

**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
FACULTAT NÀUTICA DE BARCELONA**

PROYECTO FINAL DE CARRERA PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
LICENCIADO EN NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

FORMULARIOS ASBATANKVOY

Còmputo de plancha y cálculo de demoras

Director: Dr. Jaime RODRIGO LARRUCEA
Autor: Ignacio CASAMAYOR OTERO

ÍNDICE

ABREVIATURAS	5
I. INTRODUCCIÓN	7
II. DIFERENCIAS Y CARACTERÍSTICAS ENTRE UN CONTRATO DE PUERTO Y UN CONTRATO DE ATRAQUE.....	11
Port Charter.....	14
Berth Charter.....	18
III. RETRASOS EN LA LLEGADA	25
Retrasos en la llegada al puerto de carga.....	25
Retrasos en la llegada al puerto de descarga	35
IV. NOTICE OF READINESS	37
NOR- Inicio del tiempo de plancha.....	37
Recepción del NOR.....	40
Extensión del NOR antes de los días de carga.....	41
Relación entre las 6 primeras horas libres y demoras.....	41
Situaciones.....	42
Legalmente Listo	42
Código De Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)	45
Físicamente Listo.....	48
Geográficamente Listo.....	53
Formatos de cláusulas especiales sobre el notice of readiness.....	58
V. PUMP WARRANTY.....	61
Ratios de carga y descarga.....	61
Pumping In	62
Pumping Out	64
<i>Shore Booster Pumps</i>	64
Necesidades de temperatura de la mercancía.	65
Mangueras de carga	66
<i>Stripping</i>	67
VI. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE	77
Fuerza Mayor	80
Ejemplos de cláusulas	83

VII. TIME BAR.....	85
VIII. DEMORAS	91
Una vez en demoras, siempre en demoras.....	92
Firma de Documentos	95
<i>Charter Parties</i>	95
Documento firmado sin reservas	96
Firma como <i>as agents</i>	96
Firma como <i>representative of Charterer</i>	97
<i>Refused to sign</i>	97
Firma como <i>for receipt only</i>	98
Laytime bank	101
Detención	102
IX. CONCLUSIONES.....	109
X. ANEXO DOCUMENTAL.....	111
XI. BIBLIOGRAFÍA.....	125

ABREVIATURAS

BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CBFS	Carbon Black Feed Stock
CIF	Cost Insurance and Freight
COA	Contract Of Affreightment
EOSP	End Of Sea Passage
ETA	Estimated Time of Arrival
ETD	Estimated Time of Departure
IMO	International Maritime Organization
ISPS	International Ship and Port facility Security
LNG	Liquefied Natural Gas
LOI	Letter Of Indemnity
LPG	Liquefied Petroleum Gas
LSWR	Low Sulfur Waxy Residue
MTSA	Maritime Transportation Security Act
NOR	Notice of Readiness
PBIP	Protección de Buques e Instalaciones Portuarias
PDVSA	Petróleos De Venezuela S.A.
PSI	Pounds per Square Inch
ROB	Remaining On Board
SLC	Sumatra Light Crude
SOF	Statement Of Facts
SOLAS	Safety Of Life At Sea
STS	Ship-To-Ship
ULCC	Ultra Large Crude Carrier
USCG	US Coast Guards
VLCC	Very Large Crude Carrier
WIBON	Whether in berth or not

I. INTRODUCCIÓN

Hace ya casi tres años que el autor empezó a trabajar en una empresa de *brokers*, dedicada a la carga de líquidos a granel en buques tanque. Como consecuencia de su situación en el mercado y como intermediarios entre las partes implicadas (fletador y armador) la experiencia enseña que una de las mejores opciones, si no la mejor, para poder formalizar los contratos internacionales como terceros, era (y es) la utilización de los formularios ASBATANKVOY¹.

Una de las funciones que el autor tuvo que desempeñar en esta empresa fue la de realizar los cálculos de plancha y determinar el precio de las demoras, en caso de que se hubiesen excedido los tiempos acordados entre las partes.

Los formularios ASBATANKVOY, lejos de ser un conjunto de cláusulas de sencilla aplicación, constituyen un conjunto de condicionantes que, todos ellos en su totalidad, conforman una sola unidad pero que dependiendo de cómo se configuren estos condicionantes, los diversos significados del contrato pueden ir en una determinada dirección o en otra totalmente opuesta.

Este hecho conlleva una gran complejidad a la hora de calcular las estadías, el exceso de las cuales provoca unas demoras que tienen que ser cargadas al fletador de acuerdo con el ratio que se haya pactado. Esta complejidad en los cálculos, así como las grandes cantidades pecuniarias que pueden llegar a haber en juego, fueron las causas principales de que el autor empezara a estudiar a conciencia este tipo de contrato, así como otros manuales y casos jurisprudenciales que llegaron a sus manos.

De repente el autor se encontró con una gran cantidad de información en sus manos; mucha más de la que se podía haber llegado a esperar. Este hecho, junto con el que se tratara de una temática no vista hasta ahora en la *Facultat de Nàutica de Barcelona* fueron los causantes de que se iniciara esta aventura por el apasionante mundo del *shipping*.

Precisiones metodológicas:

Varias son las advertencias que se deben tener en cuenta en estas páginas iniciales: en primer lugar, para la mejor comprensión del trabajo resulta sumamente recomendable la lectura de la póliza ASBATANKVOY situada en el Anexo documental (pág. 97). La lectura del contrato es indispensable para poder comprender las explicaciones del proyecto.

¹ Estos documentos son facilitados por la *Baltic and International Maritime Council*.

Por otra parte en este trabajo existe un bilingüismo constante entre castellano e inglés. En el mundo del *shipping* el inglés es el idioma predominante (por no decir exclusivo) y no es común que existan traducciones en estos tipos de contratos. Por este motivo, ni el contrato en sí ni posibles provisiones que se puedan añadir, han sido traducidas. De esta manera se evita la posibilidad de cualquier tipo de adulteración de las nociones que se deben tener en consideración. Debido a esto y a que hay una gran cantidad de términos que, incluso en el día a día, se expresan en inglés, el documento cuenta con una gran cantidad de anglicismos que no hacen sino reflejar la realidad del mundo del negocio marítimo internacional.

Los capítulos son tratados de forma independiente unos de otros, pues los conceptos a tener en cuenta en cada uno de ellos son diferentes y están bien diferenciados. De hecho, puede suceder que un mismo caso se exponga en más de un capítulo, eso sí, exponiendo la parte correspondiente a la temática de la que se trate. En ningún momento hay una repetición de relación caso-conocimiento. Cada capítulo, a excepción del primero que es de nociones básicas, se centra en un precepto diferente del contrato-póliza ASBATANKVOY.

Los capítulos parten de una base de usos y costumbres habitual (*lex mercatoria*) y a partir, de lo que podríamos considerar esos mínimos, se exponen casos jurisprudenciales (*cases law*) que sirven para poder realizar una evaluación de los desarrollos legales que se pueden dar en las sentencias. Pequeños detalles en los clausulados pueden dar lugar a grandes pérdidas pecuniarias para cualquiera de las partes contratantes.

Al final de toda la teoría y la jurisprudencia se detallan un par de casos reales, en los que se realizan y explican los cálculos de los tiempos de plancha. En ambos casos se da el hecho de que el buque entra en demoras. De esta manera, se verá:

- Cómo se calcula el tiempo de plancha.
- Cómo se determinan las demoras.
- La cantidad a pagar por parte del fletador.

Después de todo lo explicado y una vez leído el trabajo, tan sólo desear haber podido proporcionar, al menos, dos cosas. Lo primero, poder haber aportado nuevos conocimientos de una manera más o menos didáctica; lo segundo, dar al mismo una nueva óptica de la realidad jurídico-profesional del mundo del *shipping*.

AGRADECIMIENTOS

Al Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea, mentor en este proyecto, por sus orientaciones en cuanto a la finalización del proyecto se refiere, así como también por su apoyo en aquellos momentos en los que hubiera podido estar un tanto alicaído.

A mi familia, amigos y compañeros, y a todos y cada uno de aquellos que se cruzaron en mi camino y que le han aportado algo a mi vida, ya hubiera sido bueno o malo, pues también de lo malo hay mucho que aprender, y sin esas vivencias no sería quien soy.

II. DIFERENCIAS Y CARACTERÍSTICAS ENTRE UN CONTRATO DE PUERTO Y UN CONTRATO DE ATRAQUE

Con este capítulo se inicia el estudio de una de las peculiaridades principales, si no la principal, a la hora de marcar y estipular en base a qué criterios se deberá considerar que se inicia el tiempo de plancha. Pues, aunque como se verá más adelante, la extensión del NOR es el punto de inflexión a partir del cual se deben tomar las consideraciones de presteza del buque que se trate, un tipo de contrato como el de puerto tiene una serie de características que determinan el concepto de tiempo de plancha de una manera diferente a como lo pudiera configurar un acuerdo de los conocidos como contrato de atraque.

Precisamente, debido al hecho que supone conceptualizar el tiempo de plancha de una manera u otra a la hora de formalizar el contrato, es importante saber diferenciar si el acuerdo que tiene que tomar efectos es de atraque/muelle o de puerto. El mero hecho de acordar uno u otro, no solamente puede, sino que realmente acaba condicionando las cantidades pecuniarias; llegando a incurrir en grandes cantidades de gasto o ahorro debido a la elección de uno u otro contrato.

Aunque en breve se va a profundizar más concienzudamente en las características y peculiaridades de cada uno de estos dos tipos de contrato, a continuación se van a exponer las principales particularidades que pueden hacer decidirnos por un tipo de contrato u otro, pues dependiendo de las características del acuerdo, sucederá siempre que uno de los dos nos resultará más ventajoso que el otro².

En los casos en los que uno se encuentre con que existen diversos atraques en un mismo puerto en los cuales el barco deba atracar y operar (ya sea mediante la carga o la descarga de la mercancía) lo más seguro es que las partes negociadoras hayan acordado llevar a cabo un contrato de puerto. Asimismo, y aunque no es determinante, pues pueden existir en otras partes del contrato cláusulas que nos informen de lo contrario, si nos encontramos con una cláusula que contenga alguna de las siguientes expresiones en sus referencias en lo relacionado al inicio del cómputo de plancha:

- *whether in berth or not (WIBON);*
- *time lost in waiting for berth to count as loading time;*
- *berth or no berth;*
- *as discharging time;*
- *reachable on arrival;*

² No obstante, para ello es totalmente imprescindible antes de tomar ninguna decisión leer el contrato entero, y cuidadosamente, como se ha señalado en las precisiones metodológicas.

- *free of turn*³,

podemos considerar que se trata de un contrato de puerto.

Por el contrario, el contrato de atraque, se suele imponer en aquellos casos en los que las partes contratantes acuerdan el atraque en el que desean se realicen las operaciones de carga y descarga, cuya repercusión en el contrato se presenta bajo la expresión *one safe berth port X*. Cabe destacar que en determinadas ocasiones, en las que las partes saben de antemano que sólo hay un atraque en todo el puerto con las peculiaridades necesarias para que el buque pueda realizar la operativa, se puede llegar a omitir la expresión anterior y no por ello se deja de considerar que lo más beneficioso es el contrato de atraque, por el contrario, aunque se pueda cambiar la forma, en ningún momento se cambia el contenido. El punto crítico, que se diferencia por completo del caso anterior, es el de la expresión *turn*; cuando se indica esto en el contrato, normalmente en el clausulado del inicio del tiempo de plancha, lo que sucede es que se obliga a la terminal a aceptar al barco en turno en el que el NOR se ha extendido, esto es, se pone a la cola de la posible lista de embarcaciones que están pendientes de realizar la operativa.

