores declarando una nueva fecha de Readiness y pedirá a los fletadores que elijan si desean o no terminar este fletamento.	181 182 183
Dentro de los 4 días siguientes a dicha notificación, los fletadores deberán:	184
(i) Declarar cancelada esta Carta.	185
(ii) Confirmar una revisión de los laydays que se modificará (amended) de manera que la nueva fecha de Readiness indicada será la fecha de inicio y el segundo día posterior será la fecha de finalización.	186 187
(iii) Acordar un nuevo conjunto de laydays o una extensión de los laydays aceptados de mutuo acuerdo entre Las disposiciones de esta cláusula y el ejercicio o no ejercicio por parte de los fletadores de su opción o la cancelación no afectará a ninguna reclamación que los fletadores o los armadores puedan tener entre sí.	188 189 190

Establece los pasos que debe seguir el armador en caso de que el buque llegue fuera de los laydays acordados. Normalmente, el tiempo para que el fletador responda a la petición de extensión se reduce a “2 working days”. Si el fletador no contesta, se entiende que la extensión se concede.

CLS. 11 LAYDAYS/TERMINATION

LINE 177 : DELETE NOON INSERT 16.00 HRS
 LINE 181 : DELETE NOON INSERT 16.00 HRS
 LINE 184 : DELETE 4 INSERT 2 WORKING DAYS

3.3.12. Plancha (laytime)

12. (1) El laytime para la carga, descarga y cualquier otro propósito de los fletadores será el	191
número de horas de operación (running hours) especificadas en la cláusula (I) de la Parte I. Los fletadores tendrán	192
derecho a cargar y descargar en cualquier	
momento, incluso de noche, siempre que paguen todos los gastos adicionales que se produzcan en tierra.	193
(2) Si el buque puede, y los fletadores así lo instruyen, el buque cargará antes del comienzo de	194
los laydays y los fletadores tendrán el beneficio de ese tiempo ahorrado como compensación de cualquier demora producida.	195
Dicho beneficio será el tiempo entre el comienzo de la carga y el comienzo real de los laydays.	196

Cláusula importante para determinar el beneficio en caso de que se comience la carga del buque antes de los Laydays. Los armadores suelen modificarla para que el beneficio sea del 50%.

CL.12: LAYTIME

LINE 193 - REPLACE "PROVIDED THAT THEY SHALL PAY FOR ALL EXTRA EXPENSES INCURRED ASHORE "BY" UNLESS LOADING OR DISCHARGING AT NIGHT IS PROHIBITED BY LAW OR REGULATION AT THE LOADING OR DISCHARGE PORT"

LINES 195 - BEFORE BENEFIT INSERT "50 PCT"

3.3.13. Notice Of Readiness (NOR)

13. (1) Sin perjuicio de lo dispuesto en las cláusulas 13(3) y 14 de la Parte II.	197
(a) El tiempo en cada Puerto de carga o descarga comenzara a contar 6 horas después de que el buque esté, en	198
todos los aspectos, listo para cargar o descargar y el capitán o los agentes del armador lo hayan notificado	199
por escrito a los fletadores o sus agentes y el buque esté firmemente amarrado en	200
el muelle de carga o descarga especificado. Sin embargo, si el buque no se dirige	201
inmediatamente a dicho muelle, el tiempo comenzará a contar 6 horas después de: (i) El buque se encuentre en	202
la zona que se le ordenó esperar o, en ausencia de dicha orden específica, en una	203
(i) zona de espera habitual y (ii) Se haya presentado un aviso por escrito de que está listo y (iii) El	204
muelle indicado sea accesible. Un muelle de carga o descarga se considerará inaccesible	205
únicamente mientras el buque no pueda dirigirse a él debido al mal tiempo,	206
condiciones de marea, hielo, espera de luz diurna, práctico o remolcadores o las exigencias del control del tráfico	207
portuario	
(excepto los que resulten de la indisponibilidad de dicho amarre o de la carga).	208
Si los fletadores no especifican un muelle de amarre en algún puerto, el primer amarre en el que el buque cargue	209
o	
descargue el cargamento o parte se considerará el amarre especificado en dicho	210
puerto a los efectos de esta cláusula.	211
El NOR no será entregado antes del comienzo del laydays y el NOR entregado por radio	212
se considerará como un NOR por escrito siempre y cuando sea confirmado por escrito tan pronto	213
como sea posible.	214
El tiempo nunca comenzará antes de 6 horas desde el comienzo de la plancha a menos que la carga	215
comience antes de haber pasado esas 6 horas, como establece la cláusula 13 (3).	216
Si los armadores fallan en:	217
(i) obtener el despacho de aduanas, y/o	218
(ii) obtener la "free pratique", a menos que esto no sea lo habitual antes del atraque, y/o	219
(iii) Tener todos los documentos/certificados a bordo requeridos para cumplir con esta CP, ya sea dentro	220
de	
las 6 horas posteriores a la entrega del NOR o cuando el tiempo comenzaría	221
según la CP. Entonces la entrega del NOR no será válida.	222
Solo se podrá presentar un nuevo NOR cuando se haya obtenido el despacho de aduanas, la libre	223
práctica, y/o	
la documentación y certificados estén en orden de acuerdo con los requisitos de las autoridades	224
pertinentes.	
Tiempo de plancha o demoras, si hay demoras,	225
comenzarán entonces de acuerdo con los términos de esta CP. Todo el tiempo, los costes y los gastos	226
como resultado de retrasos debidos a cualquiera de las circunstancias anteriores correrán a cargo de	227
armadores.	
(b) El tiempo:	228
(i) Continuará corriendo hasta que las mangueras de carga hayan sido desconectadas (cargo hoses	229
disconnected).	
(ii) Se reanuda 2 horas después de la desconexión de mangueras si el buque se retrasa por motivos del	230
fletador	
y continuará hasta la finalización de dicho retraso, si el buque espera	231

en cualquier otro sitio distinto del muelle de atraque, cualquier tiempo que ocurra en el tránsito (outward pass)	232
después de las 2 horas desde la desconexión de mangueras no contará.	233
(2) Si el buque carga o descarga mediante un transbordo "transshipment" en el mar, el tiempo comenzará de acuerdo con la cláusula 13 (1) (a) de la Parte II, y se prolongará hasta que el transbordo de la carga haya finalizado y los buques se hayan separado, siempre sujeto a la cláusula 14 de la Parte II.	234
(3) Sin perjuicio de lo dispuesto en esta cláusula 13, si los fletadores comienzan a cargar o descargar antes de que el tiempo comience a correr en virtud de esta Carta, el tiempo correrá desde el comienzo de dicha carga o descarga.	237 238 239
(4) A efecto de esta cláusula 13 y de la cláusula 14 y 15, por "Tiempo" se entenderá tiempo de plancha o tiempo de demoras según sea el caso.	240 241

Establece cuando debe comenzar a contar la plancha, cuando finaliza y la concesión en horas desde la desconexión de mangueras para la recepción de los documentos. Es muy habitual modificar las dos horas que aparecen en la Shellvoy 6 por tres horas.

CLS. 13 - NOTICE OF READINESS/RUNNING TIME

(1) (A)
 LINE 200 DELETE 'AND' AND INSERT 'OR WHEN'
 LINE 206 DELETE 'BAD WEATHER'
 LINE 207 DELETE 'ICE'
 LINE 212 AFTER 'RADOP', INSERT 'OR TELEX, OR EMAIL'
 LINE 217 AFTER: IF OWNERS, INSERT DUE TO A FAULT OF
 VSL/OWNERS..
 LINE 219 DELETE: UNLESS THIS IS NOT CUSTOMARY PRIOR TO
 BERTHING

(B)
 LINE 230 : DELETE TWO INSERT THREE
 LINE 233 : ADD AT THE END : IN ANY CASE CHARTERERS TO
 HAVE THE BENEFIT OF **THREE (3) HOURS** FOR
 PREPARING/HANDLING OVER CARGO DOCUMENTS

(2)
 LINE 235 AFTER 'SEPARATED', INSERT 'AND ALL STS EQUIPMENT
 HAS BEEN REMOVED FROM THE VESSEL'

3.3.14. Interrupción del tiempo

14.	El tiempo no contará cuando:	242
(a)	Se gaste en el tránsito de entrada (inward passage) desde el área de espera del buque hasta el muelle de carga o descarga	243
	especificado por los fletadores, incluso si se produce aligeramiento de la carga en dicha área de espera, o	244
(b)	Se emplee en llevar a cabo las operaciones del buque, incluyendo, pero no limitándose al abastecimiento de combustible, a la descarga	245
	de vertidos y al lavado de los tanques, y a la manipulación del lastre, excepto en la medida en que las operaciones, de carga /descarga	246
	se lleven a cabo simultáneamente y no se retrasen por ello, o	247
(c)	Se pierda como consecuencia de:	248
	Incumplimiento de esta CP por parte de los armadores, o	249
i)	Cualquier causa atribuible al buque, (incluyendo, pero no limitándose a las garantías en la Parte I	250
ii)	(A) de esta Carta) incluyendo la avería o ineficiencia del buque o	251
	Una huelga, cierre patronal, paro o restricción del trabajo del capitán, los oficiales o la tripulación del	252
iii)	buque	253
	o los remolcadores o el práctico.	253

Establece los casos en que la plancha no debe contar.

CLS. 14 - SUSPENSION OF TIME

LINE 246 AFTER 'OPERATIONS' INSERT 'INCLUDING BUT NOT LIMITED TO CARGO SURVEYOR, TANK INSPECTION, CARGO CALCULATION, AWAITING DOCUMENTATION BUT MAX 3 HRS FOR OWNERS ACCOUNT'
 LINE 247 DELETE 'AND' AND INSERT 'OR'
 LINE 251 AFTER 'VESSEL', INSERT 'AS LONG AS THE SITUATION PREVAILS, BUT EXCLUDING CONSEQUANTIAL DELAYS'
 LINE 252 - AFTER "STRIKE" ADD "LABOUR DISPUTE, GO SLOW, WORK TO RULE"

3.3.15. Demoras

15. (1) Charterers shall pay demurrage at the rate specified in Part I clause (J).	254
If the demurrage rate specified in Part I clause (J) is expressed as a percentage of Worldscale such percentage shall be applied to the demurrage rate applicable to vessels of a similar size to the vessel as provided in Worldscale or, for the purpose of clause 10 and/or if this Charter is terminated prior to the commencement of loading, in Worldscale current at the termination date specified in Part I clause (C).	255 256 257 258
Las demoras se pagarán por día o prorata por todo el tiempo que, según las disposiciones de esta Carta, cuenten para el tiempo de plancha o para el tiempo de demoras y que exceda el tiempo de plancha especificado en la cláusula (I) de la Parte I. La responsabilidad del fletador por exceder el tiempo de plancha será incuestionable y en ningún caso estará sujeto a la cláusula 32 de la Parte II.	259 260 261 262
(2) Sin embargo, si la totalidad o parte de la demora surge o es resultado de un incendio o explosión o huelga o fallo/rotura de las instalaciones y/o maquinaria en los puertos de carga y/o descarga en las instalaciones de los fletadores, cargadores o consignatarios de la carga o en sus alrededores (no siendo el incendio o explosión causados por la negligencia o acto de omisión intencionada de los fletadores, cargadores o consignatarios o de sus respectivos empleados o agentes), caso fortuito, acto de guerra, disturbios, perturbación civil, o a arresto o detención de príncipes, gobernantes o ciudadanos, el tiempo de plancha usado y/o la tasa de demora se reducirá a la mitad por dicho tiempo de plancha consumido y/o por dicho tiempo de demora o por ambas partes.	263 264 265 266 267 268
(3) Owners shall notify Charterers within 60 days after completion of discharge if demurrage has been incurred and any demurrage claim shall be fully and correctly documented, and received by Charterers, within 90 days after completion of discharge. If Owners fail to give notice of or to submit any such claim with documentation, as required herein, within the limits aforesaid, Charterers' liability for such demurrage shall be extinguished.	269 270 271 272
(4) If any part cargo for other charterers, shippers or consignees (as the case may be) is loaded or discharged at the same berth, then any time used by the vessel waiting at or for such berth and in loading or discharging which would otherwise count as laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage, shall be pro-rated in the proportion that Charterers' cargo bears to the total cargo to be loaded or discharged at such berth. If however, the running of laytime or demurrage, if on demurrage, is solely attributable to other parties' cargo operations then such time shall not count in calculating laytime or demurrage, if on demurrage, against Charterers under this Charter.	273 274 275 276 277 278 279

Establece los casos especiales en los cuales el ratio de demora se pagará al 50%. En el punto (30), se indican los plazos del armador para la notificación y presentación de las demoras junto con la documentación soporte. Este apartado suele estar modificado como sigue:

Los armadores notificarán a los fletadores en un plazo de **30 días** tras la finalización de la descarga si se ha incurrido en demoras, y cualquier demora/reclamación junto con la documentación que lo justifique se presentará en un plazo máximo de **90 días** tras la finalización de la descarga. La documentación incluirá al menos lo siguiente: NOR, SOF de la terminal, todas las cartas de protesta (LOP), registros de bombeo, avisos de discrepancias.

Si los armadores no notifican o no presentan cualquier reclamación dentro de los plazos mencionados, la responsabilidad de los fletadores por dicha demora quedará anulada y absolutamente prescrita.

Los fletadores quedarán liberados y exentos de toda responsabilidad con respecto a cualquier cargo/reclamación (que no sea por demoras) incluyendo, pero no limitando:

Detención, desviación, shifting, heating, falso flete, speed up, slow down, costes de Puerto, flete adicional, seguros, cargos o cuotas de worldscale, a menos que dichos cargos/reclamaciones hayan sido recibidos por escrito por los fletadores con todos los documentos justificativos disponibles dentro de los 90 (noventa) días siguientes a la finalización de la descarga de la carga transportada en virtud de esta Carta.

Para que se considere una reclamación válida, todos los documentos deben estar firmados por el capitán en todos los casos, y por el /los proveedores y el /los receptores. En caso contrario, el capitán deberá emitir una LOP.

Los armadores deben enviar sus comunicaciones relativas a las reclamaciones de demoras a: ...