El esbozo que se acaba de explicar, tiene la función de dar una primera explicación y unas nociones básicas de las variantes que pueden hacer que un tipo de contrato u otro sea más beneficioso o qué características de apreciación pueden hacer que la negociación se ancle en contrato de atraque o en un contrato de puerto. De esta manera, y dependiendo del tipo de contrato de que se trate, la extensión del *Notice of Readiness* por parte del capitán del barco tendrá una relevancia u otra. De esta manera, y de una manera generalizada, si el acuerdo es de atraque, independientemente de cuando se haya extendido el NOR, su emisión no se hará efectiva hasta que el buque hubiere llegado a su atraque; en cambio, en caso de que el mismo acuerdo hubiera sido de puerto (en vez de atraque), el barco puede hacer efectivo el NOR una vez que éste ha llegado a puerto, y siguiendo con las estipulaciones que contengan las cláusulas, el tiempo de plancha podría empezar a contar antes de que el buque estuviera atracado en el muelle.

Según la doctrina norteamericana, si en un contrato el buque escoge un atraque para descargar su mercancía, o si el atraque es nominado por el fletador, o si tan sólo hay un lugar en el puerto en el que se pueda descargar el producto, o si el atraque tiene que ser nombrado por las autoridades públicas, se considera que los días de carga no deberían empezar hasta el momento en el que el buque estuviera totalmente listo para descargar en ese lugar. Cuando, de todos modos, el fletador nombra el atraque, es obligación y responsabilidad suya estar listo para recibir la mercancía tan pronto como el buque esté listo para entregarlo, o

³ Lo contrario de *turn* es *free of turn*. Al indicar *free of turn*, el tiempo comienza a contar incluso si el barco está esperando su turno más allá de las provisiones estipuladas por el fletador (carga, lista, laycan...)

incluso en algunos casos en los que la embarcación no pudiera proceder a efectuar las operaciones, ya fuera debido a no tener el nombre del atraque o porque se le hubiere nominado un atraque al que realmente no le fuera posible acceder⁴.

Sobre lo expuesto anteriormente, cabe destacar un punto conflictivo que puede dar lugar a una mala interpretación de tipo de contrato a escoger o escogido, y es que aunque con la expresión *one safe berth*, a cualquiera le puede dar la impresión de que el contrato es de atraque, ésta no tiene por qué se la situación real ni la finalidad del mismo; por ello, es imprescindible (y se recordará en diversas ocasiones a lo largo de esta exposición) y necesario leer todas las cláusulas de los contratos que se formalicen, pues, una lectura parcial o incorrecta de las mismas puede ocasionar una mala interpretación del contrato y, con ello, ocasionar irremediamente una serie de pérdidas económicas fácilmente evitables por parte de cualesquiera de las partes contratantes.

De acuerdo con lo que estipula la doctrina dominante, el mero hecho de que se nomine o no un atraque específico o un muelle en el comento de cerrar un acuerdo, no debe ser la única condición a tener en cuenta a la hora de considerar un tipo de contrato u otro. Y es que nos podemos encontrar en gran cantidad de contratos con la situación de que el acuerdo se cierra dando la posibilidad a alguna de las partes de nombrar el atraque con posterioridad a la fecha de la firma. Cuando esto sucede, se considera que el nombramiento tiene el mismo efecto que si se hubiera realizado en el mismo momento en el que se fijó el contrato de fletamento del viaje. Con la finalidad de que suceda lo comentado, en el mundo del *chartering* se aplican infinidad de términos y expresiones que dan relevancia a estos acontecimientos; dos expresiones que pueden ser utilizadas serían:

- *the ship is to proceed to a berth as ordered on arrival;*
- *the ship is to proceed to a berth to be named by the charterers.*

Como se ha comentado, la expresión *one safe berth* sólo se considerará como un punto de inicio cuando se determine el tipo de contrato a cumplir.

En lo sucesivo se va a realizar un análisis de las características de cada tipo de acuerdo con la intención de explicar cual es el proceder de cada uno de los dos contratos, así como algunas de las peculiaridades que hacen que uno sea más interesante de aplicar en unas situaciones que el otro, y viceversa.

⁴ Ver *The Edward T. Stotesbury*, 187 Fed. 111 (2 Cir., 1991) la corte de Estados Unidos. https://secure.uoc.edu/result/DanaInfo=web2.westlaw.com+default.wl?vr=2.0&tf=507&sskey=CLID_SSSA60188311144&sv=Split&cfid=1&cxt=RL&fmqv=s&fcl=True&rlti=1&ss=CXT&tc=6&rs=WLW10.03&eq=search&db=FMRT-CS&fn=top&rlt=CLID_QRYRLT60953311144&nstartlistitem=1&scxt=WL&spa=intuoc-000&rp=%2fsearch%2fdefault.wl&rltdb=CLID_DB34172311144&origin=Search&mt=314&service=Search&query=STOTESBURY&method=TNC

Port Charter

En los contratos que se formalizan de este tipo, se considera que el viaje concluye una vez que el buque llega al puerto nominado y extiende la notificación conforme que sus tanques están listos para recibir o desembarcar la mercancía, conforme a lo que se hubiera estipulado en el contrato. En el contrato de puerto la responsabilidad recae sobre el fletador a la hora de tener que proveer el atraque en el que el barco deba atracar una vez que éste haya llegado, esto es, el NOR se extiende cuando el buque está totalmente listo para recibir la carga del fletador. Si el atraque no estuviera disponible a la llegada del barco debido a cualquier circunstancia fuera del control del buque (condiciones meteorológicas, puerto cerrado por cualquier tipo de causa, falta de disponibilidad de atraque/producto), el tiempo comenzará a contar a coste del fletador de acuerdo con los términos previstos.

En el caso del buque *The Johanna Oldendorff* [1973]⁵, se puede observar la actual filosofía judicial inglesa, en la que se indica acorde a qué circunstancia se considera que el barco es apto para extender su NOR bajo un acuerdo de *port charter*. Y es que antes de que el buque en cuestión pueda informar de que ha llegado a buen puerto y está presto para la operativa debe, si no puede proceder de forma inmediata a su atraque, haber encontrado una posición con respecto al puerto que le permita estar a disposición del fletador de una manera inmediata y efectiva tan pronto como éste lo requiera. Si acaeciese el hecho de que se encontrara en un fondeadero, se quedará en esta situación y siempre recaerá la carga de la prueba sobre el fletador, esto es, los motivos por los cuales el buque no entró a su llegada. Por el contrario si el buque no estuviera en esa posición y recalara en algún otro lugar, entonces sí que debería ser el propio armador quien probara su estado de plena disposición con respecto al fletador, así como su situación en las proximidades de la zona de carga o de descarga⁶.

De todas formas, este principio/criterio sólo se aplica en aquellas ocasiones en las que el barco es forzado a esperar en fondeadero antes de que éste inicie la maniobra de levar anclas para ir a la zona de atraque, y como se trata de un caso de contrato de muelle, el lapso de tiempo transcurrido durante este tipo de maniobras no cuenta como tiempo de plancha hasta la llegada del buque a su atraque⁷.

⁵ Ver *The Carriage of Goods by Sea*, caso *Oldendorff contra Tradax*, pág. 253-273.

⁶ Este criterio se conoce como el test de Reid.

⁷ En realidad existe disparidad de criterios a la hora de considerar en qué momento debe dejar de contar el tiempo de plancha debido a la maniobra de atraque. Aunque parece ser que antiguamente el tiempo empezaba a contar en el momento en que se acababa la maniobra de finalización de fondeo, actualmente, al menos en la práctica del contrato ASBATANKVOY, el tiempo de plancha en fondeadero deja de contar a partir del momento en que el buque recibe al práctico a bordo y se vuelve a reanudar una vez que el buque está totalmente listo de cabo, lo que en terminología inglesa se conoce como *all fast*.

El ejemplo más característico para este tipo de contrato podría ser el de los formularios ASBATANKVOY, cuya estructura y puntos críticos, así como sus interpretaciones, se van a ir conociendo en capítulos sucesivos, así como también diversos casos jurisprudenciales de legislación tanto inglesa como norteamericana, con la finalidad de poder clarificar ciertas dudas que pueden surgir de la lectura de las cláusulas, pues es claro que una cosa es la norma y otra las interpretaciones que puedan surgir de la misma.

El formulario ASBATANKVOY es, en su esencia, un contrato de puerto. En su cláusula 6 (que se muestra a continuación) el cálculo de plancha se inicia una vez concluidas las 6 primeras horas desde que el barco indica que está listo (NOR extendido de acuerdo con lo acordado) para cargar/descargar la mercancía o cuando el barco está atracado en el muelle (cualquiera de las dos situaciones que suceda primero). Si el barco extiende el NOR pero se ve forzado a esperar para poder proceder a entrar a su lugar de atraque debido a un fallo ajeno a él (con algunas excepciones que a esta altura del trabajo todavía no acontecen), el tiempo comienza a contar a costa del fletador seis horas después de que el NOR haya sido extendido.

Clause 6. NOTICE OF READINESS. Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as herein after provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the vessel's arrival in berth... whichever first occurs...

De todos modos, no se puede decir que los formularios ASBATANKVOY sean estrictamente contratos de acuerdos de puerto por lo que se acaba de exponer recientemente de la cláusula 6, *Notice of Readiness*. Y es que se pueden llevar a cabo tanto enmiendas en las cláusulas como modificaciones en las condiciones de un tipo de contrato u otro (de puerto a muelle, o viceversa). Como muestra de ello, cabe destacar que puede suceder que utilizando este mismo formulario se acuerden entre las partes cláusulas que contradigan lo estipulado en la cláusula del ASBATANKVOY originaria sobre el NOR, como podría ser el que el inicio del tiempo de cálculo de plancha se efectuara una vez que el barco esté atracado, como en el ejemplo que se indica a continuación:

Notice of readiness.

After the vessel has arrived at the customary anchorage in or near the load or discharge terminal, and in all respects is ready to proceed to the berth to commence loading or discharging cargo, the master or his agent shall give the terminal and the other parties hereto notice by letter, telegraph, wireless, radio telephone, or shall attempt to berth all vessels on an equal basis with all other vessels arriving at

the port to load or discharge in order of rotation determined by receipt of notice of readiness by terminal⁸.

En sus orígenes, el contrato de atraque se creó con la finalidad de reemplazar la extensión del NOR del ASBATANKVOY por una cláusula que no permitiera que se iniciara el cómputo del tiempo de plancha mientras se estuviera esperando a que el atraque estuviera libre para la recepción del barco. Este hecho se puede verificar con el estudio directo de las provisiones que se agregan en las enmiendas de este tipo de cláusulas, en las que se aprecia lo comentado en todos aquellos casos en los que existe disponibilidad de diversos atraques. En particular, este tipo de modificación se puede expresar, en su parte más relevante de una manera como la que se expone a continuación:

...the terminal... shall attempt to berth all vessels on an equal basis with all other vessels arriving at the port to load or discharge in order of rotation determined by receipt of notice of readiness by terminal...

Lo que se contempla en el texto que se acaba de exponer es la expresión del concepto *turn*. A lo largo de los años, teoría y práctica se han ido conjuntando y convergiendo en diversos términos, antes un tanto segregados debido a que pensamiento y acción no siempre van cogidos de la mano en cuanto a coetaneidad se refiere, y han establecido este término (*turn*) para indicar en la casuística un efecto de cambio de aquello que de otra forma fuera un *port charter*, creando un nuevo concepto que se convierte de forma definitiva y debido a las necesidades de evolución del mercado en un *berth charter*, con todo lo que esto supone en lo relativo a lo que supone el inicio del tiempo a contar en los cálculos del cómputo de la plancha.