3.3.16. Agencia

24. Los agentes del buque serán elegidos por los fletadores en los puertos de carga y descarga designados. 349

Dichos agentes, aunque sean elegidos por los fletadores, serán pagados por los armadores. 350

Según indica la cláusula 24, los agentes son elegidos por los fletadores y pagados por los armadores. Sin embargo, esta cláusula suele estar modificada para que el armador en algunas ocasiones pueda ser el que nomine a los agentes. Algunos ejemplos:

CLS. 24 AGENCY

DELETE IN FULL AND INSER. OWNERS AGENTS AT LOAD PORT,
CHRTRS AGENTS AT DISCH PROVIDED COMPETITIVE EXCEPT IN
SPAIN WHERE CHRTRS AGENTS BOTH ENDS PROVIDED COMPETIVE.
IN ALGECIRAS OWNS TO APPOINT CHRTRS AGENTS CALLED "CEPSA
CONSIGNACIONES".

CL. 24: AGENCY :

OWNERS AGENTS AT LOAD AND DISCHARGE PORT EXCEPT IN SPAIN WHERE CHARTERERS AGENTS,
PROVIDED COMPETITIVE

CLS. 24 - AGENCY CLS:

CHRTRS AGENTS BOTH ENDS PROVIDED COMPETIVE.

3.3.17. Calentamiento de la carga

27. Si los fletadores exigen el calentamiento de la carga, el buque deberá, durante el viaje y mientras esté en el/los puertos de descarga,	376
mantener la carga a la temperatura de carga o a la temperatura indicada en la Parte I cláusula (A) (I) (iv), la que sea más baja. Los fletadores pueden solicitar que la temperatura de la carga se eleve por encima o se reduzca por debajo de la temperatura a la que	377
fue cargada, en este caso los Armadores harán todo lo posible para cumplir con dicha solicitud y los fletadores pagarán a precio de reposición el bunker adicional que consuma y los retrasos que se produzcan en el buque se descontarán del tiempo de plancha o, si el buque está en demoras, de la demora.	378
	379
	380
	381

Esta cláusula complementa a la de la Parte I y establece la posibilidad del fletador de solicitar aumentar la temperatura.

3.3.18. Conocimiento de embarque (Bill of Lading)

33. (1) Sujeto a las disposiciones de esta cláusula, los fletadores pueden exigir al capitán que firme los BLs para cualquier carga en la forma que los fletadores indiquen.	444 445
(2) La firma de los conocimientos de embarque se hará sin perjuicio de la presente Carta y los fletadores por la presente indemnizarán a los armadores por todas las responsabilidades que puedan surgir de la firma de los BLs en la medida en que los mismos impongan responsabilidades a los armadores que excedan o vayan más allá de las impuestas por esta Carta.	446 447 448
(3) Todos los conocimientos de embarque presentados al capitán para su firma, además de cumplir con los requisitos de las cláusulas 35, 36 y 37 de la Parte II, deberán incluir o incorporar efectivamente cláusulas sustancialmente similares a los términos de las cláusulas 22, 33(7) y 34 de la Parte II.	449 450 451
(4) Todos los conocimientos de embarque que se presenten para su firma deberán indicar un puerto de descarga determinado. Si cuando los BLs se presentan para su firma, el puerto o los puertos de descarga han sido designados, el puerto o los puertos de descarga que figuren en dichos BLs deberán ser conformes con el puerto o los puertos designados. Si en el momento de dicha presentación no se ha hecho tal nominación, el puerto o los puertos de descarga indicados en dichos BLs eben estar dentro de la cláusula (E) de la Parte I y se considerarán que han sido nominados en virtud de dicha d presentación.	452 453 454 455 456 457
(5) Las reglas 3 y 5 del artículo III de las Reglas de La Haya-Visby se aplicarán a los datos incluidos en los BLs como si los fletadores fuesen los cargadores, y la garantía e indemnización que contienen se aplicarán a la descripción de la carga proporcionada por los fletadores o en su nombre.	458 459 460
(6) Sin perjuicio de cualquier otra disposición de esta Carta, los armadores estarán obligados a cumplir con cualquier orden de los Fletadores de descargar toda o parte de la carga siempre que hayan recibido de los fletadores confirmación por escrito de dichas órdenes.	461 462 463
Si los fletadores mediante telex, fax u otra forma de comunicación escrita que se refiera específicamente en esta cláusula, solicitan a los armadores que descarguen una cantidad de carga:	464 465
(a) Sin conocimientos de embarque y/o	466
(b) En un lugar de descarga distinto al indicado en el conocimiento de embarque y/o	467
(c) que es diferente de la cantidad del conocimiento de embarque	468
Entonces los armadores descargarán dicha carga de acuerdo con las instrucciones de los fletadores en consideración a recibir la siguiente garantía (Letter of Indemnity) que se considerará otorgada por los fletadores en todas y cada una de esas ocasiones que está limitado al 200 por ciento del valor CIF de la carga a bordo.	469 470 471
(7) El capitán no estará obligado a firmar conocimientos de embarque para cualquier puerto bloqueado o para cualquier puerto que el capitán o los armadores consideren, a su juicio, consideren peligroso o imposible de entrar o alcanzar.	503 504
(8) Los fletadores garantizan que en todas y cada una de las ocasiones en que emitan órdenes en virtud de las cláusulas 22, 26, 34 o 38 de la Parte II, contarán con la autorización de los titulares de los conocimientos de embarque para dar dichas órdenes, y que dichos conocimientos de embarque no serán transferidos a ninguna persona que no esté de acuerdo en ello.	505 506 507
(9) Los armadores por la presente aceptan que los BLs originales, si están disponibles, se coloquen a bordo. Si se colocan a bordo los BLs originales, los armadores acuerdan que el buque descargará la carga contra dichos BLs que se	508 509

encuentran a bordo, una vez que se reciba la prueba de identidad de los receptores.

510

La cláusula descarga la responsabilidad de la confección de los BLs en el fletador.

Establece los requisitos para la descarga en las siguientes situaciones:

- Sin conocimiento de embarque.
- En un lugar distinto al indicado en el conocimiento de embarque.
- Una cantidad diferente a la indicada en el conocimiento de embarque.

La modificación de esta cláusula permite a los fletadores invocar vía email la descarga para cualquiera de las situaciones mencionadas.

CLS 33: BILLS OF LADING:

LINE 469 -'' INSERT AFTER ... RECEIVING'' : '' BY E-MAIL ''
LINES 469-471 TO READ: "THEN OWNERS SHALL DISCHARGE SUCH CARGO IN ACCORDANCE WITH CHARTERER'S INSTRUCTIONS IN CONSIDERATION OF RECEIVING BY EMAIL THE INVOCATION OF OWNERS PANDI LETTER OF INDEMNITY (AS ATTACHED TO THE CONTRACT) DELETING "OR TO SUCH PARTY AS YOU BELIEVE TO BE OR TO REPRESENT X OR TO BE ACTING ON BEHALF OF X" AFTER ["X (NAME OF THE SPECIFIC PARTY)"] , WHICH SHALL BE DEEMED TO BE INVOKED BY CHARTERERS ON EACH AND EVERY OCCASION PROVIDED HOWEVER, THAT WHERE ORIGINAL BILL(S) OF LADING ISSUED CONTAIN AN ENGLISH OR NEW YORK STATE CHOICE OF LAW CLAUSE AND WHERE A CLAIM(S) IS BROUGHT AGAINST OWNERS IN A JURISDICTION WHICH RECOGNISES AND APPLIES THE CHOICE OF LAW CLAUSE OF THE BILL(S) OF LADING, THEN THIS INDEMNITY WILL BE LIMITED IN VALUE TO 200 PERCENT OF THE CIF VALUE OF THE CARGO."
LINE 472-502 - DELETE IN FULL
LINE 510 - ADD AT THE END "AND ENDORSEMENT OF THE FULL SET OF BILL(S) OF LADING "VOYAGE ACCOMPLISHED". THE VESSEL IS NOT TO DISCHARGE AGAINST AN INCOMPLETE SET OF ORIGINAL BILL(S) OF LADING PLACED ON BOARD."

3.3.19. War Risk

34.(1) Si	511
(a) cualquier Puerto de carga o descarga al que el buque pueda ser debidamente instruido en virtud de las disposiciones de esta póliza o de los BLs emitidos en virtud de esta CP, fuera bloqueado, o	512 513
(b) o debido a cualquier guerra, hostilidades, operación bélica, conmociones civiles, revoluciones o la aplicación del derecho internacional (i) la entrada a cualquiera de dichos puertos de carga o descarga o el embarque o desembarque de la carga en cualquiera de dichos puertos sea considerada por el Capitán o los armadores a su discreción, como peligrosa o prohibida o (ii) sea considerada por el Capitán o los Armadores, peligroso o imposible o prohibido que el buque llegue a dicho puerto de carga o descarga.	514 515 516 517 518
Los fletadores tendrán derecho a ordenar el embarque o desembarque de la carga, o de la parte que pueda verse afectada, en cualquier otro	519
puerto de carga o descarga dentro de los rangos especificados en la Parte I, cláusula (D) o (E), respectivamente (siempre que ese otro puerto no	520
esté bloqueado y que la entrada en el mismo o el embarque o desembarque de la carga en él o la llegada al mismo no sea, en	521
opinión del Capitán o el Armador, peligroso, imposible o prohibido.	522
(2) Si no se recibe ninguna orden de fletadores en las 48 horas siguientes a la recepción por parte de los Armadores, o de sus agentes, de una solicitud de designación de un puerto de sustitución, entonces	523 524
(a) si el Puerto afectado es el primero o el único puerto de carga y no se ha embarcado ninguna carga, esta Carta terminará inmediatamente.	525 526
(b) si el Puerto afectado es un puerto de carga y una parte de la carga ya ha sido cargada, el buque podrá seguir el pasaje y los fletadores pagarán el flete muerto que se produzca	527 528
(c) Si el Puerto afectado es un puerto de descarga, los armadores tendrán la libertad de descargar la carga en cualquier puerto que ellos o el capitán a su discreción decida (ya sea dentro del rango especificado en la Parte I, cláusula (E) o no) y dicha descarga se considerará como el debido cumplimiento del contrato o contratos de fletamento en lo que respecta a la descarga de la carga.	529 530 531 532
(3) Si de acuerdo con la cláusula 34 (1) o (2) la carga se embarca o desembarca en cualquier otro puerto, el flete se pagará	533
como para el viaje originalmente designado, dicho flete se incrementará o reducirá en la cantidad que, resulte de la carga o descarga en dicho puerto,	534 535
(a) El tiempo de viaje, incluido el tiempo de espera de las órdenes revisadas (que se valorará según la tasa de demoras de la Parte I cláusula (J)).	536 537
(b) los bunkers consumidos, al coste de reposición	538
(c) las tasas portuarias	539
Para el viaje realmente realizado, sean mayores o menores que los que se habrían producido en el viaje originalmente designado, el viaje realmente realizado se considerará, a los efectos de la presente Carta, como si fuera el viaje originalmente designado.	540 541 542
(4) El buque tendrá la libertad de cumplir con cualquier instrucción o recomendación en cuanto a la salida, llegada, rutas, puertos de escala, paradas, destinos, zonas, aguas, entregas o en cualquier otra forma dada por el gobierno de la nación bajo cuya bandera navega o cualquier otra autoridad gubernamental o local, incluyendo cualquier otro gobierno o local de facto	543 544 545
o por cualquier persona u organismo que actúe o pretenda actuar como o con la autoridad de cualquiera de dichos gobiernos o autoridades o por cualquier	546

comité o persona que tenga, en virtud de las condiciones del seguro de War Risk del buque, el derecho a dar tales instrucciones	547
o recomendaciones. Si por razón o en cumplimiento de tales instrucciones o recomendaciones se hace o no se hace algo, no se considerará una desviación.	548 549
Si, debido a las instrucciones o recomendaciones mencionadas en la cláusula 34(4) o en cumplimiento de estas, el buque no se dirige al puerto o puertos de descarga designados originalmente o a los que se le haya ordenado debidamente en virtud	550 551
de las disposiciones de esta Carta o de los BLs emitidos en conformidad con esta Carta, el buque podrá dirigirse a cualquier otro puerto de descarga	552
que el Capitán o lo Armadores, a su discreción, decidan y descargar allí la carga. Dicha descarga se considerará como el debido cumplimiento del contrato o contratos de fletamento y los Armadores tendrán derecho al flete como si la descarga se hubiera efectuado en el Puerto o Puertos originalmente designados o a los que el buque haya sido debidamente ordenado en virtud de las	553 554 555
disposiciones de esta Carta o de los BLs emitidos de conformidad con esta Carta. Todos los gastos adicionales que se produzcan al llegar y	556
descargar la carga en cualquier otro puerto de descarga serán pagados por los Fletadores y los Armadores tendrán un derecho de retención sobre la carga por	557
todos esos extra-costes.	558
(5) Los Armadores pagarán todas las primas adicionales de Seguro contra riesgos de guerra (Additional War Risk Insurance Premiums), tanto por periodos anuales como por el cumplimiento específico	559
de este Fletamento, sobre el valor de Casco y Máquinas, según la cláusula (A) (I) (xiii) de la Parte I aplicable en la fecha de este	560
fletamento, o en la fecha en que el buque fue puesto "en sujetos" (lo que ocurra primero), y todas las primas de guerra razonables para la tripulación. El periodo	561
de la prima adicional de riesgos de guerra del viaje comenzará cuando el buque entre en una zona de riesgo de guerra según lo designado por el	562
mercado de seguros de Londres y cesará cuando el buque salga de dicha zona. Si el buque ya se encuentra en dicha zona, el periodo comenzará	563
en el momento en que se presente el NOR en virtud de la presente Carta.	564
Cualquier aumento o disminución de la prima adicional de riesgo de guerra del viaje y cualquier periodo que exceda los primeros 14 días será por	565
cuenta de Fletadores y se pagará contra documentación probada. Cualquier descuento o rebaja que se reembolse a los Armadores por cualquier motivo	566
será repercutido a los Fletadores. Cualquier prima, y su incremento, atribuible al seguro de cierre (es decir, bloqueo y atrapamiento) serán por cuenta de los Armadores.	567 568

Indica los procedimientos a seguir por ambas partes y la potestad del capitán a no proceder.

3.3.20. Bunkers

39. Los armadores darán a los fletadores o a cualquier otra compañía del grupo de compañías Royal Dutch/Shell la primera opción para nominar para el suministro de las necesidades de bunker para la ejecución de esta póliza. 621 622

Esta cláusula establece la prioridad de la compañía petrolífera que actúa como fletador para el suministro de bunker del buque. Se modifica con el nombre de cada fletador.