La inclusión de este tipo de términos, como el de *turn* o el *free of turn*, no afecta los contratos cuando el buque llega a buen puerto y puede proceder a su atraque en el mismo momento en el que realiza la llamada a la estación de prácticos, de esta manera, bajo la emisión del *Notices of Readiness* y con el contenido de las cláusulas sobre el inicio del tiempo de plancha, se permite que se empiece a agotar el tiempo pactado una vez que el buque esté atracado⁹. De esta manera, al incluir una cláusula especial en un tipo de contrato como el ASBATANKVOY que cambia el contrato de puerto a uno de atraque, lo que sucede es que se está estipulando una escala de tiempo fija en el contrato de atraque pues el tiempo no cuenta hasta que esté atracado el buque, tarde lo que tarde desde la emisión del NOR. En cambio, si se considerara la cláusula 6 del

⁸ Texto que contiene la palabra *turn* creando una situación de contrato de atraque. No se produce inicio del cálculo de plancha con la simple llegada, el barco tiene que estar atracado en el lugar acordado.

⁹ Cabe recordar que las maniobras de atraque o de cambio de un atraque a otro, conocidos en inglés bajo la terminología de *shiftings* están exentos de contabilizarse como tiempo de plancha, a no ser que se indique lo contrario. (Algo que ciertamente no sucede casi nunca).

contrato ASBATANKVOY, el inicio de la plancha empezaría a contar después de que transcurriera un periodo acordado de tiempo.

Todo lo anterior, que pudiera considerarse sencillo y de fácil aplicación, provocó durante sus inicios grandes desacuerdos y dolores de cabeza, y aún hoy en determinados casos no resulta del todo sencillo poder considerar ciertos contratos de fletamento como contratos de puerto o de atraque. Por ello, si echamos mano de la jurisprudencia anglosajona podemos observar, uno de los primeros casos en los que se produjo este tipo de divergencia, en concreto se trata del caso de *Leonis Steamship Co. contra Rank (1908)*¹⁰, en el que se estipulan las bases sobre las cuales girará en adelante hasta nuestros días, el término *turn*. Y es que, de acuerdo con lo que exponen las partes durante el juicio, de las tres condiciones que proponen las partes para que se inicie la cuenta de los días de plancha en este caso, esto es, llegada del buque, que éste esté listo para cargar y la consecuente emisión del NOR; el tribunal considera que se debe tener en cuenta que en realidad se está obviando una cuarta condición imprescindible y presente en el contrato de fletamento, que sería la llamada llegada del turno. Si el atraque en el que se debiera realizar la carga hubiese estado libre cuando el buque llegó a puerto, el tiempo no hubiese comenzado a contar hasta que el NOR se hubiera entregado; y si el NOR se hubiese dado antes de que el atraque hubiese estado libre y listo para que el buque hubiese podido atracar, entonces el tiempo no hubiese podido contar hasta que al buque le hubiese llegado el turno para poder proceder a la operativa con el fin de poder iniciar la carga de la mercancía.

A continuación, se va a exponer otro caso, esta vez se trata de un caso de arbitraje de Nueva York, en el cual tras un contrato de puerto ASBATANKVOY existe una conversión a un contrato de atraque debido a que se produce un acto de compraventa. En concreto se trata de un caso en el que estuvo involucrado el buque *Hoegh Skean*¹¹. Este buque tenía que entregar una carga de LPG, en una atraque seguro de Cayo Río en Puerto Rico. El contrato de fletamento por viaje se resolvió a través de un contrato de fletamento de tipo ASBATANKVOY para las condiciones marítimas, no obstante, el tribunal, estipuló lo siguiente:

The transaction was essentially a commodity sale and the telexes described above clearly set forth that delivery was to be at UCC's berth at Cayo Rio, Puerto Rico. UCC paid a CIF price for the product, which included freight and an agreement expressly describing laytime and demurrage terms and that delivery was to be made at the Cayo Rio berth. The wording decidedly sets forth an intent for a "berth" charter obligation.

¹⁰ Ver *The Carriage of Goods by Sea*, caso *Leonis contra Rank*, pág. 253-258.

¹¹ Ver *M/T Hoegh Skean*, SMA no. 2477 (1988).

Siguiendo con las pautas estipuladas, *one safe berth, Cayo Río, Puerto Rico*, UCC argumentó exitosamente que tanto los motivos económicos del acuerdo como el tiempo de la descarga requerían que el contrato entre las partes, a pesar de lo que indicaba el formato ASBATANKVOY, se tenía que entender como un contrato de atraque, en vez de un contrato de puerto. Cuando presentó su caso al jurado, UCC describió su planta de Cayo Río como un lugar con capacidades de almacenaje limitadas para el LPG y para la cual era necesario contar con un programa riguroso y con unas previsiones de llegada precisas para poder prevenir posibles congestiones en el atraque, pues allí solamente se podían manipular los barcos de uno en uno. UCC indicó que Gazocean (comprador y armador en contrato fletamento por tiempo del *Hoegh Skeam*) y su broker fueron bien informados de esta intención. Más aún, UCC precisó que la compañía puso sobre aviso al armador de que la oferta contratada para el producto a transportar sería aceptada o rechazada en base a las necesidades de los primeros y que de esta manera ya había contado con que la situación logística era de conocimiento general y consideraban que con ello Gazocean en particular había sido debidamente informada antes del cierre del contrato. UCC manifestó que sin un estricto control de los movimientos del buque, el LPG no era competitivo con otros productos de almacenaje como la nafta y por ello se había formulado el contrato de aquella manera. Finalmente, con todas las pruebas que se recibieron y las declaraciones de las partes afectadas, el jurado falló a favor del fletador de la mercancía, al considerar que el contrato de fletamento en este caso indicaba que se trataba de un acuerdo de atraque.

Berth Charter

Si nos fuéramos a los inicios de los contratos de fletamento por viaje, veríamos que históricamente, el contrato que siempre existió fue el de atraque, con el cual se consideraba que la llegada del buque al atraque acordado era la forma natural para completar el lugar de destino pactado. De esta manera, el armador del barco era la parte responsable del tiempo que le llevara a proceder al atraque y sólo cuando el buque estaba atracado (junto con algunas condiciones que se mencionarán a continuación) el tiempo empezaba a contar a cargo del fletador. Hoy día, y bajo un acuerdo de atraque, sigue funcionando como sucediera antaño.

Actualmente, cuando se formula un acuerdo de este tipo, el proceder habitual es el de nominar el destino específicamente en aquellos casos en los que el barco tiene que ir solamente a un atraque, sin la necesidad de moverse para realizar cualesquiera otras operaciones (como desembarco de residuos, realizar operativa con productos de otros contratos o para hacer combustible, entre otras posibilidades).

Precisamente, en un caso ya expuesto como es el del buque *Johanna Oldendorff* (en el que previamente se exponían las bases de un contrato de

puerto) se puede discernir con claridad cual va a ser en adelante la manera de considerar este tipo de contratos y cual ha sido desde entonces la base de la jurisprudencia, ya no sólo anglosajona, también angloamericana:

Where a single berth was specified in the charter party as being the place of loading or of discharge, the loading voyage or the carrying voyage did not end until the vessel was at that very berth. Until then no obligation could lie upon the charterer to load the cargo, or to receive it, as the case might be. If the specified berth were occupied by other shipping, the vessel was still at the voyage stage while waiting in the vicinity of the berth until it became available, and time so spent was at the shipowner's expense¹².

Ésta no ha sido la única vez en la que ha habido confrontaciones al no llegar a acuerdo las partes contratantes sobre el tipo de acuerdo al que cada una de las partes han llegado al interpretar de diferentes maneras las mismas cláusulas y, por lo tanto, considerar diferentes parámetros a la hora de realizar sus respectivos cálculos en el tiempo de plancha. Muestra de ello, es este otro caso, que data de 1956, en el cual se indican (de forma similar al caso anterior) cuales son las diferencias entre un tipo de contrato y otro, y en concreto se dice sobre los contratos de atraque lo siguiente:

... whereas in the case of a berth charter (that is to say, a charter which requires the vessel to proceed for loading to a particular berth either specified in the charter or by the express terms of the charter to be specified by the charterer) laydays do not begin to run until the vessel has arrived at the particular berth, is ready to load, and has given notice to the charterer in manner prescribed by the charterer of her readiness to load¹³.

No obstante todo lo explicado hasta ahora, no se debe confundir lo que son los conceptos de la doctrina, con las artimañas que pueda plantear uno para que, soslayando lo que marca la jurisprudencia, pueda manipular la ley en beneficio propio.

Y es que, ciertamente, ha habido situaciones en las que el fletador, de acuerdo con lo que se indicaba anteriormente, ha hecho un uso inapropiado de su posición, abusando del poder y la buena fe con la que se debería entender se realiza un negocio.

Un ejemplo de esto sería el hecho de que en alguna ocasión, el fletador después de haber acordado un contrato de atraque, se ha considerado a sí mismo con el

¹² Exposición de Lord Diplock en el caso *E.L. Oldendorff & Co GMBH contra Tradax Export S.A.* (1973).

¹³ Ver caso *North River Freighter Ltd. contra President of India* (1956).

poder y el derecho de mantener a la embarcación sin atraque debido a la indisposición de su propia mercancía. Incluso, en otras ocasiones, ha sucedido que el barco no ha podido acceder a su posición natural de atraque para descargar el producto debido a retrasos en el almacenaje de la terminal.

Sin ir más lejos, lo explicado sucedió con el buque *Baron Ardrossan*¹⁴, que no pudo atracar en el puerto de Calcuta hasta que hubo transcurrido un mes y medio desde el momento en el que llegó a la rada del puerto. Tras lo sucedido, el armador, consciente de que se había pactado un contrato de atraque pero perjudicado deliberada y gravemente por el fletador, reclamó que el retraso se había debido a un bloqueo por parte del segundo, pues no tenía la carga dispuesta para realizar la operativa. De esta manera, consideraba que el tiempo que el buque estuvo esperando en el fondeadero debería haber contado también como tiempo de plancha, y no solamente el tiempo que éste estuvo atracado. El fletador no estando de acuerdo con los argumentos expuestos por la otra parte, declaró, a su vez, que el retraso se había ocasionado por causas externas a su potestad y, que por lo tanto, no se consideraba responsable de la situación en la que se había visto el armador. Después de las alegaciones, el tribunal consideró que el retraso se había debido a un fallo a la hora de realizar los cálculos sobre la mercancía que tendrían disponible y del espacio disponible en los depósitos, no obstante, no encontraron justificación alguna en la negativa a permitir que el buque atracara en sus módulos, pues las autoridades portuarias podrían haber permitido sin problema alguna la entrada del barcos a su posición en la terminal requerida, al estar el atraque libre y no existir ningún impedimento al respecto. De esta manera, en punto clave, la sentencia del Comité Judicial se pronunció de la siguiente manera:

If a ship is prevented from getting to a loading berth owing to an obstacle created by the charterer, or owing to the default of the charterer in performing his duty, then it is well established that the shipowner has done all that is needful to bring the ship to the loading place, and that the charterer must pay for the subsequent delay.

Un aspecto que ha generado gran cantidad de conflictos en los últimos años en el mundo del *shipping* es el de los abarloadamientos¹⁵. Y es que en determinadas ocasiones el mero hecho de que se nomine un atraque para realizar las operaciones de abarloadamiento entre buques no tiene por qué considerarse como una modificación del contrato de fletamento (contrato de atraque), por el mero hecho de realizar el transbordo de la mercancía en alguna zona de fondeo, siempre y cuando mencionado contrato permita también esta opción.

¹⁴ Ver caso *Samuel Crawford Hogart contra Cory Brother & Co Ltd. (1926)*.

¹⁵ Cuya expresión inglesa *board-to-board* es también utilizada.

Un ejemplo de bastante relieve es el que sucedió con el buque *Bow Saturn*¹⁶, con el que hubo un pleito debido a disputas en las demoras que florecen como resultado del retraso en la llegada de las barcazas que tiene contratadas el fletador en el puerto de carga para poder realizar la operativa, incurriendo en demoras en el que a la postre era el buque nodriza, esto es, el buque tanque *Bow Saturn*. El contrato se acordó con una modificación del contrato ASBATANKVOY en cuanto a las bases que se estipulan para la carga, indicando lo siguiente: *board-to-board, Baytank Terminal, Houston*; y descargando: “*one safe port- one safe berth, Rotterdam*”.