CL. 39 : BUNKERS

LINE 621 DELETE "ROYAL DUTCH/SHELL GROUP OF COMPANIES" AND INSERT "CEPSA"
LINE 622 ADD "REGARDING BUNKER QUALITIES, OWNS WARRANT THEY WILL COMPLY WITH MARPOL 73/78 REGULATIONS AND ANY AMENDMENTS THEREOF"

3.3.21. Address commission

55. Los fletadores deducirán una comisión de gestión del 1,25% del conjunto de pagos bajo esta Carta.

819

Establece el porcentaje que se deducirá del flete en concepto de "Address commission". Normalmente el fletador intentará que se modifique al 2,5%.

CL. 55 ADDRESS COMMISSION

DELETE "ALL PAYMENTS UNDER THIS CHARTER" AND INSERT "FREIGHT,
DEADFREIGHT, DEMURRAGE "

LINE 819 DELETE 1.25 % INSERT 2,5%

3.4. Parte III

La Parte III de la Shellvoy 6 incluye cláusulas adicionales específicas para un país o región.
Ver Anexo I.

Conclusiones

La intención de este trabajo era el estudio de la póliza de fletamento que más he utilizado durante mi corta experiencia laboral en un bróker de carga líquida. Me resultaba curioso observar, como un contrato de fletamento que lleva el nombre de una empresa petrolífera y cuya redacción es abiertamente favorable al fletador, podía ser aceptada por tal cantidad de armadores para el cierre de contratos.

Tras el análisis de las cláusulas realizado durante este trabajo, y con los ejemplos de recapitulaciones, hemos podido observar que todas las modificaciones sobre la Shellvoy solo buscan un equilibrio entre ambas partes. El contrato ofrece unas pautas comunes, donde poder realizar las modificaciones oportunas, evitando el arduo trabajo de tener que elaborar contratos diferentes para cada viaje.

La versatilidad de esta póliza, se demuestra viendo que para viajes tanto de crudo, DPP, CPP y productos químicos, las pólizas son las mismas, variando únicamente pequeños detalles que aparecerán reflejados en la RECAP.

Por último, no cabe duda de que, como ya ocurrió con la antecesora Shellvoy 5, las prácticas habituales del mercado y las concesiones realizadas entre las partes, llevarán a que esta póliza de fletamento evolucione dentro de poco, evitando así repetir las modificaciones más habituales representadas en las recapitulaciones de los cierres.

Bibliografía

- [Alfredo Pardo de Santayana, 2021]. Nomenclatura naval y tipos de buques. Máster en Shipping Bussines Administration and Logistic. Instituto Marítimo Español.
- [Alfredo Pardo de Santayana, 2021]. Fletamento por viaje. Máster en Shipping Bussines Administration and Logistic. Instituto Marítimo Español.
- [Carlier de Lavalle y Seco García-Valdecasas, 2019]. Temas de Tráfico Marítimo. E.T.S.I. Navales. Universidad Politécnica de Madrid.
- [Soledad Álvarez, 2021]. Análisis de la Shellvoy 5. Máster en Negocio y Derecho Marítimo. Instituto Marítimo Español.
- [UNCTAD, 2021]. Informe sobre el transporte marítimo 2021. Naciones Unidas.

Anexos

ANEXO I. Shellvoy 6

VOYAGE CHARTER PARTY
LONDON, 20

PREAMBLE

IT IS THIS DAY AGREED between
of (hereinafter referred to as "Owners"), being owners /disponent owners of the
motor/steam tank vessel called with an IMO number of
(hereinafter referred to as "the vessel")
and of
(hereinafter referred to as "Charterers"):
that the service for which provision is herein made shall be subject to the terms and conditions of this Charter which includes Part I,
Part II and Part III. In the event of any conflict between the provisions of Part I, Part II and Part III hereof, the provisions of Part I shall prevail.

PART I

(A) Description of vessel	(I) Owners warrant that at the date hereof, and from the time when the obligation to proceed to the loadport(s) attaches, the vessel	11 12
	(i) Is classed	13
	(ii) (a) Has a deadweight of tonnes (1000 kg) on a salt-water draft on assigned summer freeboard of m. and if applicable,	14 15
	(b) Has on board documentation showing the following additional drafts and deadweights	16
	(iii) Has capacity for cargo of m ³	17
	(iv) Is fully fitted with heating systems for all cargo tanks capable of maintaining cargo at a temperature of up to degrees Celsius and can accept a cargo temperature on loading of up to a maximum of degrees Celcius.	18 19
	(v) Has tanks coated as follows:	20
	(vi) Is equipped with cranes/derricks capable of lifting to and supporting at the vessel's port and starboard manifolds submarine hoses of up to tonnes (1000 kg) in weight.	21 22
	(vii) Can discharge a full cargo (whether homogenous or multi grade) either within 24 hours, or can maintain a back pressure of 100 PSI at the vessel's manifold and Owners warrant such minimum performance provided receiving facilities permit and subject always to the obligation of utmost despatch set out in Part II, clause 3 (1) . The discharge warranty shall only be applicable provided the kinematic viscosity does not exceed 600 centistokes at the discharge temperature required by Charterers. If the kinematic viscosity only exceeds 600 centistokes on part of the cargo or particular grade(s) then the discharge warranty shall continue to apply to all other cargo/grades.	23 24 25 26 27 28
	(viii) Has or will have carried, for the named Charterers, the following three cargoes (all grades to be identified) immediately prior to loading under this Charter:- Last Cargo/charterer 2 nd Last Cargo/charterer 3 rd Last Cargo/charterer	29 30 31 32 33
	(ix) Has a crude oil washing system complying with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 ("MARPOL 73/78").	34 35
	(x) Has an operational inert gas system and is equipped for and able to carry out closed sampling/ullaging/loading and discharging operations in full compliance with the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals ("ISGOTT") guidelines current at the date of this Charter.	36 37 38
	(xi) Has on board all papers and certificates required by any applicable law, in force as at the date of this Charter, to enable the vessel to perform the charter service without any delay.	39 40
	(xii) Is entered in the P&I Club, being a member of the International Group of P&I Clubs.	41
	(xiii) Has in full force and effect Hull and Machinery insurance placed through reputable Brokers on Institute Time Clauses-Hull dated for the value of	42 43
	(xiv) Complies with the latest edition of the Oil Companies International Marine Forum ("OCIMF") standards for oil tankers'	44

PART I

	manifolds and associated equipment applicable to its size for cargo manifolds and vapour recovery systems.	45
(xv)	Is equipped to comply with, and is operated in accordance with, and has on board, the latest edition of the International Chamber of Shipping (“ICS”) and/or OCIMF guidelines / publications covering:	46
	(a) Ship to Ship Operations	47
	(b) ISGOTT	48
	(c) Clean Seas Guide for Oil Tankers	49
	(d) Bridge Procedure Guide	50
(II)	Throughout the charter service, Owners shall ensure that the vessel shall be maintained, or that they take all steps necessary to promptly restore vessel to be, within the description in Part I clause (A)(I) and any questionnaires requested by Charterers or within information provided by Owners.	51
(III)	Owners warrant that any information provided on any Questionnaire(s) requested by Charterers or any other vessel information/details provided by Owners to Charterers is always complete and correct as at the date hereof, and from the time when the obligation to proceed to the loadport attaches and throughout the charter service. This information is an integral part of this Charter but if there is any conflict between the contents of the Questionnaire(s), or information provided by Owners, and any other provisions of this Charter then such other provisions shall govern.	52
(B) Position/ Readiness	Now Expected ready to load	53
	In addition to the above details on the position of the vessel Owners will advise Charterers of the known programme, including any contractual options available to the Charterers in Part I clause (A)(I) (viii) above between current position up to expected ready to load date at Charterers nominated or indicated first load port/area. Owners will not, unless with Charterers’ prior consent, negotiate or enter into any business or give current Charterers any further options that may affect or alter the programme of the vessel as given in this clause.	54
(C) Laydays	Commencing Noon Local Time on (Commencement Date)	55
	Terminating Noon Local Time on (Termination Date)	56
(D) Loading port(s)/ Range		57
(E) Discharging port(s)/ Range		58
(F) Cargo description	Charterers' option	59
	Owners warrant that where different grades of cargo are carried pursuant to this Part I clause (F), they will be kept in complete segregation from each other during loading, transit, and discharge, to include the use of different pumps/lines for each grade. If, however, Charterers so require it, the vessel may be required to:	60
	(a) co-mingle different grades of cargo providing such grades fall within the cargo description set out in this Part I clause (F);	61
	(b) otherwise breach the vessel's natural segregation;	62
	(c) add dye to the cargo after loading, and/or	63
	(d) carry out such other cargo operations as Charterers may reasonably require as long as the vessel is capable of such operations provided that the Charterers will indemnify Owners for any loss damage delay or expense caused by following Charterers’ instructions, except to the extent that such loss damage delay or expense could have been avoided by the exercise of due diligence by Owners.	64
(G) Freight rate	At % of the rate for the voyage as provided for in the New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale current at the date of commencement of loading (hereinafter referred to as "Worldscale") per ton (2240 lbs)/tonne (1000 Kg) or, if agreed, the following lumpsum amount(s)/or freight per tonne for named load and discharge area(s)/port(s) combinations	65
(H) Freight payable to		66
(I) Laytime	running hours	67
(J) Demurrage per day (or pro rata)		68
(K) ETAs	All radio/telex/e-mail messages sent by the master to Charterers shall be addressed to	69

PART I

	All telexes must begin with the vessel name at the start of the subject line (no inverted commas, or use of MT / SS preceding the vessel name)	88 89
(L) Speed	The vessel shall perform the ballast passage with utmost despatch and the laden passage at knots weather and safe navigation permitting at a consumption of tonnes of Fueloil (state grade) per day. Charterers shall have the option to instruct the vessel to increase speed with Charterers reimbursing Owners for the additional bunkers consumed, at replacement cost. Charterers shall also have the option to instruct the vessel to reduce speed on laden passage. Additional voyage time caused by such instructions shall count against laytime or demurrage, if on demurrage, and the value of any bunkers saved shall be deducted from any demurrage claim Owners may have under this Charter with the value being calculated at original purchase price. Owners shall provide documentation to fully support the claims and calculations under this clause.	90 91 92 93 94 95 96 97
(M) Worldscale	Worldscale Terms and Conditions apply / do not apply to this Charter. [delete as applicable]	98
(N) Casualty/ Accident contacts	In the event of an accident / marine casualty involving the vessel, Owners’ technical managers can be contacted on a 24 hour basis as follows: Company Full Name: Contact Person: Full Address: Telephone Number: Fax Number: Telex Number: Email Address: 24 Hour Emergency Telephone number:	99 100 101 102 103 104 105 106 107 108
(O) Special provisions		109
Signatures	IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter consisting of the Preamble, Parts I, II and III to be executed as of the day and year first above written. By By	110 111 112 113

PART II

Condition of vessel	1. Owners shall exercise due diligence to ensure that from the time when the obligation to proceed to the loading port(s) attaches and throughout the charter service -	1
	(a) the vessel and her hull, machinery, boilers, tanks, equipment and facilities are in good order and condition and in every way equipped and fit for the service required; and	2
	(b) the vessel has a full and efficient complement of master, officers and crew and the senior officers shall be fully conversant in spoken and written English language	3
	and to ensure that before and at the commencement of any laden voyage the vessel is in all respects fit to carry the cargo specified in Part I clause (F). For the avoidance of doubt, references to equipment in this Charter shall include but not be limited to computers and computer systems, and such equipment shall (inter alia) be required to continue to function, and not suffer a loss of functionality and accuracy (whether logical or mathematical) as a result of the run date or dates being processed.	4
Cleanliness of tanks	2. Whilst loading, carrying and discharging the cargo the master shall at all times keep the tanks, lines and pumps of the vessel always clean for the cargo. Unless otherwise agreed between Owners and Charterers the vessel shall present for loading with cargo tanks ready and, subject to the following paragraphs, if vessel is fitted with Inert Gas System (“IGS”), fully inerted.	5
	Charterers shall have the right to inspect vessel’s tanks prior to loading and the vessel shall abide by Charterers’ instructions with regard to tank or tanks which the vessel is required to present ready for entry and inspection. If Charterer’s inspector is not satisfied with the cleanliness of the vessel’s tanks, Owners shall clean them in their time and at their expense to the satisfaction of Charterers’ inspector, provided that nothing herein shall affect the responsibilities and obligations of the master and Owners in respect of the loading, carriage and care of cargo under this Charter nor prejudice the rights of Charterers, should any contamination or damage subsequently be found, to contend that the same was caused by inadequate cleaning and/or some breach of this or any other clause of this Charter.	6
	Notwithstanding that the vessel, if equipped with IGS, shall present for loading with all cargo tanks fully inerted, any time used for de-inerting (provided that such de-inerting takes place after laytime or demurrage time has commenced or would, but for this clause, have commenced) and/or re-inerting those tanks that at Charterers’ specific request were gas freed for inspection, shall count as laytime or if on demurrage as demurrage, provided the tank or tanks inspected are found to be suitable. In such case Charterers will reimburse Owners for bunkers consumed for de-inerting/re-inerting, at replacement cost.	7
	If the vessel’s tanks are inspected and rejected, time used for de-inerting shall not count towards laytime or demurrage, and laytime or demurrage time shall not commence or recommence, as the case may be, until the tanks have been re-inspected, approved by Charterers’ inspector, and re-inerted.	8
Voyage	3. (1) Subject to the provisions of this Charter the vessel shall perform her service with utmost despatch and shall proceed to such berths as Charterers may specify, in any port or ports within Part I clause (D) nominated by Charterers, or so near thereunto as she may safely get and there, always safely afloat, load the cargo specified in Part I clause (F) of this Charter, but not in excess of the maximum quantity consistent with the International Load Line Convention for the time being in force and, being so loaded, proceed as ordered on signing bills of lading to such berths as Charterers may specify, in any port or ports within Part I clause (E) nominated by Charterers, or so near thereunto as she may safely get and there, always safely afloat, discharge the cargo.	9
	Charterers shall nominate loading and discharging ports, and shall specify loading and discharging berths and, where loading or discharging is interrupted, shall provide fresh orders in relation thereto. In addition Charterers shall have the option at any time of ordering the vessel to safe areas at sea for wireless orders. Any delay or deviation arising as a result of the exercise of such option shall be compensated by Charterers in accordance with the terms of Part II clause 26 (1).	10
	(2) Owners shall be responsible for and indemnify Charterers for any time, costs, delays or loss including but not limited to use of laytime, demurrage, deviation expenses, replacement tonnage, lightening costs and associated fees and expenses due to any failure whatsoever to comply fully with Charterers’ voyage instructions and clauses in this Charter which specify requirements concerning Voyage Instructions and/ or Owners’/masters’ duties including, without limitation to the generality of the foregoing, loading more cargo than permitted under the International Load Line Convention, for the time being in force, or for not leaving sufficient space for expansion of cargo or loading more or less cargo than Charterers specified or for not loading/discharging in accordance with Charterers’ instructions regarding the cargo quantity or draft requirements.	11
	This clause 3(2) shall have effect notwithstanding the provision of Part II clause 32 (a) of this Charter or Owners’ defences under the Hague-Visby Rules.	12
	(3) Owners shall always employ pilots for berthing and unberthing of vessels at all ports and/or berths under this Charter unless prior exemption is given by correct and authorised personnel. Owners to confirm in writing if they have been exempt from using a pilot and provide Charterers with the details, including but not limited to, the authorising organisation with person’s name.	13
	(4) Without prejudice to the provisions of sub-clause (2) of this clause, and unless a specific prior agreement	14