La intención original del fletador era la de cargar el barco en la terminal del suministrador, no obstante esto no se pudo realizar, porque la terminal de éste no cumplía con los requisitos de las *vetting inspections*. El armador, queriendo realizar las operaciones de carga en el primero de los buques que tenía disponible y con el que tenía, en principio, idea de llegar por *schedule* con primacía a dicho puerto de Texas, indicó que el buque podía cargar con las barcazas del fletador en su terminal, *Baytank*, donde el *Bow Saturn* tenía previsto realizar otras cargas con otros clientes. El armador, de esta manera y con la finalidad de cerrar así otro negocio, pactó unas condiciones que mitigaban las posibles demoras del fletador.

Después de trabajar en otras terminales del puerto de Houston, el *Bow Saturn* volvió a fondear y extendió la disponibilidad de sus tanques en *Baytank* el 15 de Abril a las 09:45 horas donde tenía que cargar la mercancía del fletador mediante tres barcazas, así como medias cargas de otros contratos ajenos a éste. Las barcazas del fletador salieron en ruta desde la terminal Corpus Christi. Debido a la mala mar y a retrasos en la funcionalidad de las esclusas las barcazas sufrieron retrasos. El buque finalmente atracó en *Baytank* el día 17 a las 03:40 y la primera barcaza del fletador no abarloó hasta el día siguiente a las 02:50.

El fletador argumentó que el contrato de fletamento se tenía que leer como un todo y, que de ese modo, la estipulación del puerto de carga, abarloamiento de la carga en la terminal de *Baytank* de Houston, creaba una modificación en el acuerdo del muelle, provocando de esta manera una modificación a la hora de contar el tiempo de plancha usado, debiendo computar este tiempo en el momento en el que las barcazas del fletador llegaban al costado del barco o, como alternativa, cuando el barco había completado el atraque en *Baytank*, pero bajo ningún concepto, el tiempo de plancha se debía iniciar teniendo en cuenta el momento de extensión del NOR por parte del Capitán del buque. De esta

¹⁶ Ver caso *Bow Saturn*, SMA No. 3880 (2005).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EBow%20Saturn%3C/i%3E.%20SMA%20No.%203880%3C/u%3E%3C/strong%3E>

manera, el fletador argumentó que el retraso de las barcasas se debió a la mala mar y al mal funcionamiento de las esclusas, donde las condiciones se habían ido más allá de su control, y consideraban que se podía aplicar la cláusula de excepciones que se encontraba bajo la cláusula 6 del ASBATANKVOY, en su parte segunda. Alternativamente, y para cubrirse las espaldas, el fletador en su manifestación de los hechos al jurado y ante la posibilidad de que éste rechazara sus fundamentos, pidió que al menos se minimizaran los tiempos de espera compartiéndolos con las otras cargas que estaban trabajando en la terminal en base a la incorporación de la cláusula de prorrateo de los tiempos de espera.

El armador rechazó que en algún momento se hubiera modificado el contrato de fletamento, señalando que hay provisiones específicas que lidian con situaciones como la extensión del NOR mientras el barco está fondeado, así como los detalles de cómo el tiempo de plancha tiene que ser contado antes de que empiece la maniobra de atraque. Así, el armador mantuvo que el fletador era responsable del cien por cien de los retrasos (en contra de lo que dijera la cláusula M.13, prorratea del tiempo de espera) bajo la base de que al buque no se le permitió acceso al atraque en *Baytank* hasta que todas las cargas estuvieron listas para ser manipuladas de acuerdo con la política de la terminal del armador. El fletador por otro lado había subrayado que el barco había atracado 23 horas antes de que las barcasas llegaran a Houston y reclamó que algunos de los retrasos en el atraque del barco se podían atribuir a actividades de mantenimiento que la terminal tenía programadas; algo que el armador negó rotundamente.

El jurado, se dispuso a favor del armador, manifestando que debido a la incorporación de la cláusula 22 (que el fletador no modificó), *Board-to-Board Transfer Clause*, se permitía al fletador cargar y descargar la mercancía en cualquier fondeadero seguro, atraque seguro o ambos, bajo su propio coste y riesgo. Así, mientras el fletador tuviera la opción en su cláusula 22 de realizar operaciones de carga en situación de fondeo, el jurado rechazaría la noción que en la parte I del contrato indicara, *board-to-board- Baytank Houston* como el único lugar donde fuera permitido cargar la mercancía. De este modo, el jurado consideró que el armador había actuado prudentemente en el atraque del barco antes de la llegada de las barcasas permitiendo que el buque trabajara de forma continuada y sin retrasos. Finalmente, el jurado mantuvo las consideraciones del armador que aseguraba que debido a que el fletador hubo incumplido el contrato de fletamento al no aprovisionar a tiempo el producto, no se podía beneficiar de la cláusula de prorrateo de los tiempos de espera, y por lo tanto debía ser totalmente responsable de los retrasos acaecidos en la terminal norteamericana.

Como se mencionaba anteriormente, la designación de *un atraque seguro* es la primera pista de que en el contrato se está estipulando un compromiso de atraque, dando total libertad al fletador para que nomine cualquier atraque de un puerto. De todos modos, y como se acaba de ver, la cláusula *un atraque seguro en el puerto de X*, no nos garantiza de que se trate de un contrato de atraque. Es

muy importante tener en cuenta que es necesario leer todas las cláusulas del contrato para poder interpretar éste en su totalidad y en su unidad como un conjunto de todas las disposiciones que hay en el mismo, para poder determinar correctamente la intención del contrato.

III. RETRASOS EN LA LLEGADA

Retrasos en la llegada al puerto de carga

Algunos contratos de fletamento contienen cláusulas en las que se determina, en el momento de cerrar el contrato, un periodo de tiempo dentro del cual el armador se compromete a poner el barco a disposición del fletador en un lugar determinado, o incluso en la que se indica la situación del buque en el momento de fijar el contrato. Esto sucede, sin ir más lejos, en los contratos ASBATANKVOY, donde, en su parte primera, se exponen ambos detalles de una forma simple y sencilla¹⁷:

A. *Description and Position of vessel: ... Now:___ Expected
Ready:___*¹⁸.

Estas cláusulas quedan plasmadas con el propósito de proveer al fletador de información sobre la posición del barco en el momento del contrato y de este modo, ya sea mediante coordenadas o por indicación física de la situación de la embarcación, se le permite a éste tener conocimiento de la situación del barco, es decir, si el buque se encuentra cumpliendo con otros negocios o si está situado en un astillero realizando funciones de mantenimiento o de reparación, por ejemplo. También sirve para dar información o para que el fletador tenga una idea de cuándo será posible la llegada del barco al puerto de carga y de cuándo podría estar éste listo para recibir la carga. En ocasiones, la información extraída de esta manera difiere de la información que en un primer momento pudiera dar el armador, siendo ésta última optimista y en plazo, mientras la primera, como suele suceder en innumerables ocasiones, no es tan esperanzadora. En principio, con toda esta información, el fletador puede preveer y determinar si el barco podrá llegar a cargar a tiempo y de acuerdo con lo que indica el propietario del barco.

Cabe destacar que las palabras, *expected ready (to load)*, contemplan el compromiso por parte del armador de que, en la fecha en la que se produjo el contrato entre las partes, el armador actuando de forma honesta y de buena fe, y

¹⁷ Es importante tener en cuenta que, aunque esta exposición parece bastante sencilla, en otros tipos de contrato esta cláusula cuenta con añadidos en su formato original que, en determinados casos, pueden hacer complicada la interpretación del contenido que en el contrato se expone. Esto, en un principio, no sucede con el contrato ASBATANKVOY.

¹⁸ En otros tipos de contratos, o incluso en el ASBATANKVOY si se deseara modificar, se pueden imponer medidas restrictivas, como pudiera ser la imposibilidad del armador de llevar a cabo nuevos negocios que pudieran alterar o impedir el buen desarrollo del pacto entre las partes contratantes, obligando al armador a comprometerse de manera exclusiva a un fletador en concreto durante ese viaje.

con fundamentos más que lógicos y razonables acorde a la información que tenía en ese momento, consideraba que contaba con fundamentos que le podían llevar a considerar en sus expectativas que el barco estaría listo para cargar aproximadamente en la fecha indicada.

De todos modos, cuando se producen imprecisiones excesivamente descaradas, situaciones que se han producido en multitud de ocasiones en el pasado, se emiten cartas de protesta por los daños producidos al fletador por parte del armador, e incluso, en innumerables ocasiones ha sucedido que el fletador a rescindido el contrato de forma unilateral por incumplimiento del mismo por parte del armador. No obstante, en alguna sentencia no ha existido este consenso habitual, como se puede deducir de la siguiente sentencia¹⁹, en la que se puede apreciar otra concepción sobre la misma temática:

The representation (and it is no more than that) that a vessel is “expected ready” does not constitute a commitment the vessel will be ready on the day specified. An owner is not, without more, in breach if its vessel does not arrived on the expected date. We think the clause merely requires a bona fide estimate of the readiness date and that owner does nothing to change an arrival by that date for reason of its own convenience²⁰.

La clave de lo expuesto en el párrafo anterior es la idea que se debe extraer de *the owner does nothing to change an arrival... for reason of its own convenience*. Una mala descripción en la “posición actual” o en el “tiempo estimado para cargar” puede despistar al fletador a la hora de evaluar la posibilidad de disponibilidad de atraque en el puerto de carga y, en consecuencia, a la hora de estimar las diferentes posibilidades para cargar la embarcación en su correspondiente lugar. De todos modos, por todos es bien sabida la importancia de declarar en el contrato lo anteriormente comentado, siendo uno de los pilares principales a la hora de llegar a un acuerdo entre el fletador y el armador. Como normalmente las circunstancias a la hora de fijar acuerdos hacen que la posición del barco en el cierre del contrato sea una parte esencial de éste, entonces al fletador no le queda más remedio que confiar en que lo que el armador ha estipulado sobre el papel se pueda considerar como garantía, por cuyo incumplimiento en la materia se pueda llevar a cabo una cancelación del contrato o una reclamación por daños más que justificada. Aun así, si el fletador sabe que lo que se ha indicado no es fidedigno o es impreciso o tan solo una mera estimación que no es digna de confianza, la indicación del armador en cuanto se trate de la posición en ese preciso momento no se podrá tener en

¹⁹ Ver caso *The Aralda*, SMA No. 1883 (1983). http://www.smany.org/sma/Arbitrat_Oct2003.html

²⁰ Como se verá a continuación, hay que tener en cuenta que hay una gran diferencia entre lo que son las expectativas de llegada del buque al puerto de carga y lo que son los días contratados (*laydays*) en los que el barco tiene la obligación de encontrarse a disposición del fletador.

cuenta como garantía. En otras palabras, y cogiendo el caso anterior, se dice que²¹:

The “expected readiness” date is there not the equivalent of a guaranteed date of arrival... But, it does have a very important function, and it is of great practical value to a charterer... While owners are not held as “guarantors” of arrival by the “expected date”, they will be excused for a failure of a chartered vessel to meet her “expected readiness” date only where...

(1) when given, the “expected date” was honestly made on reasonable ground”,

(2) the vessel sets out [for the loadport] in good time so that under normal circumstances she will arrive at the port of loading at or about the day which she has given as being the one when she expects to be ready to load, and

(3) she proceeds direct to the loadport without deviation for owners’ own purposes. Where conflicting obligation, or attention to other commitments, cause a chartered vessel to deviate from her obligation to proceed direct to the loadport with all convenient despatch, thereby missing the “expected readiness date”, owners must respond in damages for losses sustained by charterers as a result of the late arrival.

Por otro lado, como sus siglas indican, las ETAs son consideradas información orientativa de la llegada del barco y ello implica la obligación del Capitán a dar una información basada en la buena fe y con el sincero pensamiento de que dicha información es lo más fidedigna y acorde a la realidad posible. Si la ETA del barco cambiara, el fletador no tendría más remedio que aceptar el cambio de fecha. No obstante, si este cambio de ETA implica que el barco llega a su destino fuera del periodo del *laycan* (por retraso), el fletador siempre tendrá la opción de cancelar el viaje.

A continuación, y debido a la gran complejidad y repercusión que tienen las cancelaciones o las tardías arribadas a los puertos, se van a ir exponiendo de forma lineal una serie de casos, para una mejor comprensión de la temática, que como se verá, no es ni mucho menos sencilla.

En alguna ocasión ha sucedido que el armador ha actuado de mala fe proporcionando información que a la postre resultó ser totalmente falsa, tanto en lo que se refería al estado del buque como en sus previsiones reales de llegada

²¹Ver caso *The Aralda*, SMA No. 1883 (1983).

al puerto de carga. Un caso real fue el del buque *Flamengo*²², en el que el armador del buque tenía un acuerdo para uno de sus barcos con dos fletadores distintos, en el cual ambos tenían intención de cargar unas cantidades casi idénticas de un mismo derivado del petróleo, en el que vagamente difería la calidad entre ambos productos, y que ambos fletadores cargarían en el mismo puerto.

Antes de los días de carga, ambos fletadores pidieron información relacionada con la última entrada del buque en dique seco y su inspección especial. El armador dio una información falsa, dando constancia de que el barco recién había realizado su salida de dique seco y la inspección, cuando realmente se tenía programado realizar estas dos tareas para el mes siguiente. Debido a los retrasos a la hora de entrar en dique seco, el buque, perdió su *laycan*. El armador no informó a ninguno de los fletadores de esto; todo lo contrario, mantuvo que la llegada del barco tendría lugar el último día estipulado en el contrato para poder realizar la carga. De acuerdo con lo que estipulaba la *Charter Party*, el fletador tiene derecho a la opción de cancelación del contrato durante las primeras 24 horas desde que se incumple el pacto del *laycan* entre las partes²³; caso contrario, el flete se mantendría efectivo. El armador continuó dando información falsa sobre la llegada del barco hasta que hubieron pasado esas 24 horas, y una vez transcurrido este periodo de tiempo, el armador informó a los fletadores de la verdadera hora estimada de llegada: 3 días después del *laycan*.

Una vez el barco hubo salido del astillero y llegado al puerto de destino, no pudo atracar a la llegada, y tuvo que esperar para atracar aproximadamente 5 días desde que hubiera extendido el NOR. Durante ese tiempo los suministradores estuvieron presionando a sus respectivos fletadores con recargos por el tiempo de más durante el cual la carga había permanecido almacenada en la terminal. Como consecuencia, cada uno de los fletadores instruyó al armador para que sus cargas fueran manipuladas con prioridad y anterioridad a la del otro (uno de ellos había fijado el contrato antes y el otro tenía programados los días de carga antes que el otro).

Una vez que el buque atracó, se aprobó el plan de carga del Capitán de tal forma que se cargarían múltiples grados/calidades de producto de forma simultánea. Estas instrucciones de carga del Capitán, no iban en consonancia con las intenciones e instrucciones de los fletadores, a lo que el Capitán y el inspector testificarían de forma contrapuesta sobre la supuesta entrega o no de las indicaciones completas de los fletadores al Capitán por parte del *Loading*

²² Ver caso *Flamengo*, SMA No. 3477 (1998).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1999.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EFlamenco%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203477%3C/u%3E%3C/strong%3E>

²³ Conforme a lo que indica la cláusula 5 del contrato tipo del ASBATANKVOY, que en este caso no se vio modificada por las partes.

*Master*²⁴. Una vez realizada la carga de los dos fletadores se llegó a un estado de confusión debido a que las cargas eran similares y ello derivó en un batiburrillo de alteraciones y mezclas tanto en las secuencias de carga como en la estiba.

Durante el viaje algunas cargas se adulteraron debido a la mala estiba, mezclándose a lo largo del viaje; se tuvieron que emitir nuevos conocimientos de embarque que llegaron tarde; derivando esto a que los fletadores se retrasaran a la hora de emitir sus respectivas cartas de garantía (*LOI*) para poder iniciar las operaciones de descarga. El armador reclamaba unas cartas de garantía que los fletadores no podían emitir hasta que no recibieran firma los nuevos conocimientos de embarque. El armador se negó a descargar la mercancía hasta que recibiera una cantidad pecuniaria conforme a las demoras que se estimaba iba a haber, lo que desembocó en un chaparrón de procesos legales. El gobierno brasileño tomó partido y detuvo el barco, impuso su descarga, y seguidamente se produjo un arbitraje.

Por principio, el contrato ASBATANKVOY rechaza las demoras por retraso en el atraque, fuera el momento que fuera, cuando dichos retrasos sean resultado de de la falta de honestidad del armador en cuanto al estado del buque y su ETA se refiere. Las demoras en el puerto de descarga fueron desestimadas en la consideración de que el retraso fue el resultado directo de una petición no coherente del armador al pedir un líquido de seguridad para sostener un cobro de unas demoras para las cuales no estaba autorizado.

Un caso diferente es el siguiente²⁵, en el que el fletador cancela de forma unilateral el contrato de fletamento debido a que el buque negociado con el armador está bajo reparación. En un esfuerzo por recuperar unas pérdidas en el mercado de 446.000 dólares, este arbitraje lo inició *INTERCHEM 2.000 Logistics*, como fletador, contra *Suffolk Tankers Co. Ltd.*, armadores del buque *Rachel B*, que se retrasó en su llegada al puerto de carga debido a una avería en el motor principal.

El contrato se fijó con los días de carga entre el 26 y el 30 de Diciembre de 2.000; y el 28 del mismo mes el armador indicó que las reparaciones del buque tendrían una fecha estimada de finalización para el 11 de Enero del año entrante. De este modo, el fletador canceló el contrato de fletamento (responsabilizando totalmente al armador por no cumplir con su parte del

²⁴ Responsable de la terminal en lo concerniente a la operativa del buque durante su estancia en el atraque.

²⁵ Ver caso *Rachel B*, SMA No. 3889 (2005).
<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ERachel%20B.%3C/i%3E.%20SMA%20No.%203889%3C/u%3E%3C/strong%3E>

contrato al no tener el buque en disposición en su debido momento) y acordó un nuevo contrato con otro barco, en concreto, el buque-tanque *Stolt Sincerity*.

La reclamación del fletador en contra del armador del buque *Rachel B* se fundó y calculó de acuerdo con el prorrateo del precio en el momento en el que se consideraba que el primer buque hubiese llegado al puerto de descarga y el momento en el que realmente descargó el segundo buque. El fletador con este movimiento procuró ser lo suficientemente hábil como para poder llevarse unos beneficios que realmente no le correspondían, pues, los contratos que tenía con los receptores hablaban de unos precios más bajos de los que éste estaba reclamando.

Viendo lo que había sucedido, el tribunal de arbitraje estimó que la reclamación del fletador no estaba fundamentada, pues las pérdidas que tuvo el fletador no se debieron en ningún momento a la inhabilidad del buque tanque *Rachel B*, más allá de este hecho, se debieron a la decisión unilateral del demandante de cambiar de buque, para cumplir con unos contratos que tenían como fecha tope, un periodo de tiempo con el que sí hubiese podido cumplir el buque del negocio cancelado.

También debido a la siguiente correlación de hechos, el fletador exige una resarcimiento por daños y perjuicios. En concreto, se trata del inicio de un arbitraje²⁶ por parte de dos fletadores distintos en su intento de recuperar los daños causados por el armador como consecuencia de un retraso en la llegada al puerto de carga. El 22 de Enero de 1.999, se acordó que el barco fletado tenía que transportar 25.000 toneladas de paraxileno desde Onsan, en Corea, a Hazira y Bombay, en la India, con los días de carga comprendidos entre el 6 y el 10 de Febrero de ese mismo año.

El mismo día que se cerró el contrato, el fletador llegó a un acuerdo con dos compañías para venderles el producto. Como este segundo acuerdo fue posterior al contrato de fletamento, el armador en ningún momento se pudo dar por enterado de estos nuevos contratos.

Con fecha de 3 de Febrero, el armador informó de que el puerto de Shangai estaba congestionado²⁷, siendo su ETA al puerto coreano en aquel momento entre los días 7-8. Al día siguiente (4 de Febrero), el armador notificó al fletador de que su ETA sería el día 8 pasado el mediodía; una embarcación propiedad del gobierno chino estaba ocupando los módulos del *Chembulk Vancouver*, lo cual estaba retrasando la descarga en el susodicho puerto.

²⁶ Ver caso *Chembulk Vancouver*, SMA No. 3699 (2001).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2002.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EChembulk%20Vancouver%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203699%3C/u%3E%3C/strong%3E>

²⁷ El puerto de Shangai era la escala previa a su llegada a Onsan. De esta manera, con la escala en Shangai, el armador terminaba un negocio y daba rumbo al inicio de otro.

El día 10, no habiendo recibido el barco ningún aviso de cancelación del contrato por parte del fletador, el armador pidió que se le indicara si se le concedía una extensión de los días de carga, con la intención de iniciar de esa manera el viaje hacia Onsan. Ese mismo día, el fletador estuvo de acuerdo en extender los *laydays* hasta el día 12 del mismo mes estipulando que “era de imperativa necesidad que el armador hiciera todo lo posible para llegar antes del día 11 a las 17.00 horas”. El barco llegó el 11 de Febrero antes de la hora indicada, como había sido requerido.

Resultaba que el fletador se había comprometido con los receptores de la carga para entregarla, como muy tarde, el día 10 de Febrero. Como esto no sucedió, el fletador tuvo que renegociar los contratos de sus dos clientes, reduciendo el precio del producto. Este motivo fue la causa desencadenante por la cual el fletador se decidió por iniciar una demanda judicial en contra del armador.

La Comisión consideró que al no tener el armador conocimiento de los contratos de venta del fletador a la hora de fijar el contrato, no se le podía hacer responsable de los mismos. El punto crítico de la sentencia radicaba en que el fletador de forma inequívoca e incondicional accedió a la extensión del período de los días de carga sin imponer ninguna reserva de derechos a daños relacionados con el periodo original y el buque llegó dentro del plazo marcado en esta extensión. Bajo ningún concepto se podía atisbar indicio alguno de que el armador hubiese actuado de forma incorrecta en Onsan o de forma delictiva o negligente. De esta manera, la reclamación del fletador fue denegada.

En el siguiente caso²⁸, el fallo del tribunal sí que será a favor del fletador. En concreto, se trata de la suma de dos percances, uno derivado del otro. Primero de todo el armador llegó fuera de *laycan* y, como añadido, resultó que el barco no tenía los tanques correctamente dispuestos para poder recibir la carga de acuerdo a lo que estipulan los tratados internacionales. Todo esto conllevó una entrega tardía del producto al buque y como consecuencia de esto, la refinería tuvo que cortar la producción de su producto pues la entrega tardía del mismo había producido un exceso de *stock* en sus medios de almacenamiento. El armador había informado al fletador de que, aunque la embarcación se iba a retrasar un poco debido a percances inesperados, no habría impedimento alguno para que el barco llegara a su puerto de carga dentro de los plazos acordados. Con esta información en la mano, el fletador no canceló el contrato aun habiendo otro buque disponible para cumplir con las fechas requeridas y a un coste inferior. El barco cargó en el primer puerto pasado un día de la fecha de cancelación; por consiguiente, y como resultado de los retrasos en el atraque, cargó en el segundo puerto con dos días de retraso sobre lo programado.

²⁸ Ver caso *FELICITY L*, SMA No. 3235.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EFelicity%20L.%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203235%3C/u%3E%3C/strong%3E>

Debido a una información defectuosa sobre la llegada estimada del barco a su puerto inicial por parte del armador, el fletador se negó a pagar los gastos de demoras, pues el primero había sido informado de antemano de que si el barco llegaba después de la fecha estipulada éste sería retrasado en su operativa.