PART II

exists, if a conflict arises between terminal orders and Charterers’ voyage instructions, the master shall stop cargo operations, and/or other operations under dispute, and contact Charterers immediately. Terminal orders shall never supersede Charterers’ voyage instructions and any conflict shall be resolved prior to resumption of cargo, or other, operations in dispute. Where such a conflict arises the vessel shall not sail from the port or resume cargo operations, and/or other operations under dispute, until Charterers have directed the vessel to do so. Time spent resolving the vessel/terminal conflict will count as laytime or demurrage except that failure of Owners/master to comply with the procedure set forth above shall result in the deduction from laytime or demurrage time of the time used in resolving the vessel/terminal instruction conflict

(5) In this Charter, "berth" means any berth, wharf, dock, anchorage, submarine line, a position alongside any vessel or lighter or any other loading or discharging point whatsoever to which Charterers are entitled to order the vessel hereunder, and "port" means any port or location at sea to which the vessel may proceed in accordance with the terms of this Charter.

Safe berth 4. Charterers shall exercise due diligence to order the vessel only to ports and berths which are safe for the vessel and to ensure that transshipment operations conform to standards not less than those set out in the latest edition of ICS/OCIMF Ship-to-Ship Transfer Guide (Petroleum). Notwithstanding anything contained in this Charter, Charterers do not warrant the safety of any port, berth or transshipment operation and Charterers shall not be liable for loss or damage arising from any unsafety if they can prove that due diligence was exercised in the giving of the order or if such loss or damage was caused by an act of war or civil commotion within the trading areas defined in Part I clauses (D/E).

Freight 5. (1) Freight shall be earned concurrently with delivery of cargo at the nominated discharging port or ports and shall be paid by Charterers to Owners without any deductions, except as may be required in the Singapore Income Tax Act and/or under Part II clause 48 and/or under clause 55 and/or under Part III clause 4(a), in United States Dollars at the rate(s) specified in Part I clause (G) on the gross bill of lading quantity as furnished by the shipper (subject to Part II clauses 8 and 40), upon receipt by Charterers of notice of completion of final discharge of cargo, provided that no freight shall be payable on any quantity in excess of the maximum quantity consistent with the International Load Line Convention for the time being in force.

If the vessel is ordered to proceed on a voyage for which a fixed differential is provided in *Worldscale*, such fixed differential shall be payable without applying the percentage referred to in Part I clause (G).

If cargo is carried between ports and/or by an agreed route for which no freight rate is expressly quoted in *Worldscale*, then the parties shall, in the absence of agreement as to the appropriate freight rate, apply to *Worldscale Association (London) Ltd.*, or *Worldscale Association (NYC) Inc.*, for the determination of an appropriate *Worldscale* freight rate. If Owners or master unilaterally elect to proceed by a route that is different to that specified in *Worldscale*, or different to a route agreed between Owners and Charterers, freight shall always be paid in accordance with the *Worldscale* rate as published or in accordance with any special rate applicable for the agreed route.

Save in respect of the time when freight is earned, the location of any transshipment at sea pursuant to Part II clause 26(2) shall not be an additional nominated port, unless otherwise agreed, for the purposes of this Charter (including this clause 5) and the freight rate for the voyage shall be the same as if such transshipment had not taken place.

(2) If the freight in Part I clause (G) is a lumpsum amount and such lumpsum freight is connected with a specific number of load and discharge ports given in Part I clause (L) and Owners agree that Charterers may order the vessel to additional load and/or discharge ports not covered by the agreed lumpsum freight, the following shall apply:

- (a) the first load port and the final discharge port shall be deemed to be the port(s) that form the voyage and on which the lumpsum freight included in Part I clause (G) refers to;
- (b) freight for such additional ports shall be calculated on basis of deviation. Deviation shall be calculated on the difference in distance between the specified voyage (for which freight is agreed) and the voyage actually performed.

BP Shipping Marine Distance Tables (2004), produced by AtoBriac shall be used in both cases. Deviation time/bunker consumption shall be calculated using the charter speed and bunker consumption as per the speed and consumptions given in Part I clause(L) of this Charter.

Deviation time and time spent in port shall be charged at the demurrage rate in Part I clause (J) of this Charter except that time used in port which would otherwise qualify for half rate laytime and/or demurrage under Part II clause (15) (2) of this Charter will be charged at half rate.

Additional bunkers consumed shall be paid at replacement cost, and actual port costs shall be paid as incurred. Such deviation costs shall be paid against Owners’ fully documented claim.

Claims, dues and other charges 6. (1) Dues and other charges upon the vessel, including those assessed by reference to the quantity of cargo loaded or discharged, and any taxes on freight whatsoever shall be paid by Owners, and dues and other charges upon the cargo shall be paid by Charterers. However, notwithstanding the foregoing, where under a provision of *Worldscale* a due or charge is expressly for the account of Owners or Charterers then such due or charge shall be

PART II

	payable in accordance with such provision.	120
	(2) Any costs including those itemised under applicable “Worldscale” as being for Charterers’ account shall, unless otherwise instructed by Charterers, be paid by Owners and reimbursed by Charterers against Owners’ fully documented claim.	121 122 123
	(3) Charterers shall be discharged and released from all liability in respect of any charges/claims (other than demurrage and Worldscale charges/dues and indemnity claims) including but not limited to additional bunkers, detention, deviation, shifting, heating, deadfreight, speed up, slow down, drifting, port costs, additional freight, insurance, Owner may send to Charterers under this Charter unless any such charges/claims have been received by Charterer in writing, fully and correctly documented, within ninety (90) days from completion of discharge of the cargo concerned under this Charter. Part II clause 15 (3) of this Charter covers the notification and fully documented claim procedure for demurrage.	124 125 126 127 128 129 130
	(4) If, after disconnection of hoses, the vessel remains at berth for vessel’s purposes, Owners shall be responsible for all direct and indirect costs whether advised to Owners in advance or not, and including charges by Terminal/Suppliers/Receivers.	131 132 133
Loading and discharging cargo	7. The cargo shall be loaded into the vessel at the expense of Charterers and, up to the vessel's permanent hose connections, at Charterers' risk. The cargo shall be discharged from the vessel at the expense of Owners and, up to the vessel's permanent hose connections, at Owners' risk. Owners shall, unless otherwise notified by Charterers or their agents, supply at Owners' expense all hands, equipment and facilities required on board for mooring and unmooring and connecting and disconnecting hoses for loading and discharging.	134 135 136 137 138
Deadfreight	8. Charterers need not supply a full cargo, but if they do not freight shall nevertheless be paid as if the vessel had been loaded with a full cargo. The term "full cargo" as used throughout this Charter means a cargo which, together with any collected washings (as defined in Part II clause 40) retained on board pursuant to the requirements of MARPOL 73/78, fills the vessel to either her applicable deadweight or her capacity stated in Part I clause (A) (I) (iii), whichever is less, while leaving sufficient space in the tanks for the expansion of cargo. If under Part I clause (F) vessel is chartered for a minimum quantity and the vessel is unable to load such quantity due to having reached her capacity as stated in Part I clause (A) (I) (iii), always leaving sufficient space for expansion of cargo, then without prejudice to any claims which Charterers may have against Owners, no deadfreight between the quantity loaded and the quantity shown in Part I clause (F) shall be due.	139 140 141 142 143 144 145 146 147 148
Shifting	9. Charterers shall have the right to require the vessel to shift at ports of loading and/or discharging from a loading or discharging berth within port limits and/or to a waiting place inside or outside port limits and back to the same or to another such berth/place once or more often on payment of all additional expenses incurred. For the purposes of freight payment and shifting the places grouped in Port and Terminal Combinations in Worldscale are to be considered as berths within a single port. If at any time before cargo operations are completed it becomes dangerous for the vessel to remain at the specified berth as a result of wind or water conditions, Charterers shall pay all additional expenses of shifting from any such berth and back to that or any other specified berth within port limits (except to the extent that any fault of the vessel contributed to such danger). Subject to Part II clause 14(a) and (c) time spent shifting shall count against laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage.	149 150 151 152 153 154 155 156 157 158
Charterers' failure to give orders	10. If the vessel is delayed due to Charterers' breach of Part II clause 3 Charterers shall, subject to the terms hereof, compensate Owners in accordance with Part II clause 15(1) and (2) as if such delay were time exceeding the laytime. Such compensation shall be Owners’ sole remedy in respect of such delay. The period of such delay shall be calculated: (i) from 6 hours after Owners notify Charterers that the vessel is delayed awaiting nomination of loading or discharging port until such nomination has been received by Owners, or (ii) from 6 hours after the vessel gives notice of readiness at the loading or discharging port until commencement of loading or discharging, as the case may be, subject always to the same exceptions as those set out in Part II clause 14. Any period of delay in respect of which Charterers pay compensation pursuant to this clause 10 shall be excluded from any calculation of time for laytime or demurrage made under any other clause of this Charter. Periods of delay hereunder shall be cumulative for each port, and Owners may demand compensation after the vessel has been delayed for a total of 20 running days, and thereafter after each succeeding 5 running days of delay and at the end of any delay. Each such demand shall show the period in respect of which compensation is claimed and the amount due. Charterers shall pay the full amount due within 14 days after receipt of Owners' demand. Should Charterers fail to make any such payments Owners shall have the right to terminate this Charter by giving written notice to Charterers or their agents, without prejudice to any claims which Charterers or Owners may have against each other under this Charter or otherwise.	159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176
Laydays/	11. Should the vessel not be ready to load by noon local time on the termination date set out in Part I clause	177

PART II

Termination	(C) Charterers shall have the option of terminating this Charter unless the vessel has been delayed due to Charterers' change of orders pursuant to Part II clause 26, in which case the laydays shall be extended by the period of such delay.	178
	As soon as Owners become aware that the vessel will not be ready to load by noon on the termination date, Owners will give notice to Charterers declaring a new readiness date and ask Charterers to elect whether or not to terminate this Charter.	179
	Within 4 days after such notice, Charterers shall either:	180
	(i) declare this Charter terminated or	181
	(ii) confirm a revised set of laydays which shall be amended such that the new readiness date stated shall be the commencement date and the second day thereafter shall be the termination date or,	182
	(iii) agree a new set of laydays or an extension to the laydays mutually acceptable to Owners and Charterers	183
	The provisions of this clause and the exercise or non-exercise by Charterers of their option to terminate shall not prejudice any claims which Charterers or Owners may have against each other.	184
Laytime	12. (1) The laytime for loading, discharging and all other Charterers' purposes whatsoever shall be the number of running hours specified in Part I clause (I). Charterers shall have the right to load and discharge at all times, including night, provided that they shall pay for all extra expenses incurred ashore.	185
	(2) If vessel is able to, and Charterers so instruct, the vessel shall load earlier than the commencement of laydays and Charterers shall have the benefit of such time saved by way of offset from any demurrage incurred. Such benefit shall be the time between commencement of loading until the commencement of the original laydays.	186
Notice of readiness/ Running time	13. (1) Subject to the provisions of Part II clauses 13(3) and 14,	187
	(a) Time at each loading or discharging port shall commence to run 6 hours after the vessel is in all respects ready to load or discharge and written notice thereof has been tendered by the master or Owners' agents to Charterers or their agents and the vessel is securely moored at the specified loading or discharging berth. However, if the vessel does not proceed immediately to such berth time shall commence to run 6 hours after (i) the vessel is lying in the area where she was ordered to wait or, in the absence of any such specific order, in a usual waiting area and (ii) written notice of readiness has been tendered and (iii) the specified berth is accessible. A loading or discharging berth shall be deemed inaccessible only for so long as the vessel is or would be prevented from proceeding to it by bad weather, tidal conditions, ice, awaiting daylight, pilot or tugs, or port traffic control requirements (except those requirements resulting from the unavailability of such berth or of the cargo). If Charterers fail to specify a berth at any port, the first berth at which the vessel loads or discharges the cargo or any part thereof shall be deemed to be the specified berth at such port for the purposes of this clause.	188
	Notice shall not be tendered before commencement of laydays and notice tendered by radio shall qualify as written notice provided it is confirmed in writing as soon as reasonably possible.	189
	Time shall never commence before six hours after commencement of laydays unless loading commences prior to this time as provided in clause 13 (3).	190
	If Owners fail;	191
	(i) to obtain Customs clearance; and/or	192
	(ii) to obtain free pratique unless this is not customary prior to berthing; and/or	193
	(iii) to have on board all papers/certificates required to perform this Charter, either within the 6 hours after notice of readiness originally tendered or when time would otherwise normally commence under this Charter, then the original notice of readiness shall not be valid. A new notice of readiness may only be tendered when Customs clearance and/or free pratique has been granted and/or all papers/certificates required are in order in accordance with relevant authorities' requirements. Laytime or demurrage, if on demurrage, would then commence in accordance with the terms of this Charter. All time, costs and expenses as a result of delays due to any of the foregoing shall be for Owners' account.	194
	(b) Time shall:	195
	(i) continue to run until the cargo hoses have been disconnected.	196
	(ii) recommence two hours after disconnection of hoses if the vessel is delayed for Charterers' purposes and shall continue until the termination of such delay provided that if the vessel waits at any place other than the berth, any time or part of the time on passage to such other place that occurs after two hours from disconnection of hoses shall not count.	197
	(2) If the vessel loads or discharges cargo by transshipment at sea time shall commence in accordance with Part II clause 13 (I) (a), and run until transshipment has been completed and the vessels have separated, always subject to Part II clause 14.	198
	(3) Notwithstanding anything else in this clause 13, if Charterers start loading or discharging the vessel before time would otherwise start to run under this Charter, time shall run from commencement of such	199

PART II

	loading or discharging.	239
	(4) For the purposes of this clause 13 and of Part II clause 14 and Part II clause 15 "time" shall mean laytime or time counting for demurrage, as the case may be.	240 241
Suspension of time	14. Time shall not count when:	242
	(a) spent on inward passage from the vessel's waiting area to the loading or discharging berth specified by Charterers, even if lightening occurred at such waiting area; or	243 244
	(b) spent in carrying out vessel operations, including but not limited to bunkering, discharging slops and tank washings, and handling ballast, except to the extent that cargo operations are carried on concurrently and are not delayed thereby; or	245 246 247
	(c) lost as a result of:	248
	(i) breach of this Charter by Owners; or	249
	(ii) any cause attributable to the vessel, (including but not limited to the warranties in Part I (A) of this Charter) including breakdown or inefficiency of the vessel; or	250 251
	(iii) strike, lock-out, stoppage or restraint of labour of master, officers or crew of the vessel or tug boats or pilot.	252 253
Demurrage	15. (1) Charterers shall pay demurrage at the rate specified in Part I clause (J).	254
	If the demurrage rate specified in Part I clause (J) is expressed as a percentage of Worldscale such percentage shall be applied to the demurrage rate applicable to vessels of a similar size to the vessel as provided in Worldscale or, for the purpose of clause 10 and/or if this Charter is terminated prior to the commencement of loading, in Worldscale current at the termination date specified in Part I clause (C).	255 256 257 258
	Demurrage shall be paid per running day or pro rata for part thereof for all time which, under the provisions of this Charter, counts against laytime or for demurrage and which exceeds the laytime specified in Part I clause (I). Charterers' liability for exceeding the laytime shall be absolute and shall not in any case be subject to the provisions of Part II clause 32.	259 260 261 262
	(2) If, however, all or part of such demurrage arises out of or results from fire or explosion or strike or failure/breakdown of plant and/or machinery at ports of loading and/or discharging in or about the plant of Charterers, shippers or consignees of the cargo (not being a fire or explosion caused by the negligence or wilful act or omission of Charterers, shippers or consignees of the cargo or their respective servants or agents), act of God, act of war, riot, civil commotion, or arrest or restraint of princes, rulers or peoples, the laytime used and/or the rate of demurrage shall be reduced by half for such laytime used and/or for such demurrage or such parts thereof.	263 264 265 266 267 268
	(3) Owners shall notify Charterers within 60 days after completion of discharge if demurrage has been incurred and any demurrage claim shall be fully and correctly documented, and received by Charterers, within 90 days after completion of discharge. If Owners fail to give notice of or to submit any such claim with documentation, as required herein, within the limits aforesaid, Charterers' liability for such demurrage shall be extinguished.	269 270 271 272 273
	(4) If any part cargo for other charterers, shippers or consignees (as the case may be) is loaded or discharged at the same berth, then any time used by the vessel waiting at or for such berth and in loading or discharging which would otherwise count as laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage, shall be pro-rated in the proportion that Charterers' cargo bears to the total cargo to be loaded or discharged at such berth. If however, the running of laytime or demurrage, if on demurrage, is solely attributable to other parties' cargo operations then such time shall not count in calculating laytime or demurrage, if on demurrage, against Charterers under this Charter.	274 275 276 277 278 279
Vessel inspection	16. Charterers shall have the right, but no duty, to have a representative attend on board the vessel at any loading and/or discharging ports and the master and Owners shall co-operate to facilitate his inspection of the vessel and observation of cargo operations. However, such right, and the exercise or non-exercise thereof, shall in no way reduce the master's or Owners' authority over, or responsibility to Charterers and third parties for, the vessel and every aspect of her operation, nor increase Charterers' responsibilities to Owners or third parties for the same.	280 281 282 283 284 285
Cargo inspection	17. This clause 17 is without prejudice to Part II clause 2 hereof. Charterers shall have the right to require inspection of the vessel's tanks at loading and/or discharging ports to ascertain the quantity and quality of the cargo, water and residues on board. Depressurisation of the tanks to permit inspection and/or ullaging shall be carried out in accordance with the recommendations in the latest edition of the ISGOTT guidelines. Charterers shall also have the right to inspect and take samples from the bunker tanks and other non-cargo spaces. Any delay to the vessel caused by such inspection and measurement or associated depressurising/repressurising of tanks shall count against laytime, or if the vessel is on demurrage, for demurrage.	286 287 288 289 290 291 292
Cargo measurement	18. The master shall ascertain the contents of all tanks before and after loading and before and after discharging, and shall prepare tank-by-tank ullage reports of the cargo, water and residues on board which shall be promptly made available to Charterers or their representative if requested. Each such ullage report shall show actual ullage/dips, and densities at observed and standard temperature (15° Celsius). All quantities shall be	293 294 295 296

PART II

	expressed in cubic metres at both observed and standard temperature.	297
Inert gas	19. The vessel's inert gas system (if any) shall comply with Regulation 62, Chapter II-2 of the 1974 Safety of Life at Sea Convention as modified by the Protocol of 1978, and any subsequent amendments, and Owners warrant that such system shall be operated (subject to the provisions of Part II clause 2), during loading, throughout the voyage and during discharge, and in accordance with the guidance given in the IMO publication "Inert Gas System (1983)". Should the inert gas system fail, Section 8 (Emergency Procedures) of the said IMO publication shall be strictly adhered to and time lost as a consequence of such failure shall not count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	298 299 300 301 302 303 304
Crude oil washing	20. If the vessel is equipped for crude oil washing Charterers shall have the right to require the vessel to crude oil wash, concurrently with discharge, those tanks in which Charterers' cargo is carried. If crude oil washing is required by Charterers any additional discharge time thereby incurred, always subject to the next succeeding sentences, shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage. The number of hours specified in Part I clause (A) (I) (vii) shall be increased by 0.6 hours per cargo tank washed, always subject to a maximum increase of 8 hours. If vessel fails to maintain 100 PSI throughout the discharge then any time over 24 hours, plus the additional discharge performance allowance under this clause, shall not count as laytime or demurrage, if on demurrage. This clause 20 does not reduce Owners' liability for the vessel to perform her service with utmost despatch as set out in Part II, Clause 3(1). The master shall provide Charterers with a crude oil washing log identifying each tank washed, and stating whether such tank has been washed to the MARPOL minimum standard or has been the subject of additional crude oil washing and whether requested by Charterers or otherwise.	305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315
Overage insurance	21. Any additional insurance on the cargo required because of the age of the vessel shall be for Owners' account.	316 317
Ice	22. The vessel shall not be required to force ice or to follow icebreakers. If the master finds that a nominated port is inaccessible due to ice, the master shall immediately notify Charterers requesting revised orders and shall remain outside the ice-bound area; and if after arrival at a nominated port there is danger of the vessel being frozen in, the vessel shall proceed to the nearest safe and ice free position and at the same time request Charterers to give revised orders. In either case if the affected port is: (i) the first or only loading port and no cargo has been loaded, Charterers shall either nominate another port, or give notice cancelling this Charter in which case they shall pay at the demurrage rate in Part I clause (J) for the time from the master's notification aforesaid or from notice of readiness on arrival, as the case may be, until the time such cancellation notice is given; (ii) a loading port and part of the cargo has been loaded, Charterers shall either nominate another port, or order the vessel to proceed on the voyage without completing loading in which case Charterers shall pay for any deadfreight arising therefrom; (iii) a discharging port, Charterers shall either nominate another port or order the vessel to proceed to or return to and discharge at the nominated port. If the vessel is ordered to proceed to or return to a nominated port, Charterers shall bear the risk of the vessel being damaged whilst proceeding to or returning to or at such port, and the whole period from the time when the master's request for revised orders is received by Charterers until the vessel can safely depart after completion of discharge shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage. If, as a consequence of Charterers revising orders pursuant to this clause, the nominated port(s) or the number or rotation of ports is changed, freight shall nevertheless be paid for the voyage which the vessel would otherwise have performed had the orders not been so revised, such freight to be increased or reduced by the amount by which, as a result of such revision of orders, (a) the time used including any time awaiting revised orders (which shall be valued at the demurrage rate in Part I clause (J)), and (b) the bunkers consumed, at replacement cost and (c) the port charges for the voyage actually performed are greater or less than those that would have been incurred on the voyage which, but for the revised orders under this clause, the vessel would have performed.	318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346
Quarantine	23. Time lost due to quarantine shall not count against laytime or for demurrage unless such quarantine was in force at the time when the affected port was nominated by Charterers.	347 348
Agency	24. The vessel's agents shall be nominated by Charterers at nominated ports of loading and discharging. Such agents, although nominated by Charterers, shall be employed and paid by Owners.	349 350
Charterers' obligation at shallow draft	25.(1) If the vessel, with the quantity of cargo then on board, is unable due to inadequate depth of water in the port safely to reach any specified discharging berth and discharge the cargo there always safely afloat, Charterers shall specify a location within port limits where the vessel can discharge sufficient cargo into vessels or	351 352 353

PART II

port/ Lightening in port	lighters to enable the vessel safely to reach and discharge cargo at such discharging berth, and the vessel shall lighten at such location.	354 355
	(2) If the vessel is lightened pursuant to clause 25(1) then, for the purposes of the calculation of laytime and demurrage, the lightening place shall be treated as the first discharging berth within the port where such lightening occurs.	356 357 358
Charterers' orders/ Change of orders/ Part cargo transhipment	26. (1) If, after loading and/or discharging ports have been nominated, Charterers wish to vary such nominations or their rotation, Charterers may give revised orders subject to Part I clause (D) and/or (E), as the case may be. Charterers shall reimburse Owners at the demurrage rate provided in Part I clause (J) for any deviation or delay which may result therefrom and shall pay at replacement cost for any extra bunkers consumed. Charterers shall not be liable for any other loss or expense which is caused by such variation.	359 360 361 362 363
	(2) Subject to Part II clause 33(6), Charterers may order the vessel to load and/or discharge any part of the cargo by transhipment at sea in the vicinity of any nominated port or en route between two nominated ports, in which case unless Charterers elect, (which they may do at any time) to treat the place of such transhipment as a load or discharge port (subject to the number of ports and ranges in Part I clauses (D) and (E) of this Charter), Charterers shall reimburse Owners at the demurrage rate specified in Part I clause (J) for any additional steaming time and/or delay which may be incurred as a consequence of proceeding to and from the location at sea of such transhipment and, in addition, Charterers shall pay at replacement cost for any extra bunkers consumed.	364 365 366 367 368 369 370
	(3) Owners warrant that the vessel, master, officers and crew are, and shall remain during this Charter, capable of safely carrying out all the procedures in the current edition of the ICS/ OCIMF Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum). Owners further warrant that when instructed to perform a ship to ship transfer the master Officers and crew shall, at all times, comply with such procedures. Charterers shall provide, and pay for, the necessary equipment and, if necessary, mooring master, for such ship to ship operation.	371 372 373 374 375
Heating of cargo	27. If Charterers require cargo heating the vessel shall, on passage to and whilst at discharging port(s), Maintain the cargo at the loaded temperature or at the temperature stated in Part I clause (A) (I) (iv), whichever is the lower. Charterers may request that the temperature of the cargo be raised above or lowered below that at which it was loaded, in which event Owners shall use their best endeavours to comply with such request and Charterers shall pay at replacement cost for any additional bunkers consumed and any consequential delay to the vessel shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	376 377 378 379 380 381
ETA	28. (1) Owners shall give Charterers a time and date of expected arrival at the first load port or if the loading range is in the Arabian Gulf, the time of her expected arrival off Quoin Island (hereinafter called "load port" in this clause) at the date of this Charter. Owners shall further advise Charterers at any time between the Charter date and arrival at load port of any variation of 6 hours or more in vessel's expected arrival time/date at the load port.	382 383 384 385 386
	(2) Owners undertake that, unless Charterers require otherwise, the master shall:	387
	(a) advise Charterers immediately on leaving the final port of call on the previous voyage of the time and date of the vessel's expected arrival at the first loading port and shall further advise Charterers 72, 48, 36, and 24 hours before the expected arrival time/date.	388 389 390
	(b) advise Charterers immediately after departure from the final loading port, of the vessel's expected time of arrival at the first discharging port or the area at sea to which the vessel has been instructed to proceed for wireless orders, and confirm or amend such advice not later than 72, 48, 36 and 24 hours before the vessel is due at such port or area;	391 392 393 394
	(c) advise Charterers immediately of any variation of more than six hours from expected times of arrival at loading or discharging ports, Quoin Island or such area at sea to Charterers;	395 396
	(d) address all messages as specified in Part I clause (K).	397
	Owners shall be responsible for any consequences or additional expenses arising as a result of non-compliance with this clause.	398 399
	(3) If at any time prior to the tender of notice of readiness at the first load port, the vessel ceases to comply with the description set out in Part I clause (A) and in any questionnaire(s), the Owners shall immediately notify Charterers of the same, providing full particulars, and explaining what steps Owners are taking to ensure that the vessel will so comply. Any silence or failure on the part of Charterers to respond to or any inaction taken in respect of any such notice shall not amount to a waiver of any rights or remedies which Charterers may have in respect of the matters notified by Owners.	400 401 402 403 404 405
Packed cargo	29. Charterers have the option of shipping products and/or general cargo in available dry cargo space, the Quantity being subject to the master's discretion. Freight shall be payable at the bulk rate in accordance with Part II clause 5 and Charterers shall pay in addition all expenses incurred solely as a result of the packed cargo being carried. Delay occasioned to the vessel by the exercise of such option shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	406 407 408 409 410
Subletting/	30. Charterers shall have the option of sub-chartering the vessel and/or of assigning this Charter to any	411