El resultado de las operaciones de carga tardías fue, naturalmente, un retraso en la entrega del producto. El tribunal se mostró a favor del fletador al concluir que el armador no había actuado de buena fe en su estimación de la fecha con la que llegaría al puerto de carga.

El armador, teniendo el conocimiento del funcionamiento de la refinería pues ya había realizado varios viajes para ese mismo fletador, fue considerado responsable de la producción de daños y del retraso a la hora de atracar en el puerto de carga debido a su llegada tardía.

El siguiente caso²⁹ se centra en la importancia vital de que el armador facilite una información lo más fidedigna posible, teniendo la obligación de valorar la realidad del momento en la que se encuentre para poder realizar el viaje correctamente y con un *schedule* lo más veraz posible. En esta disputa, el *CIF³⁰ Seller³¹* argumentó que el comprador había cancelado el contrato de compraventa de forma defectuosa y errónea el día 25 de Febrero de 2003, y, debido a esto, pedía compensación de daños. El contrato de compraventa se llevó a cabo el 17 de Febrero, y, aunque el barco llegó al puerto de carga en el primer día de la ventana establecida entre los días 17 y 19, no pudo atracar hasta transcurridas dos semanas debido al mal tiempo que hubo empezado el 15 de Febrero. El contrato contenía unas arribadas estimadas en los puertos de descarga, esto es, ETA Gabes el 20 de Febrero por la mañana y ETA La Goulette el 19 por la tarde.

Los términos del contrato incluían *INCOTERMS2.000* para el *CIF sale* en el que se obligaba al vendedor a que entregara la mercancía a bordo del barco en el puerto de carga dentro del periodo establecido y de acuerdo con los términos marítimos que se indicaban en el contrato ASBATANKVOY.

El *CIF buyer* canceló el contrato con los siguientes argumentos:

²⁹ Ver caso *SHV Gas Supply & Trading SAS v Naftomar Shipping & Trading Co. Ltd. Inc. (2005)*. <http://bailii.org/ew/cases/EWHC/comm/2005/2528.html>.

³⁰ *CIF* en este caso es el acrónimo de *Cost, Insurance and Freight*, que es un término que se utiliza en el comercio internacional marítimo.

³¹ Se utiliza la expresión *CIF Seller*, puesto que con esta cláusula de comercio internacional, es el vendedor quien se compromete a cubrir los gastos en lo referente a seguro y flete del viaje hasta su puerto de destino.

- a.) el vendedor incumplió con su obligación de embarcar la mercancía dentro de los márgenes acordados: *laycan* entre los días 17-19 de Febrero de 2009.
- b.) El vendedor incumplió su obligación de embarcar la carga en un tiempo razonable.
- c.) Las ETAs a los puertos de descarga no fueron dadas sobre unas bases razonables y coherentes con las inclemencias climatológicas conocidas.

El juez rechazó el punto a.) manteniendo que el término *laycan* se aplica en el contrato de fletamento en su sentido ordinario y ello no quiere decir “periodos de carga” en el contrato de compraventa. En referencia al punto b.) el juez consideró que el vendedor no había infringido en ningún momento su obligación de cargar en un tiempo razonable, puesto que las inclemencias meteorológicas, en el puerto de carga, estaban totalmente fuera de su control. Pese a todo, el juez se decantó a favor del comprador en el último punto, puesto que el hecho de que fueran comúnmente conocidas las inclemencias del tiempo en esa zona y en concreto en el puerto en el que tenían que arribar para realizar la operativa, sobre todo durante los meses de invierno, daban a entender que las horas estimadas de llegada al resto de puertos no eran ni mucho menos realistas, o dicho de otra manera, la información facilitada no se consideraba razonablemente fundada. Otro agravante fue el hecho de que el vendedor en ningún momento dejó constancia de haberse interesado por las previsiones meteorológicas mientras negociaba la compraventa, así como tampoco con posterioridad. Con todo lo indicado y a favor del tercer y último argumento, el tribunal reafirma la acción de dar por concluido el contrato, muy a pesar de la solicitud de mantenerlo de la parte contraria.

Ahora se va a exponer otro caso, en el que el buque habiendo sido reconsiderado el contrato por parte del fletador llega dentro del periodo de extensión de los días acordados para cargar. El caso que se expone a continuación es el del *Genmar Boss*³², y como se comentaba sucedió que una vez el barco hubo llegado al puerto de carga, después de la fecha de cancelación, se consideraba que, de forma inequívoca, el fletador había aceptado el barco. El buque esperó la disponibilidad del atraque durante más de 19 horas, encabezada por una reclamación de demoras del armador. El armador consideraba que el tiempo de espera debía contar en el cómputo de plancha, en contra de la opinión del fletador que se oponía a dicho pago, manteniendo que el

³² Ver caso *M/T Genmar Boss*, SMA No. 3781 (2003).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2004.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EM/T%20Genmar%20Boss%3C/i%3E.%20SMA%20No.%203781%3C/u%3E%3C/strong%3E>

tiempo de espera no debería contar desde el momento de su llegada, sino una vez que ya había entrado a puerto y bien atracado, pues hasta ese momento, no tenía el despacho convenientemente formalizado.

Los hechos que desencadenaron la situación de acumulación de demoras fueron que como el buque en la factoría de descarga (anterior al puerto de carga contratado con su fletador) no tenía suficiente capacidad para almacenar todo el producto, el buque perdió su ETD y como consecuencia encontró retrasos en los tránsitos debido al mal tiempo, teniendo como consecuencia que el barco perdiera su ventana en el siguiente puerto de carga, llevándole a soportar un tiempo de espera en el puerto de carga. El fletador reclamó que la ETD y el *laycan* eran comercialmente equivalentes a una fecha de “previsión de disposición” de la mercancía y que como el buque no había procedido con el despacho al puerto de carga a tiempo, el armador no había cumplido con lo que marcaba el contrato, y que por lo tanto, a su entender el tiempo de espera no tenía que contar.

El armador rechazó esos cargos argumentando que desde el momento en el que el fletador no canceló el contrato, pudiendo haberlo hecho cuando el buque se pasó del *laycan*, el contrato permanecía perfectamente en vigor con toda su fuerza y efectos. Además, el armador constató que él no garantizaba la ETD, que por el contrario se trataba de una estimación orientativa del barco que se encuentra supeditada a otros condicionantes externos a su control³³.”. Si el fletador hubiera deseado una fecha exacta en la que se esperase la disposición del buque, entonces se debería haber pactado expresamente y se hubiese tenido que pagar un flete diferente, el que fuera, que hubiese podido ser negociado entre las partes.

El tribunal dio totalmente la razón al armador, fallando de la siguiente manera: la ETD fue razonable cuando se dio y con la pérdida del *laycan* no se da automáticamente poder al fletador para pedir responsabilidades por daños y perjuicios. Aún más, el fletador pudo haber renegociado los términos al aceptar el retraso en la llegada del barco.

Como ya se ha comentado en ocasiones precedentes, para que prospere una reclamación por daños el fletador debe probar que las fechas dadas por el armador no son razonables ni coherentes en el momento en el que son proporcionadas. De esta manera el consejo confirmó que la fecha en la que se esperaba estar listo de papeles, la fecha estimada de salida y la ventana del espacio de carga son distintos aspectos de un contrato que no deben ser confundidos entre ellos, pues son diferentes y diferenciables. Tampoco

³³ Cabe destacar que se tiene que considerar la ETD en su significado comercial ordinario, esto es, como un evento futuro que es probable pero que no tiene porqué suceder con certeza. El mero hecho, por ejemplo, de un retraso a la entrega de los papeles por parte de la terminal o del *ship clearance* por parte del consignatario, pueden originar unos retrasos impredecibles y fuera del control del propio armador o Capitán del buque.

consideró que hubiera una fecha *expected ready*, y sí que se mencionó en la sentencia que el fletador hubo aceptado el buque y el contrato existente cuando el buque llegó fuera de los días de carga y por ello, el armador no podrá considerarse como responsable de las repercusiones acaecidas. De esta manera, se consideró que no existía un derecho por parte del fletador que le eximiera del pago de las demoras.

Retrasos en la llegada al puerto de descarga

A continuación y como tema de debate, se van a exponer dos situaciones que entran en conflicto la una con la otra, a la hora de pedir responsabilidades en la llegada al puerto de descarga. Existe un gran número de contratos en los que más importante incluso que las fechas de carga, lo que realmente marca un contrato es la fecha de entrega de la mercancía. Por ello, cabe destacar las responsabilidades que el fletador puede cargar sobre el armador debido al incumplimiento del contrato en este aspecto. El punto a dirimir para poder gravar con responsabilidad al armador es la demostración de que la situación que derivó de la entrega tardía del producto era predecible³⁴ o impredecible.

Por ejemplo, un caso predecible sería aquel en el que se entregara de forma tardía un producto cuyo precio suele o puede fluctuar de forma ciertamente cotidiana³⁵. En estos casos sí que se le haría al armador responsable de las pérdidas en las que hubiese hecho incurrir al fletador.

En cambio en lo referente a situaciones impredecibles, puede suceder lo mismo que en el caso anterior, no obstante, si el producto del que se trata no suele fluctuar y no se hace constar de ninguna manera que la entrega tardía puede causar daños económicos, la parte perjudicada nunca podrá reclamar responsabilidad ni reparación de daños al armador. Del mismo modo, puede suceder que el fletador primero cierre el contrato con el armador y después venda la mercancía durante la travesía del buque-tanque del puerto de carga al de descarga. Cuando esto sucede y el buque llega tarde a su atraque en la descarga, el fletador tampoco puede reclamarle una compensación de daños por

³⁴ Aunque lo idóneo sería que el fletador enviara un escrito de la necesidad de cumplir con la debida diligencia las flechas marcadas en el contrato debido al producto de que se trata y su posible repercusión en el mercado, esta situación no siempre se da. De todas maneras, aunque la no presentación de este documento no es imprescindible para decantar la balanza en un arbitraje o juicio, su entrega sí que puede resultar determinante, pues el armador no podría alegar indefensión por falta de conocimiento. Además, y mediante las indicaciones de las necesidades de ese producto, se facilita la comprensión de la situación de la mercancía en el mercado, cosa que de no suceder puede dar a problemas de interpretación sobre las propias necesidades o funcionamiento del mismo.

³⁵ Como puede suceder, por ejemplo, con la gasolina. En este caso puede resultar bastante sencillo el darse cuenta de la situación de este producto en el mercado pero, como se indica en el punto anterior, no siempre tiene por qué ser así.

pérdida de beneficios, al no existir el contrato entre terceros cuando se acordó el contrato de fletamento.

IV. NOTICE OF READINESS

ASBATANKVOY, Part, II

NOTICE OF READINESS: Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e., finished mooring when at sea loading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occurs. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.

NOR- Inicio del tiempo de plancha

La extensión de la disposición de los tanques por parte del capitán es la condición inicial y a la que precede el inicio del tiempo de plancha y es efectivo una vez que el buque manifiesta su disposición para llevar a cabo su función de cargar o descargar en el puerto al que hubiere llegado, una vez que éste ha llegado a la rada del puerto.

Sobre este punto no existe un acuerdo común pues, en determinados sectores, no se considera válido el *notice* hasta que no se ha realizado la maniobra de fondeo y el ancla está firme en el tenedero³⁶. Con lo que no suele existir discusión es con los *shiftings* a puerto, pues está generalizado y aceptado que el tiempo de plancha deja de correr desde el momento del *anchor's aweigh* hasta que el buque queda firme³⁷ en su atraque.

Realmente cabe destacar que los aspectos que se desarrollan alrededor de lo que se podría considerar como una extensión válida de la disposición de los tanques es un tema peliagudo y a partir del cual se generan la mayor parte de las disputas y desacuerdos entre las partes contratantes. Aunque un NOR es, por lo general, válido solamente cuando el buque está geográfica, física y legalmente disponible para realizar las operaciones de carga, tanto definición individualizada de cada uno de estos requisitos, como la definición en su

³⁶ Situación que no se considera aquí tener excesivo sentido, pues el buque puede quedarse a la deriva esperando a que le llamen desde la estación de prácticos para acudir a sus módulos de atraque.

³⁷ Cuya expresión inglesa es *all fast*.

conjunto, en cuanto a su pertenencia al cálculo del cómputo de plancha, pueden tener, en ocasiones, algunas trampas. Por ejemplo, se suele discutir sobre si la extensión del *notice* se puede realizar fuera de la zona de fondeo o no, siendo éste válido o no antes de haber realizado la maniobra de fondeo. Si se considera que esto no es válido y que el tiempo no se cuenta hasta el fondeo, entonces se podría estipular que el tiempo de plancha no correría a no ser que hubiera alguna especificación en alguna cláusula del contrato de fletamento que disparara su inicio (algo así como *or upon arrival in berth*, como recoge la cláusula 6 del ASBATANKVOY).

El contrato ASBATANKVOY, en su sexta cláusula de su parte segunda, estipula que el NOR se debe extender *upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge*. Realizar mencionada emisión fuera de la zona de fondeo, como pudiera ser en la estación de prácticos o al finalizar el viaje de navegación, no es, por regla general, un hecho aceptado ni aceptable aunque uno debe tener siempre en consideración los datos relevantes de la geografía del puerto para intentar llegar a una conclusión que se acerque tanto como sea posible a la realidad en la que tuvieron lugar los hechos. De esta manera, extender el NOR cuando el buque está todavía en navegación no es algo que sea conforme con lo estipulado anteriormente, y normalmente los tribunales estipulan y piden siempre que los datos facilitados para fallar sentencia sean claros y demostrar fehacientemente que el buque ya había llegado al final de su viaje. Hay una parte de la doctrina que considera que para que el buque se pueda considerar como llegado, éste tiene que haber fondeado. Esto se debe a que, para algunos, el armador no completa el transporte de la mercancía hasta que su embarcación no se ve obligada a parar en una zona en la que no se pueden desarrollar operaciones que sirvan al propósito contractual. De esta manera, al no haber un atraque libre, el viaje en sí finaliza cuando éste se encuentra en mencionada área de fondeo, que se considera lugar conveniente desde el que se podrá proceder al atraque tan pronto como éste se encuentre disponible.

No obstante, nada más lejos de la teoría la realidad es que, como práctica habitual, todos los capitanes tienden a extender el NOR antes de haber fondeado. Algunos fletadores aceptan este procedimiento, otros sólo están de acuerdo a la hora de contar la plancha una vez transcurridas las primeras seis horas después de que se hubiera fondeado. Lo que sí está claro es que un NOR considerado inválido en su momento no puede *validarse* a no ser que ambas partes lleguen a un acuerdo sobre ello. Puede suceder que los jurados asuman que más allá del hecho de que el barco estuviera en la zona especificada del puerto y totalmente a disposición del fletador, el NOR tan sólo contara a partir del momento en que la nave estuviera fondeada. También es práctica habitual extender los *notice* fuera del horario de oficinas cuando en el contrato de fletamento se indica que éste será válido al inicio de las mismas. De esta manera ni el tiempo empezará a contar aunque el NOR sí que será válido una vez que se haya llegado al inicio de esas horas; tal y como se estipuló en el

contrato. Esto se deduce bajo el concepto de que el buque, una vez llegado al lugar de destino, está en todos los aspectos listo para realizar las operaciones de carga o de descarga de la mercancía.

No debemos olvidarnos de que, aunque el contrato ASBATANKVOY es, en la mayoría de los casos un contrato de puerto, puede darse el hecho de que el contrato se pacte en base a un acuerdo de atraque. Resulta que se han dado casos en los que la Corte de Apelación del Reino Unido, se ha encontrado con que, bajo un acuerdo de los últimos, el Capitán del buque, ya fuera por desconocimiento o por picardía, había emitido el NOR antes de que el buque hubiese, tan siquiera, arribado a buen puerto. En estos casos, el tribunal a desestimado la validez del NOR, al ser éste válido única y exclusivamente cuando el buque está atracado en el muelle acordado de una forma eficiente y segura. Da la casualidad de que este hecho ha sucedido, mayoritariamente, en casos en los la entrada a puerto y, en consecuencia, el acceso al lugar de atraque estaban condicionados por las mareas; de este modo, sucedía que el Capitán extendía el NOR cuando el buque estaba esperando la subida de la marea para poder arribar al lugar de destino, en vez de hacerlo cuando correspondía, esto es, una vez atracado. Ante este hecho, los fletadores tienen que estar muy atentos, pues la Corte de Apelación inglesa indica en sus fallos que si el NOR se extiende de forma válida en forma, corresponde al fletador el rechazar su validez en el momento de recibirlo, caso contrario, se considera el documento como válido.

Esta misma Corte concluyó que los fletadores estaban en su derecho de rechazar de forma efectiva los intentos de validar *notices* que se pudieran considerar irregulares por parte de los armadores, incluyendo el rechazo de los mismos por emisiones prematuras por parte de los buques. Supongamos un caso en el que el NOR hubiera sido extendido de una forma válida, y el cual hubiere sido aceptado por parte del fletador como listo para descargar, y cuya mercancía hubiere sido descargada de acuerdo con las instrucciones dadas por la parte contratante, sin que en ningún momento ni lugar hubiere habido ningún rechazo ni objeción al respecto. En estos casos no se aceptará ningún tipo de reclamación por parte del fletador a la hora de tener en cuenta el inicio del tiempo para precisar el cálculo de plancha, comenzando este tiempo de acuerdo con lo establecido en el contrato de fletamento. De este modo, se considera que el motivo por el cual se desencadenan los hechos de forma continuada y sin protestas se debe a los fundamentos en los que se considera que se protegen las demandas del buen uso y sentido del comercio más allá de lo que previamente pudieran establecer los principios legales.

De todos modos, cabe destacar que los jueces realizan una diferenciación entre los siguientes dos casos diferentes y diferenciados. Uno de ellos sería el caso del buque que en realidad no estaba todavía listo para poder iniciar las operaciones de carga una vez extendido el NOR, el otro es el caso en el que buque no ha llegado realmente al lugar acordado. En estos casos está

claramente establecido que un NOR que no es válido, no podrá tener validez en tiempos posteriores. Aun así, en ambos casos, se le concede al fletador que si el NOR no ha sido válido o ha fraudulento, el tiempo de plancha empieza a contar al inicio de las operaciones de carga. De esta manera, queda ya estipulado de antemano a partir de qué momento puede empezar a contar el tiempo de plancha y no se permite al armador sacar provecho de sus propias triquiñuelas.

La conclusión de todo esto sería que si el fletador deseara poner alguna objeción sobre la validez del NOR, ésta debería realizarse en el momento de los hechos y no con posterioridad; mientras que el armador, por su lado, debería asegurarse de que los *notices* son extendidos en el lugar y momento apropiados para ello.

Recepción del NOR

No cabe ningún tipo de duda de que bajo el contrato ASBATANKVOY, el NOR no es efectivo hasta que el fletador o su agente lo reciban. A pesar de que en el NOR del barco se documentan tanto la hora como la fecha a la que se extendió el documento, nunca está de más, y es una buena práctica, sobre todo a la hora de calcular las posibles demoras, verificar con la terminal sus tiempos propios y los del consignatario con el fin de contrastar la información. No es extraño encontrarse con que los tiempos y las fechas difieren entre unos y otros. De este modo, es importante que la terminal firme el NOR con algún tipo de notificación, como: firmado sólo como recibido. Horas y tiempos sujetos a verificación, o, si la terminal considera que lo estipulado en el NOR es totalmente incorrecto, entonces lo mejor que se puede hacer es firmarlo con una nota que indique la hora y fecha exactas a la que la terminal recibió la notificación y el atraque del buque. En caso de no proceder de esta manera se puede encontrar con alguna desagradable sorpresa, como sucedió en una notificación de disposición de tanques³⁸, que el fletador declaró no ser válida, dos años después de que se hubiese emitido el documento, en pleno arbitraje. En el mismo se mostraba la hora a que se había extendido el *notice*, que había sido endosado por parte de los fletadores como recibido y sin ningún tipo de comentario o reserva. El tribunal consideró que ante la cuestión de la hora de la extensión, que estaba intentando ser refutada por el fletador dos años después, no se podía hacer nada. El NOR se considera una parte muy importante del contrato y es la base para el inicio del cálculo del cómputo de plancha. Por este motivo, no se podía anular este documento escrito ante la palabra del fletador. Se debería haber realizado algún comentario en el documento correspondiente, esto es, en el *notice*.

³⁸ Ver caso *Neil Armstrong SMA No. 759 (1973)*.

Extensión del NOR antes de los días de carga

A no ser que se exceptúe expresamente en una cláusula especial, bajo el contrato ASBATANKVOY el armador puede extender el NOR una vez que haya llegado al fondeadero, y el tiempo empezará a contar el primer día acordado para la carga a las 00.00 horas³⁹.

Relacionado a este hecho, se va a exponer el siguiente caso⁴⁰, en el que el contrato de fletamento decía: *vessel not to tender NOR at loading port prior to laydays [...] NOR to be tendered [...] within 0600 and 1700 local time*. El buque llegó antes de lo acordado al puerto de carga y esperó hasta las 0001 horas del primer día de los días acordados como ventana para extender el NOR. La cuestión era si el fallo a la hora de seguir mencionada cláusula en el contrato invalidaba el NOR o si el NOR era válido una vez se llegara a las 0600 horas. El fletador indicaba que (como se ha expuesto en el caso anterior) como un NOR que no era válido de inicio no podía ser válido más tarde, en este caso, el NOR era nulo y de esta manera la plancha no tenía que empezar a contar hasta que el buque estuviera atracado. El armador argumentó que en realidad su NOR nunca se podía haber declarado inválido pues éste se emitió una vez que el buque estaba en el puerto acordado y totalmente a disposición del fletador. De esta manera el propio armador reconocía que el inicio del tiempo de plancha se estipulaba a las seis de la mañana, una vez que hubiera sido recibido por los agentes del fletador. El tribunal falló a favor del armador, concluyendo que la cláusula no prohibía en ningún momento de que diera el NOR fuera de las horas especificadas; y simplemente indicaba las horas a partir de las cuales se había acordado que éste fuera efectivo.

Relación entre las 6 primeras horas libres y demoras

De acuerdo con lo que ha sido la práctica habitual en este tipo de negocios y como se verá más adelante⁴¹ se ha determinado que en ausencia de una provisión expresa que indique lo contrario, y de acuerdo con lo que dice la cláusula 6, el periodo de 6 horas libres no se aplica cuando el buque ya está en demoras⁴².

³⁹ Hora oficial del país en el que esté ubicado el puerto.

⁴⁰ *Petra Schmidt (1996). English law.*

⁴¹ Ver capítulo de demoras.

⁴² Como se verá en mencionado capítulo de demoras, no se debe olvidar la siguiente máxima, por la que se rige el siguiente principio: *once on demurrage, always on demurrage*.

Situaciones

A continuación se van a exponer una serie de casos, todos ellos relacionados con la extensión del *notice of readiness*, que servirán para poder tener una mejor comprensión de la temática. Como se podrá comprobar detrás de este documento se esconden muchísimos condicionantes que pueden incurrir en pérdidas o beneficios a las partes dependiendo cómo se haya formulado el clausulado del contrato.

Para una mejor comprensión en este punto, se ha decidido desglosar los casos en tres apartados diferentes, que debido a su casuística, se considera una buena manera de conceptualizar los casos. De esta manera, los casos se han distribuido en:

- Casos en los que el barco está legalmente listo.
- Casos en los que el barco está físicamente preparado.
- Casos en los que el barco está geográficamente a disposición.