PART II

Assignment	person or persons, but Charterers shall always remain responsible for the due fulfilment of all the terms and conditions of this Charter. Additionally Charterers may novate this charter to any company of the Royal Dutch/Shell Group of Companies.	412 413 414
Liberty	31. The vessel shall be at liberty to tow or be towed, to assist vessels in all positions of distress and to deviate for the purpose of saving life or property. On the laden voyage the vessel shall not take on bunkers or deviate or stop, except as allowed in this clause 31, without prior permission of Charterers , Cargo Insurers, and Owners’ P&I Club.	415 416 417 418
Exceptions	32. (1) The vessel, her master and Owners shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be liable for any loss or damage or delay or failure arising or resulting from any act, neglect or default of the master, pilots, mariners or other servants of Owners in the navigation or management of the vessel; fire, unless caused by the actual fault or privity of Owners; collision or stranding; dangers and accidents of the sea; explosion, Bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in hull, equipment or machinery; provided, however, that Part I clause (A) and Part II clauses 1 and 2 hereof shall be unaffected by the foregoing. Further, neither the vessel, her master or Owners, nor Charterers shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be liable for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, act of public enemies, seizure under legal process, quarantine restrictions, strikes, lock-outs, restraints of labour, riots, civil commotions or arrest or restraint of princes, rulers or people. (2) Nothing in this Charter shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the right of Owners or of any other relevant persons to limit their liability under any available legislation or law. (3) Clause 32(1) shall not apply to or affect any liability of Owners or the vessel or any other relevant person in respect of (a) loss or damage caused to any berth, jetty, dock, dolphin, buoy, mooring line, pipe or crane or other works or equipment whatsoever at or near any port to which the vessels may proceed under this Charter, whether or not such works or equipment belong to Charterers, or (b) any claim (whether brought by Charterers or any other person) arising out of any loss of or damage to or in connection with the cargo. Any such claim shall be subject to the Hague-Visby Rules or the Hague Rules, or the Hamburg Rules as the case may be, which ought pursuant to Part II clause 37 hereof to have been incorporated in the relevant bill of lading (whether or not such Rules were so incorporated) or, if no such bill of lading is issued, to the Hague-Visby rules unless the Hamburg Rules compulsory apply in which case to the Hamburg Rules.	419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443
Bills of lading	33. (1) Subject to the provisions of this clause Charterers may require the master to sign lawful bills of lading for any cargo in such form as Charterers direct. (2) The signing of bills of lading shall be without prejudice to this Charter and Charterers hereby indemnify Owners against all liabilities that may arise from signing bills of lading to the extent that the same impose liabilities upon Owners in excess of or beyond those imposed by this Charter. (3) All bills of lading presented to the master for signature, in addition to complying with the Requirements of Part II clauses 35, 36 and 37, shall include or effectively incorporate clauses substantially similar to the terms of Part II clauses 22, 33(7) and 34. (4) All bills of lading presented for signature hereunder shall show a named port of discharge. If when bills of lading are presented for signature discharging port(s) have been nominated hereunder, the discharging port(s) shown on such bills of lading shall be in conformity with the nominated port(s). If at the time of such presentation no such nomination has been made hereunder, the discharging port(s) shown on such bills of lading must be within Part I clause (E) and shall be deemed to have been nominated hereunder by virtue of such presentation. (5) Article III Rules 3 and 5 of the Hague-Visby Rules shall apply to the particulars included in the bills of lading as if Charterers were the shippers, and the guarantee and indemnity therein contained shall apply to the description of the cargo furnished by or on behalf of Charterers. (6) Notwithstanding any other provisions of this Charter, Owners shall be obliged to comply with any orders from Charterers to discharge all or part of the cargo provided that they have received from Charterers written confirmation of such orders. If Charterers by telex, facsimile or other form of written communication that specifically refers to this clause request Owners to discharge a quantity of cargo either: (a) without bills of lading and/or (b) at a discharge place other than that named in a bill of lading and/or (c) that is different from the bill of lading quantity then Owners shall discharge such cargo in accordance with Charterers’ instructions in consideration of receiving the Following indemnity which shall be deemed to be given by Charterers on each and every such occasion and which is limited in value to 200 per cent of the C.I.F. value of the cargo on board:	444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471

PART II

(i)	Charterers shall indemnify Owners, and Owners’ servants and agents in respect of any liability loss or damage of whatsoever nature (including legal costs as between attorney or solicitor and client and associated expenses) which Owners may sustain by reason of delivering such cargo in accordance with Charterers’ request.	472 473 474
(ii)	If any proceeding is commenced against Owners or any of Owners’ servants or agents in connection with the vessel having delivered cargo in accordance with such request, Charterers shall provide Owners or any of Owners’ servants or agents from time to time on demand with sufficient funds to defend the said proceedings.	475 476 477
(iii)	If the vessel or any other vessel or property belonging to Owners should be arrested or detained, or if the arrest or detention thereof should be threatened, by reason of discharge in accordance with Charterers’ instruction as aforesaid, Charterers shall provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such vessel or property and Charterers shall indemnify Owners in respect of any loss, damage or expenses caused by such arrest or detention whether or not the same may be justified.	478 479 480 481 482
(iv)	Charterers shall, if called upon to do so at any time while such cargo is in Charterers’ possession, custody or control, redeliver the same to Owners.	483 484
(v)	As soon as all original bills of lading for the above cargo which name as discharge port the place where delivery actually occurred shall have arrived and/or come into Charterers’ possession, Charterers shall produce and deliver the same to Owners, whereupon Charterers’ liability hereunder shall cease. Provided however, if Charterers have not received all such original bills of lading by 24.00 hours on the day 36 calendar months after the date of discharge, then this indemnity shall terminate at that time unless before that time Charterers have received from Owners written notice that:	485 486 487 488 489 490
(a)	some person is making a claim in connection with Owners delivering cargo pursuant to Charterers’ request or	491
(b)	legal proceedings have been commenced against Owners and/or carriers and/Charterers and/or any of their respective servants or agents and/or the vessel for the same reason.	492 493
	When Charterers have received such a notice, then this indemnity shall continue in force until such claim or legal proceedings are settled. Termination of this indemnity shall not prejudice any legal rights a party may have outside this indemnity.	494 495 496
(vi)	Owners shall promptly notify Charterers if any person (other than a person to whom Charterers ordered cargo to be delivered) claims to be entitled to such cargo and/or if the vessel or any other property belonging to Owners is arrested by reason of any such discharge of cargo.	497 498 499
(vii)	This indemnity shall be governed and construed in accordance with the English law and each and any dispute arising out of or in connection with this indemnity shall be subject to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.	500 501 502
(7)	The master shall not be required or bound to sign bills of lading for any blockaded port or for any port which the master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach.	503 504
(8)	Charterers hereby warrant that on each and every occasion that they issue orders under Part II clauses 22, 26, 34 or 38 they will have the authority of the holders of the bills of lading to give such orders, and that such bills of lading will not be transferred to any person who does not concur therein.	505 506 507
(9)	Owners hereby agree that original bill(s) of lading, if available, will be allowed to be placed on board. If original bill(s) of lading are placed on board, Owners agree that vessel will discharge cargo against such bill(s) of lading carried on board, on receipt of receivers’ proof of identity.	508 509 510
War risks	34.(1) If	511
(a)	any loading or discharging port to which the vessel may properly be ordered under the provisions of this Charter or bills of lading issued pursuant to this Charter be blockaded, or	512 513
(b)	owing to any war, hostilities, warlike operation, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (i) entry to any such loading or discharging port or the loading or discharging of cargo at any such port be considered by the master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (ii) it be considered by the master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible or prohibited for the vessel to reach any such loading or discharging port,	514 515 516 517 518
	Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other loading or discharging port within the ranges specified in Part I clause (D) or (E) respectively (provided such other port is not blockaded and that entry thereto or loading or discharging of cargo thereat or reaching the same is not in the master’s or Owners’ opinion dangerous or impossible or prohibited).	519 520 521 522
(2)	If no orders be received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received from Owners a request for the nomination of a substitute port, then	523 524
(a)	if the affected port is the first or only loading port and no cargo has been loaded, this Charter shall terminate forthwith;	525 526
(b)	if the affected port is a loading port and part of the cargo has already been loaded, the vessel may proceed on passage and Charterers shall pay for any deadfreight so incurred;	527 528
(c)	if the affected port is a discharging port, Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any port which they or the master may in their or his discretion decide on (whether within the range specified in Part I clause (E) or not) and such discharging shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned.	529 530 531 532

PART II

	(3) If in accordance with clause 34(1) or (2) cargo is loaded or discharged at any such other port, freight shall be paid as for the voyage originally nominated, such freight to be increased or reduced by the amount by which, as a result of loading or discharging at such other port,	533 534 535
	(a) the time on voyage including any time awaiting revised orders (which shall be valued at the demurrage rate in Part I clause (J)), and	536 537
	(b) the bunkers consumed, at replacement cost, and	538
	(c) the port charges	539
	for the voyage actually performed are greater or less than those which would have been incurred on the voyage originally nominated save as aforesaid, the voyage actually performed shall be treated for the purpose of this Charter as if it were the voyage originally nominated.	540 541 542
	(4) The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.	543 544 545 546 547 548 549
	If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations as are mentioned in clause 34 (4), the vessel does not proceed to the discharging port or ports originally nominated or to which she may have been properly ordered under the provisions of this Charter or bills of lading issued pursuant to this Charter, the vessel may proceed to any discharging port or ports which the master or Owners in his or their discretion may decide and there discharge the cargo. Such discharging shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and Owners shall be entitled to freight as if discharging had been effected at the port or ports originally nominated or to which the vessel may have been properly ordered under the provisions of this Charter or bills of lading issued pursuant to this Charter. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other discharging port shall be paid by Charterers and Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.	550 551 552 553 554 555 556 557 558
	(5) Owners shall pay for all additional war risk insurance premiums, both for annual periods and also for the specific performance of this Charter, on the Hull and Machinery value, as per Part I clause (A) (I) (xiii) applicable at the date of this Charter, or the date the vessel was fixed “on subjects” (whichever is the earlier), and all reasonable crew war bonus. The period of voyage additional war risks premium shall commence when the vessel enters a war risk zone as designated by the London insurance market and cease when the vessel leaves such zone. If the vessel is already in such a zone the period shall commence on tendering notice of readiness under this Charter.	559 560 561 562 563 564
	Any increase or decrease in voyage additional war risk premium and any period in excess of the first fourteen days shall be for Charterers’ account and payable against proven documentation. Any discount or rebate refunded to Owners for whatever reason shall be passed on to Charterers. Any premiums, and increase thereto, attributable to closure insurance (i.e. blocking and trapping) shall be for Owners’ account.	565 566 567 568
Both to blame clause	35. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause, which shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter shall apply: "If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or the Carrier.	569 570 571 572 573 574 575 576 577
	The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact."	578 579
General average/ New Jason clause	36. General average shall be payable according to the York/Antwerp Rules 1994, as amended from time to time, and shall be adjusted in London. All disputes relating to General Average shall be resolved in London in accordance with English Law. Without prejudice to the foregoing, should the adjustment be made in accordance with the Law and practice of the United States of America, the following clause, which shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter, shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, 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 cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, 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 cargo.	580 581 582 583 584 585 586 587 588
	If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or its agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery."	589 590 591 592

PART II

Clause	37. The following clause shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter:	593
Paramount	(1) Subject to sub-clauses (2) or (3) hereof, this bill of lading shall be governed by, and have effect subject to the rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to bills of lading signed at Brussels on 25 th August 1924 (hereafter the “Hague Rules”) as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 rd February 1968 (hereafter the “Hague-Visby Rules”). Nothing contained herein shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or any increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hague-Visby Rules.	594 595 596 597 598
	(2) If there is governing legislation which applies the Hague Rules compulsorily to this bill of lading, to the exclusion of the Hague-Visby Rules, then this bill of lading shall have effect subject to the Hague Rules. Nothing herein contained shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hague Rules.	599 600 601 602
	(3) If there is governing legislation which applies the United Nations Convention on the Carriage of Goods By Sea 1978 (hereafter the “Hamburg Rules”) compulsorily to this bill of lading to the exclusion of the Hague-Visby Rules, then this bill of lading shall have effect subject to the Hamburg Rules. Nothing herein contained shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hamburg Rules.	603 604 605 606
	(4) If any term of this bill of lading is repugnant to the Hague-Visby Rules, or Hague Rules or Hamburg Rules, if applicable, such term shall be void to that extent but no further.	607 608
	(5) Nothing in this bill of lading shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the right of any relevant party or person to limit his liability under any available legislation and/or law.	609 610
Back loading	38. Charterers may order the vessel to discharge and/or backload a part or full cargo at any nominated port within the loading / discharging ranges specified within Part I clauses (D/E) and within the rotation of the ports previously nominated, provided that any cargo loaded is of the description specified in Part I clause (F) and that the master in his reasonable discretion determines that the cargo can be loaded, segregated and discharged without risk of contamination by, or of any other cargo.	611 612 613 614
	Charterers shall pay in respect of loading, carrying and discharging such cargo as follows:	615
	(a) a lumpsum freight calculated at the demurrage rate specified in Part I clause (J) on any additional port time used by the vessel; and	616 617
	(b) any additional expenses, including bunkers consumed (at replacement cost) over above those required to load and discharge one full cargo and port costs which included additional agency costs; and	618
	(c) if the vessel is fixed on a Worldscale rate in Part I clause (G) then freight shall always be paid for the whole voyage at the rate(s) specified in Part I clause (G) on the largest cargo quantity carried on any ocean leg.	619 620
Bunkers	39. Owners shall give Charterers or any other company in the Royal Dutch/Shell Group of Companies first option to quote for the supply of bunker requirements for the performance of this Charter.	621 622
Oil pollution prevention/ Ballast management	40.(1) Owners shall ensure that the master shall:	623
	(a) comply with MARPOL 73/78 including any amendments thereof;	624
	(b) collect the drainings and any tank washings into a suitable tank or tanks and, after maximum separation of free water, discharge the bulk of such water overboard, consistent with the above regulations; and	625 626
	(c) thereafter notify Charterers promptly of the amounts of oil and free water so retained on board and details of any other washings retained on board from earlier voyages (together called the "collected washings").	627 628
	(d) not to load on top of such ‘collected washings’ without specific instructions from Charterers.	629
	(e) provide Charterers with a slops certificate to be made up and signed by the master and an independent surveyor/terminal representative. The certificate shall indicate:	630 631
	Origin and composition of slops, Volume, Free water and API measured in barrels at 60 deg F.	632
	(2) On being so notified, Charterers, in accordance with their rights under this clause (which shall include without limitation the right to determine the disposal of the collected washings), shall before the vessel's arrival at the loading berth (or if already arrived as soon as possible thereafter) give instructions as to how the collected washings shall be dealt with. Owners shall ensure that the master on the vessel's arrival at the loading berth (or if already arrived as soon as possible thereafter) shall arrange in conjunction with the cargo suppliers for the measurement of the quantity of the collected washings and shall record the same in the vessel's ullage record.	633 634 635 636 637 638
	(3) Charterers may require the collected washings to be discharged ashore at the loading port, in which case no freight shall be payable on them.	639 640
	(4) Alternatively Charterers may require either that the cargo be loaded on top of the collected washings and the collected washings be discharged with the cargo, or that they be kept separate from the cargo in which case Charterers shall pay for any deadfreight incurred thereby in accordance with Part II clause 8 and shall, if practicable, accept discharge of the collected washings at the discharging port or ports.	641 642 643 644
	In either case, provided that the master has reduced the free water in the collected washings to a minimum consistent with the retention on board of the oil residues in them and consistent with sub-clause (1)(a) above, freight in accordance with Part II clause 5 shall be payable on the quantity of the collected washings as if such quantity were included in a bill of lading and the figure therefore furnished by the shipper provided, however, that	645 646 647 648
	(i) if there is a provision in this Charter for a lower freight rate to apply to cargo in excess of an agreed quantity, freight on the collected washings shall be paid at such lower rate (provided such agreed quantity of cargo has been loaded) and	649 650 651

PART II

	(ii) if there is provision in this Charter for a minimum cargo quantity which is less than a full cargo, then whether or not such minimum cargo quantity is furnished, freight on the collected washings shall be paid as if such minimum cargo quantity had been furnished, provided that no freight shall be payable in respect of any collected washings which are kept separate from the cargo and not discharged at the discharge port.	652 653 654 655
	(5) Whenever Charterers require the collected washings to be discharged ashore pursuant to this clause, Charterers shall provide and pay for the reception facilities, and the cost of any shifting there for shall be for Charterers' account. Any time lost discharging the collected washings and/or shifting therefore shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	656 657 658 659
	(6) Owners warrant that the vessel will arrive at the load port with segregated/ clean ballast as defined by Annex I of MARPOL 73/78 including any amendments thereof.	660 661
Oil response pollution and insurance	41. (1) Owners warrant that throughout the duration of this Charter the vessel will be: (i) owned or demise chartered by a member of the 'International Tanker Owners Pollution Federation Limited, and (ii) entered in the Protection and Indemnity (P&I) Club stated in Part I clause (A) I (xii) . (2) It is a condition of this Charter that Owners have in place insurance cover for oil pollution for the maximum on offer through the International Group of P&I Clubs but always a minimum of United States Dollars1,000,000,000 (one thousand million). If requested by Charterers, Owners shall immediately furnish to Charterers full and proper evidence of the coverage. (3) Owners warrant that the vessel carries on board a certificate of insurance as required by the Civil Liability Convention for Oil Pollution damage. Owners further warrant that said certificate will be maintained effective throughout the duration of performance under this Charter. All time, costs and expense as a result of Owners' failure to comply with the foregoing shall be for Owners' account. (4) Owners warrant that where the vessel is a "Relevant Ship", they are a "Participating Owner", both as defined in the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement ("STOPIA") and that the vessel is entered in STOPIA, and shall so remain during the currency of this Charter, provided always that STOPIA is not terminated in accordance with Clause VIII of its provisions.	662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674
Lien	42. Owners shall have an absolute lien upon the cargo and all subfreights for all amounts due under this charter and the cost of recovery thereof including any expenses whatsoever arising from the exercise of such lien.	675 676
Drugs and alcohol	43. Owners are aware of the problem of drug and alcohol abuse and warrant that they have a written policy in force, covering the vessel, which meets or exceeds the standards set out in the "Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol on board Ship" as published by OCIMF dated June 1995. Owners further warrant that this policy shall remain in force during the period of this Charter and such policy shall be adhered to throughout this Charter.	677 678 679 680 681
ITWF	44. Owners warrant that the terms of employment of the vessel's staff and crew will always remain acceptable to the International Transport Workers Federation on a worldwide basis. All time, costs and expenses incurred as a result of Owners' failure to comply with foregoing shall be for Owners' account.	682 683 684
Letters of protest/ Deficiencies	45. It is a condition of this Charter that from the time the vessel sails to the first load port there will be no Letter(s) of Protest ("LOP"'s) or deficiencies outstanding against the vessel. This refers to LOP's or deficiencies issued by Terminal Inspectorate or similar Port or Terminal or Governmental Authorities.	685 686 687
Documentation	46. Owners shall ensure that the master and agents produce documentation and provide Charterers with copies of all such documentation relevant to each port and berth call and all transshipments at sea, including but not limited to: Notice of Readiness / Statement of Facts / Shell Form 19x (if Charterers nominate agents under Part II clause 24) / Time sheet(s) / LOPs/ Hourly pumping logs /COW performance logs by facsimile (to the number advised in the voyage instructions). These documents to be faxed within 48 hours from sailing from each load or discharge port or transshipment area. If the vessel does not have a facsimile machine on board the master shall advise Charterers, within 48 hours from sailing from each port under this Charter, of the documents he has available and ensure copies of such documents are faxed by agents to Charterers from the relevant port of call or at latest from the next port of call. Complying with this clause does not affect the terms of Part II clause 15(3) with regard to notification and submission of a fully documented claim for demurrage or a claim described in Part II clause 6(3) of this Charter. Any documents to be faxed under this clause may be, alternatively, scanned and e-mailed to Charterers. If any actions or facilities of Suppliers / Receivers / Terminal/ Transshipment vessels or Charterers, as applicable, impinge on the vessel's ability to perform the warranties and / or guarantees of performance under this Charter the master must issue a LOP to such effect. If the master fails to issue such LOP then Owners shall be deemed to have waived any rights to claim. Master and agents shall ensure that all documents concerning port/berth and cargo activities at all ports/berths and transshipment at sea places are signed by both an officer of the vessel and a representative of either Suppliers / Receivers / Terminal / Transshipment vessels or Charterers, as applicable. If such a signature from Suppliers / Receivers / Terminal/ Transshipment vessels or Charterers, as applicable, is not obtainable the master or his agents should issue a LOP to such effect. All LOP's issued by master or his agents or received by master or his agents must be forwarded to Charterers as per the terms of this clause.	688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706
Administration	47. The agreed terms and conditions of this Charter shall be recorded and evidenced by the production of a fixture note sent to both Charterers and Owners within 24 hours of the fixture being concluded. This fixture note shall state the name and date of	707 708

This document is a computer generated SHELLVOY6 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II

	the standard pre-printed Charter Party Form, on which the Charter is based, along with all amendments / additions/ deletions to such charter party form. All further additional clauses agreed shall be reproduced in the fixture note with full wording. This fixture note shall be approved and acknowledged as correct by both Owners and Charterers to either the Ship Broker through whom they negotiated or, if no Ship Broker was involved, to each other within two working days after fixture concluded. No formal written and signed Charter Party will be produced unless specifically requested by Charterers or Owners or is required by additional clauses of this Charter.	709 710 711 712 713 714
Cargo retention	48. If on completion of discharge any liquid cargo of a pumpable nature remains on board (the presence and quantity of such cargo having been established, by application of the wedge formula in respect of any tank the contents of which do not reach the forward bulkhead, by an independent surveyor, appointed by Charterers and paid jointly by Owners and Charterers), Charterers shall have the right to deduct from freight an amount equal to the FOB loading port value of such cargo, cargo insurance plus freight thereon; provided, however, that any action or lack of action hereunder shall be without prejudice to any other rights or obligations of Charterers, under this Charter or otherwise, and provided further that if Owners are liable to any third party in respect of failure to discharge such pumpable cargo, or any part thereof, Charterers shall indemnify Owners against such liability up to the total amount deducted under this clause.	715 716 717 718 719 720 721 722
Hydrogen sulphide	49. Owners shall comply with the requirements in ISGOTT (as amended from time to time) concerning Hydrogen Sulphide and shall ensure that prior to arrival at the load port the Hydrogen Sulphide (ppm by volume in vapour) level in all bunker, ballast and empty cargo spaces is below the Threshold Limit Value (“TLV”) - Time Weighted Average (“TWA”). If on arrival at the loading terminal, the loading authorities, inspectors or other authorised and qualified personnel declare that the Hydrogen Sulphide levels in the vessels’ tanks exceed the TLV- TWA and request the vessel to reduce the said level to within the TLV-TWA then the original notice of readiness shall not be valid. A valid notice of readiness can only be tendered and laytime, or demurrage time, if on demurrage, to the relevant authorities can only start to run in accordance with Part II clause 13 when the TLV-TWA is acceptable. If the vessel is unable to reduce the levels of Hydrogen Sulphide within a reasonable time Charterers shall have the option of cancelling this Charter without penalty and without prejudice to any claims which Charterers may have against Owners under this Charter.	723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733
Port regulations	50. Owners warrant that the vessel will fully comply with all port and terminal regulations at any named port in this Charter, and any ports to which Charterers may order the vessel to under this Charter in accordance with Part I clauses (D/E) provided that Owners have a reasonable opportunity to acquaint themselves with the regulations at such ports.	734 735 736
Single Point/ Buoy and jetty mooring	51. (1) Owners warrant that: (a) the vessel complies with the OCIMF recommendations, current at the date of this Charter, for equipment employed in the mooring of ships at single point moorings in particular for tongue type or hinged bar type chain stoppers and that the messenger from the Chain Stopper(s) is secured on a winch drum (not a drum end) and that the operation is totally hands free. (b) the vessel complies and operates in accordance with the recommendations, current at the date of this Charter, contained in the latest edition of OCIMF’s “Mooring Equipment Procedures” (2) If requested by Charterers, or in the event of an emergency situation arising whilst the vessel is at a Single Buoy Mooring (“SBM”), the vessel shall pump sea water, either directly from the sea or from vessel’s clean ballast tanks, to flush SBMs floating hoses prior to, during or /after loading and/or discharge of the cargo; this operation to be carried out at Charterers’ expense and with time counting against laytime, or demurrage, if on demurrage. Subject to Owners exercising due diligence in carrying out such an operation Charterers hereby indemnify Owners for any cargo loss or contamination directly resulting from this request. If master or Owners are approached by Suppliers/Receivers or Terminal Operators to undertake such an operation Owners shall obtain Charterers’ agreement before proceeding.	737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751
ISPS/MTSA	52. (1) (a) From the date of coming into force of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (“ISPS Code”) and the US Maritime Transportation Security Act 2002 (“MTSA”) in relation to the vessel, and thereafter during the currency of this Charter, Owners shall procure that both the vessel and "the Company" (as defined by the ISPS Code) and the “owner” (as defined by the MTSA) shall comply with the requirements of the ISPS Code relating to the vessel and “the Company” and the requirements of MTSA relating to the vessel and the “owner”. Upon request Owners shall provide a copy of the relevant International Ship Security Certificate to Charterers. Owners shall provide documentary evidence of compliance with this clause 52 (1) (a). (b) Except as otherwise provided in this Charter, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of Owners or “the Company”/“owner” to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this clause shall be for Owners’ account. (2) (a) Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and other relevant information reasonably required by Owners to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA. Additionally, Charterers shall ensure that the contact details of any sub-charterers are likewise provided to Owners. Furthermore, Charterers shall ensure that all sub-charter parties they enter into shall contain the following	752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766

PART II

	provision:	767
	“The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners”.	768
	(b) Except as otherwise provided in this Charter, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of Charterers to comply with this sub clause (2) shall be for Charterers’ account.	769
	(3) (a) Without prejudice to the foregoing, Owners right to tender notice of readiness and Charterers’ liability for demurrage in respect of any time delays caused by breaches of this clause 52 shall be dealt with in accordance with Part II clauses 13, (Notice of readiness/Running time), 14, (Suspension of Time), and 15,(Demurrage), of the charter.	770
	(b) Except where the delay is caused by Owners and/or Charterers failure to comply, respectively, with clauses (1) and (2) of this clause 52, then any delay arising or resulting from measures imposed by a port facility or by any relevant authority, under the ISPS Code/MTSA, shall count as half rate laytime, or, if the vessel is on demurrage, half rate demurrage.	771
	(4) Except where the same are imposed as a cause of Owners and/or Charterers failure to comply, respectively, with clauses (1) and (2) of this clause 52, then any costs or expenses related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be shared equally between Owners and Charterers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for Owners’ account.	772
	(5) If either party makes any payment which is for the other party’s account according to this clause, the other party shall indemnify the paying party.	773
Business principles	53. Owners will co-operate with Charterers to ensure that the “Business Principles”, as amended from time to time, of the Royal Dutch/Shell Group of Companies, which are posted on the Shell Worldwide Web (www.Shell.com), are complied with.	774
Law and litigation	54. (a) This Charter shall be construed and the relations between the parties determined in accordance with the laws of England.	775
Arbitration	(b) All disputes arising out of this Charter shall be referred to Arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 (or any re-enactment or modification thereof for the time being in force) subject to the following appointment procedure:	776
	(i) The parties shall jointly appoint a sole arbitrator not later than 28 days after service of a request in writing by either party to do so.	777
	(ii) If the parties are unable or unwilling to agree the appointment of a sole arbitrator in accordance with (i) then each party shall appoint one arbitrator, in any event not later than 14 days after receipt of a further request in writing by either party to do so. The two arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator before any substantive hearing or forthwith if they cannot agree on a matter relating to the arbitration.	778
	(iii) If a party fails to appoint an arbitrator within the time specified in (ii) (the “Party in Default”), the party who has duly appointed his arbitrator shall give notice in writing to the Party in Default that he proposes to appoint his arbitrator to act as sole arbitrator.	779
	(iv) If the Party in Default does not within 7 days of the notice given pursuant to (iii) make the required appointment and notify the other party that he has done so the other party may appoint his arbitrator as sole arbitrator whose award shall be binding on both parties as if he had been so appointed by agreement.	780
	(v) Any award of the arbitrator(s) shall be final and binding and not subject to appeal.	781
	(vi) For the purposes of this clause 54 any requests or notices in writing shall be sent by fax, e-mail or telex and shall be deemed received on the day of transmission.	782
	(c) It shall be a condition precedent to the right of any party to a stay of any legal proceedings in which maritime property has been, or may be, arrested in connection with a dispute under this Charter, that that party furnishes to the other party security to which that other party would have been entitled in such legal proceedings in the absence of a stay.	783
Small claims	(d) In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of United States Dollars 50,000 (or such other sum as Owners/Charterers may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators’ Association Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	784
Address commission	55. Charterers shall deduct address commission of 1.25% from all payments under this Charter.	785
Construction	56. The side headings have been included in this Charter for convenience of reference and shall in no way affect the construction hereof.	786

PART II

PART III

Australia	(1)(a)	The vessel shall not transit the Great Barrier Reef Inner Passage, whether in ballast en route to a loadport or laden, between the Torres Strait and Cairns, Australia. If the vessel transits the Torres Strait, the vessel shall use the outer reef passage as approved by the Australian Hydrographer. Owners shall always employ a pilot, when transiting the Torres Strait and for entry and departure through the Reef for ports North of Brisbane.	1 2 3 4 5
	(b)	The vessel shall discharge all ballast water on board the vessel and take on fresh ballast water, always in accordance with safe operational procedures, prior to entering Australian waters.	6 7
	(c)	On entering, whilst within and whilst departing from the port of Sydney Owners and master shall ensure that the water line to highest fixed point distance does not exceed 51.8 (fifty one point eight) metres.	8 9
	(d)	If Charterers or Terminal Operators instruct the vessel to slow the cargo operations down or stop entirely the cargo operations in Sydney during the hours of darkness due to excessive noise caused by the vessel then all additional time shall be for Owners' account.	10 11 12
Goods Services Tax	(e)(i)	Goods Services Tax ("GST") imposed in Australia has application to any supply made under this Charter, the parties agree that the Charterer shall account for GST in accordance with Division 83 of the GST Act even if the Owner becomes registered. The Owner acknowledges that it will not recover from the Charterer an additional amount on account of GST.	13 14 15 16
	(ii)	The Owner acknowledges that it is a non-resident and that it does not make supplies through an enterprise carried on in Australia as defined in section 995-1 of the Income Tax Assessment Act 1997.	17 18
	(iii)	The Charterer acknowledges that it is registered. Where appropriate, terms in this clause have the meaning set out in section 195-1 of the GST Act.	19 20
Brazil	(2) (a)	Owners acknowledge the vessel will have, if Charterers so require, to enter a port or place of clearance within mainland Brazil, to obtain necessary clearance from the Brazilian authorities and/or to pick-up personnel required to be on board during the loading of the cargo at Fluminense FPSO. The vessel then proceeds to the Fluminense FPSO where she can tender her notice of readiness. Time at the port of clearance, taken from arrival at pilot station to dropping outward pilot to be for Charterers' account and payable at the agreed demurrage rate together with freight. However this time not to count as laytime or demurrage if on demurrage.	21 22 23 24 25 26 27
	(b)	Freight payment under Part II clause 5 of this Charter shall be made within 5 banking days of receipt by Charterers of notice of completion of final discharge	28 29
Canada	(3)	Owners warrant that the vessel complies with all the Canadian Oil Spill response regulations currently in force and that the Owner is a member of a certified oil spill response organisation and that the Owners/vessel shall continue to be members of such organisation and comply with the regulations and requirements of such organisation throughout the period of this Charter.	30 31 32 33
Egypt	(4)(a)	Any costs incurred by Charterers for vessel garbage or in vessel deballasting at Sidi Kerir shall be for Owners' account and Charterers shall deduct such costs from freight	34 35
	(b)	Charterers shall have the option for the discharge range Euromed and/or United Kingdom/ Continent (Gibraltar Hamburg range) to instruct the vessel to transit via Suez Canal. In the event that Charterers exercise this option the following shall apply: Charterers option to part discharge Ain Sukhna and reload Sidi Kerir. Charterers will pay the following with freight against Owners' fully documented claim:	36 37 38 39 40
	(c)	time incurred at the demurrage rate on the passage from the point at which the vessel deviates from the direct sailing route between last loadport and Port Suez, till the tendering of notice of readiness at Ain Sukhna, less any time lost by reason of delay beyond Charterers' reasonable control;	41 42 43
	(d)	time incurred at the demurrage rate on the passage from disconnection of hoses at Sidi Kerir to the point at which the vessel rejoins the direct sailing route between Port Said and the first discharge port UK Continent or Mediterranean, less any time lost by reason of delay beyond Charterers' reasonable control;	44 45 46
	(e)	time incurred at the demurrage rate between tendering of notice of readiness at Ain Sukhna and disconnection of hoses there;	47 48
	(f)	time incurred at the demurrage rate between tendering of notice of readiness at Sidi Kerir and disconnection of hoses there;	49 50
	(g)	all bunkers consumed during the periods (c) to (f) above at replacement cost;	51
	(h)	all port charges incurred at Ain Sukhna and Sidi Kerir. Freight rate via Suez shall be based on the Suez/Suez flat rate without the fixed Suez rate differential, other than as described below (the Worldscales rates in Part I clause (G) of this Charter to apply). All canal dues related to Suez laden transit, including Suez Canal port costs, agency fees and expenses, including but not limited to escort tugs and other expenses for canal laden transit, to be for Charterers' account and to be settled directly by them. Charterers' to pay Owners the 'ballast transit only' fixed rate differential as per Worldscales together with freight.	52 53 54 55 56 57 58
India	(5) (a)	In assessing the pumping efficiency under this Charter at ports in India, Owners agree to accept the	59

PART III

	record of pressure maintained as stated in receiver's statement of facts signed by the ship's representative.	60
	(b) Owners shall be aware of and comply with the mooring requirements of Indian ports. All time, costs and expenses as a result of Owners' failure to comply with the foregoing shall be for Owners' account.	61 62 63
	(c) Charterers shall not be liable for demurrage unless the following conditions are satisfied:	64
	(i) the requirements of Part II clause 15 (3) are met in full; and	65
	(ii) a copy of this Charter signed by Owners is received by Charterers at least 2 (two) working days prior to the vessel's arrival in an Indian port.	66 67
	Charterers undertake to pay agreed demurrage liabilities promptly if the above conditions have been satisfied.	68 69
Japan	(6) (a) Owners shall supply Charterers with copies of:-	70
	(i) General Arrangement/Capacity plan; and	71
	(ii) Piping/Fire Fighting Diagrams	72
	as soon as possible, but always within 4 working days after subjects lifted on this Charter.	73
	(b) If requested by Charterers, Owners shall ensure a Superintendent, fully authorised by Owners to act on Owners' and/or master's behalf, is available at all ports within Japan to attend safety meetings prior to vessel's arrival at the port(s) and be in attendance throughout the time in each port and during each cargo operation.	74 75 76 77
	(c) Vessel to record and print out the position with date/time by Global Positioning System when vessel enters Japanese Territorial Waters ("JTW") in order to perform vessel's declaration of entering JTW for crude oil stock piling purpose.	78 79 80
	(d) If under Part I clause (E) of this Charter Japan, or in particular ports or berths in Tokyo Bay and/or the SBM at UBE Refinery, are discharge options and if the vessel is over 220,000 metric tons deadweight and has not previously discharged in Tokyo Bay or the SBM at UBE Refinery then:	81 82 83
	(i) Owners shall submit an application of Safety Pledge Letter confirming that all safety measures will be complied with; and	84 85
	(ii) Present relevant ship data to the Japanese Maritime Safety Agency.	86
	Owners shall comply with the above requirements as soon as possible but always within 4 working days after subjects lifted on this Charter.	87 88
	(e) If Charterers instruct the vessel to make adjustment to vessel's arrival date/time at discharge port(s) in Japan, any adjustments shall be compensated in accordance with Part I clause (L) of this Charter. If vessel is ordered to drift off Japan, at a location in Owners'/master's option, then the following shall apply:-	89 90 91 92
	(i) Time from vessel's arrival at drifting location to the time vessel departs, on receipt of Charterers' instructions, from such location shall be for Charterers' account at the demurrage rate stipulated in Part I clause (J) of this Charter.	93 94 95
	(ii) Bunkers consumed whilst drifting as defined in sub clause (e)(i) above shall be for Charterers' account at replacement cost.	96 97
	Owners shall provide full documentation to support any claim under this clause.	98
New Zealand	(7) (a) Owners of vessels carrying Persistent Oil - as defined by the International Group of P&I Clubs - which shall always incorporate Crude and Fuel Oil, Non Persistent Oil as defined by the International Group of P&I Clubs - which shall always incorporate Petroleum Products; and Chemicals, warrant that the vessel shall comply at all times with the Maritime Safety Authority of New Zealand's Voluntary Routing Code for Shipping whilst transiting the New Zealand coast and / or en route to or from ports in New Zealand and whether laden or in ballast.	99 100 101 102 103 104
	(b) the following voyage routing will apply:	105
	(i) vessel is to keep a minimum of 5 miles off the New Zealand coast (and outlying islands) until approaching the port's pilot station, with the following exceptions:	106
	a) to pass a minimum of 4 miles off the coast when transiting Cook Strait;	107 108
	b) to pass a minimum of 5 miles to the east of Poor Knights Islands and High Peaks Rocks;	109
	c) to pass a minimum of 3 miles from land when transiting the Colville or Jellicoe Channels.	110
	If due to safe navigation and or other weather related reasons the vessel proceeds on a different route to those set out above, the Owners and master shall immediately advise Charterers and Owner's agents in New Zealand of the route being followed and the reasons for such deviation from the above warranted route.	111 112 113
Thailand	(8) If Part I clause (E) of this Charter includes option to discharge at a port/berth in Thailand then the following, which is consistent with industry practice for ships discharging in Thailand, shall apply over and above any other terms contained within this Charter:-	114 115 116
	(a) Laytime shall be 96 running hours	117
	(b) Freight payment under Part II clause 5 of this Charter shall be made within 15 days of receipt by Charterers of notice of completion of final discharge of cargo.	118 119

PART III

	(c) Cargo quantity and quality measurements shall be carried out at load and discharge ports by mutually appointed independent surveyors, with costs to be shared equally between Owners and Charterers. This is additional to any independent surveyors used for the Cargo Retention clause 48 in Part II of this Charter.	120 121 122 123
United Kingdom	(9) (a) It is a condition of this Charter that Owners ensure that the vessel fully complies with the latest Sullom Voe regulations, including but not limited to:- i) current minimum bulk loading rates; and ii) pilot boarding ladder arrangements. Owners shall also comply with Charterers’ instructions regarding the disposal of ballast from the vessel. Charterers shall accept any deadfreight claim that may arise by complying with such instructions. (b) It is also a condition of this Charter that Owners ensure that the vessel fully complies with the latest Tranmere and Shellhaven regulations, including but not limited to:- i) being able to ballast concurrently with discharge ; or ii) maintaining double valve segregation at all times between cargo and ballast if the vessel has to part discharge, stop to ballast, then resume discharge. (c) In the event of loading or discharge at Tranmere, Shell U.K. Ltd. shall appoint tugs, pilots and boatmen on behalf of Owners. The co-ordinator of these services shall be OBC., who will submit all bills to Owners direct, irrespective of whether OBC are appointed agents or not. Owners warrant they will put OBC in funds accordingly.	124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138
United States of America	(10) (a) It is a condition of this Charter that in accordance with U.S. Customs Regulations, 19 CFR 4.7a and 178.2 as amended, Owners have obtained a Standard Carrier Alpha Code (SCAC) and shall include same in the Unique Identifier which they shall enter, in the form set out in the above Customs Regulations, on all the bills of lading, Cargo manifest, Cargo declarations and other cargo documents issued under this Charter allowing carriage of goods to ports in the U.S. Owners shall be liable for all time, costs and expenses and shall indemnify Charterers against all consequences whatsoever arising directly or indirectly from Owners’ failure to comply with the above provisions of this clause. Owners warrant that they are aware of the requirements of the U.S Bureau of Customs and Border Protection ruling issued on December 5th 2003 under Federal Register Part II Department of Homeland Security 19 CFR Parts 4, 103, et al. and will comply fully with these requirements for entering U.S ports.	139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150
Coastguard compliance	(b) Owners warrant that during the term of this Charter the vessel will comply with all applicable U.S. Coast Guard (USCG) Regulations in effect as of the date the vessel is tendered for first loading hereunder. If waivers are held to any USCG regulation Owners to advise Charterers of such waivers, including period of validation and reason(s) for waiver. All time costs and expense as a result of Owners’ failure to comply with the foregoing shall be for Owners’ account. (c) Owners warrant that they will	151 152 153 154 155 156
Laws and regulation	(i) comply with the U.S. Federal Water Pollution Control Act as amended, and any amendments or successors to said Act (ii) comply with all U.S. State Laws and regulations applicable during this Charter, as they apply to the U.S. States that Charterers may order vessel to under Part I clauses (D/E) of this Charter. (iii) have secured, carry aboard the vessel, and keep current any certificates or other evidence of financial responsibility required under applicable U.S. Federal or State Laws and regulations and documentation recording compliance with the requirements of OPA 90, any amendments or succeeding legislation, and any regulations promulgated thereunder. Owners shall confirm that these documents will be valid throughout this Charter.	157 158 159 160 161 162 163 164 165
W-8BEN	(d) If the recipient of the freight due under this Charter does not file taxes within the US, then such recipient shall complete an IRS Form W-8BEN and forward the original by mail to Charterers, attention “Freight Payments”. Should this not be received in a timely manner, then Charterers shall not be liable for interest on late payment of freight, or be in default of this Charter for such late payment.	166 167 168 169
Vapour Recovery System	Owners warrant that the vessel’s vapour recovery system complies with the requirements of the United States Coastguard.	170 171
Vietnam	(11) If required by Charterers, when loading Bach Ho crude oil, Owners will instruct the master to start the cargo heating system(s) prior to loading commencing.	172 173