Legalmente Listo

Lo primero que hay que tener en cuenta es que si el barco no cumple con la normativa portuaria, el NOR se invalida. El hecho de que previamente el atraque no estuviera disponible se convierte en un hecho meramente anecdótico e irrelevante. Muestra de ello es la sentencia⁴³ que tuvo lugar debido a la disputa entre fletador y armador por un caso de demoras que tuvieron lugar durante el tiempo de espera que el barco se vio obligado a permanecer fuera del puerto chino de Shanghai. El buque tanque, *Essberger Pilot*, que fue construido en el año 1975, excedía de la edad límite de 15 años impuesta por dicho puerto. El buque extendió el NOR sin obtener un rechazo debido a su exceso de edad. El contrato de fletamento contenía las siguientes provisiones en sus cláusulas especiales:

- Por un lado, el armador tenía la opción de transportar la mercancía a dos puertos;
- por el otro, el armador se encargaba de que el buque cumpliera en todos los aspectos con las normativas tanto del puerto como del pantalán en los lugares de carga y de descarga.

El fletador mantuvo que el NOR no se podía considerar como válido puesto que no cumplía con la normativa del puerto y, según se había acordado, era

⁴³ Ver caso *Sun Sapphire*, SMA No. 3539 (1999).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2000.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ESun%20Sapphire%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203539%3C/u%3E%3C/strong%3E>

responsabilidad del armador estar conforme a la normativa portuaria de sus lugares de destino. El armador, por su parte, indicaba que había dos barcos en la línea del muelle que impedían su aproximación segura y que ese había sido el motivo principal por el que su buque se había retrasado en su atraque.

Según las declaraciones de los agentes del armador en Shanghai se confirmó que éstos sabían de las obligaciones del puerto debido a, por lo menos, dos viajes anteriores. El tribunal concluyó que la obtención de la rescisión por el exceso de edad era totalmente aceptable en contra del armador y que el NOR solamente era apto si el barco se encontraba geográfica, física y legalmente disponible para realizar las operaciones de carga. De esto se extrae que el barco no se encontraba legalmente disponible para la extensión del NOR. El hecho de que no se encontrara ningún atraque disponible se considera irrelevante.

También hubo desacuerdo sobre el tiempo que el buque tuvo que esperar hasta que recibió permiso para entrar a puerto. El armador reclamó que ellos habían recibido un permiso mediante el uso de la palabra cuatro días antes de que el superintendente del puerto actuara con la aprobación final de que el buque iba a poder atracar aun excediendo en edad de lo convenido en aquel lugar. El tribunal sentenció que ningún tipo de comentario no oficial que se pudiera haber realizado al armador se podía considerar como una aceptación válida de entrada a puerto para el buque. Después de que el atraque estuviera disponible, no se pudo conseguir práctico a bordo para susodicha embarcación hasta el día siguiente. Este retraso debido a la espera de práctico se cargó a cuenta del armador.

Es bien sabido que Estados Unidos es un país peculiar, en tanto dentro de sus medidas restrictivas, se necesitan una serie de permisos exclusivos para poder entrar en el país. Esto, en el mundo de la navegación no es una excepción; por ello, si el buque no consiguiera recopilar toda la documentación necesaria a los Guarda Costas y no pudiera atracar, no se consideraría que la extensión del NOR fuera válida hasta el momento en el que el buque pudiera acceder de una forma legal a su zona de atraque. Muestra de ello es el siguiente caso⁴⁴, en el que el armador busca una compensación por los retrasos que han tenido lugar en el puerto de descarga, siendo su retraso al hecho de que resultó imposible que la nave atracara en el muelle seguro. El armador decía que el fletador había mandado cargar el barco con un calado que se sabía que iba a exceder del permitido en el atraque del puerto de descarga que se había nombrado. El fletador rechazaba totalmente esa reclamación ya que en realidad el buque no contaba con un documento, en concreto con el *Tank Vessel Examination*, que era obligatorio presentar a los Guarda Costas de los Estados Unidos, y que fue, según el fletador, el motivo real de los retrasos en la descarga. El fletador

⁴⁴ Ver caso *WARDA*, SMA No. 3162.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EWarda%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203162%3C/u%3E%3C/strong%3E>

también argumentó que había hecho todos los preparativos para poner un buque de menos tonelaje a la llegada del tanquero *Warda*. El contrato de fletamento contemplaba tanto la posibilidad de cargar el buque por completo como la posibilidad de liberarlo de carga, de resultar necesario. El tribunal se pronunció a favor del fletador constatando que el buque *Warda* no se podía considerar como un buque llegado cuando realizó la extensión del NOR puesto que no cumplía completamente con la documentación que requerían los Guarda Costas para poder atracar en puerto americano.

Cabe destacar que en el caso de que hubiese habido un retraso en las operaciones de carga debido a una inspección de las autoridades norteamericanas, ese tiempo tampoco hubiese ido a cargo del fletador pues se considera que se trata de un requisito de seguridad para las operaciones de carga.

En la misma línea que el caso anterior, nos encontramos con el siguiente, que debido a ciertas peculiaridades con respecto al precedente, la sentencia falla, esta vez, a favor del armador. Aquí⁴⁵, el armador del buque *Bow Heron* reclamaba un pago completo del coste de su cálculo de demoras por los retrasos que hubo en el puerto de descarga. El fletador se negó a pagar esa reclamación pues los retrasos se debieron directamente a faltas del armador pues no tenía toda la documentación necesaria para poder atracar en puerto americano, y durante el tiempo que se tardó en enmendar el error de falta de documentos, otros buques habían ocupado sus módulos. Además, el fletador citaba la cláusula 6 del ASBATANVOY en la que se estipula que las demoras que se debieran al atraque pero de las que el fletador no tuviera control no deberían contar como tiempo de plancha utilizado. El hecho de que el armador no tuviera toda la documentación dispuesta correctamente era una razón en base a la cual el fletador había perdido su control. En su defensa, el armador alegaba que la plancha debía contar a partir del segundo NOR emitido aun habiendo perdido su turno de atraque debido su propia negligencia.

El tribunal falló a favor del armador bajo el condicionante de que el tiempo de plancha se debía iniciar seis horas después de que el segundo NOR hubiera sido extendido. Después de haber descubierto la verdadera naturaleza del retraso (que el muelle de descarga tan sólo tenía un conducto con el que se podía realizar la descarga) el tribunal concluyó que el retraso no había sido causado por un vacío a la hora de entregar la documentación, sino más bien por las necesidades e intereses de la terminal.

Para que se considere que el buque está legalmente listo, no es única y exclusivamente obligatorio que el buque cuente con toda la documentación

⁴⁵ Ver caso *Bow Heron*, SMA No. 3176.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EBow%20Heron%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203176%3C/u%3E%3C/strong%3E>

necesaria para poder atracar en sus respectivos módulos. Es también necesario que el buque cuente y cumpla con la normativa de seguridad del lugar al que acuda. En caso contrario, no se podrá responsabilizar al fletador de unas posible demoras, que a la postre, resultarán no tener ningún tipo de validez al no tener validez el *notice*. Esto lo sucedió al buque *Condor*⁴⁶, al cual se le dañó el generador antes de la llegada al puerto de descarga. El Capitán intentó generar corriente eléctrica para que las bombas pudieran trabajar correctamente durante la descarga haciendo funcionar el motor principal y la hélice. La terminal informó a los Guarda Costas de la propuesta que había realizado el buque para poder proceder a la descarga para cerciorarse de que se cumplía con todas las normas de seguridad. Los Guarda Costas denegaron el permiso de descargar hasta que se dispusieran todos los elementos de seguridad y la terminal mandó al buque fuera del atraque para que las autoridades examinaran la situación y, mientras tanto otro buque entró y realizó sus operaciones de manipulación de mercancías. Finalmente, se permitió la descarga bajo una serie de condiciones.

El tribunal consideró que el buque no cumplía con la regulación norteamericana a su llegada al puerto de descarga. Denegó la reclamación del armador por demoras en el segundo atraque una vez se hubo concedido el procedimiento de descarga pues el receptor actuó de forma razonable al mover el barco fuera de su atraque una vez que se le hubo denegado en una primera instancia el procedimiento de descarga que se había solicitado. Al fletador se le devolvieron las costas del juicio.

Código De Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)⁴⁷

El Código Internacional de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), que se hizo efectivo el 1 de julio de 2004, es una normativa de carácter internacional, impulsada principalmente por los Estados Unidos de América, con el que se intentó aumentar la seguridad en el área de terrorismo internacional mediante algunas enmiendas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar⁴⁸. El código está constituido por dos partes, una primera parte de mandatos y una segunda de recomendaciones.

En este código se indican ciertas normas de seguridad que los gobiernos deberían cumplir, así como también las compañías relacionadas con este negocio y las autoridades portuarias. A partir de ahí, se añaden también una

⁴⁶ Ver caso *Condor* SMA No. 3268.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1997.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ECondor%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203268%3C/u%3E%3C/strong%3E>

⁴⁷ Cuyas siglas en inglés son *ISPS (International Ship and Port Facility Security)*.

⁴⁸ Cuya traducción inglesa sería, *Safety of Life at Sea (SOLAS)*.

serie de pautas o guías que sirven de base para poder desarrollar estas directivas estipuladas en la parte anterior.

La finalidad del código dentro de todo su conglomerado es buscar la mejor gestión posible con el fin de incrementar y optimizar la seguridad de cada barco e instalación portuaria, así como también afrontar de la mejor manera posible el riesgo que se quería evitar, una vez ya se ha desencadenado. En su propósito, se procura dar una serie de modelos para poder realizar una evaluación de los riesgos por parte de cada uno de los interesados a la hora de implementar sus protocolos individuales de seguridad.

En pocas palabras, los Gobiernos que tienen ratificado el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1974, de acuerdo con lo que estipula el Código PBIP, tienen total de derecho y potestad para poder ejercer formalmente un control sobre los buques que dispongan a atracar en las instalaciones portuarias de su país. Por ejemplo, en Estados Unidos, los Guarda Costas pueden negar la entrada a puerto o mandar al buque salir de su posición (si ya estuviera atracado en su lugar correspondiente) si el buque no hubiese documentado el atraque de los últimos diez puertos a los que hubiere acudido, o si alguno de estos últimos diez puertos no cumpliera con esta nueva normativa internacional.

Un asunto en el que los fletadores tienen que estar al tanto es saber bien a dónde mandan el barco. Si negocian un buque para que vaya a un puerto que requiera la normativa SOLAS, deben estar seguros e informarse de si ese país a ratificado el convenio ISPS o no. De no ser así, se puede considerar que existe un compromiso de atraque en un puerto no seguro suscitado por el fletador. De todos modos, si se envía una embarcación a un puerto que excede en los requisitos del buque, pues su nivel de seguridad es inferior, y ya se supone que los retrasos en la operativa van a ser inevitables, lo mejor que podría hacer el armador, estando al tanto de las dificultades por las que pasará en el puerto que se trate, sería el no acordar con el fletador ese puerto como uno de los lugares en los que realizar el negocio.

No obstante lo comentado anteriormente, pudiera ser conveniente para las partes contratantes añadir ciertas notas en lugares específicos para focalizar la responsabilidad ante ciertos hechos que pudieran tener lugar.

A continuación se expone la cláusula que se puede encontrar en el sitio *web* de el *Baltic and International Maritime Council*⁴⁹. En definitiva, lo que indica la cláusula es que para un contrato por viaje, si el retraso deviene como resultado de un incumplimiento del buque con el presente código todo resultado de pérdida, daño, gasto o retraso serán a cuenta del armador. Por el contrario si los retrasos señalados anteriormente se debieran a incorrecciones por parte del

⁴⁹ BIMCO.

fletador, sería éste mismo quien tuviera que cargar con los retrasos y con las posibles demoras, en caso de que las hubiera, al precio acordado entre las partes contratantes.

BIMCO: ISPS/MTSA CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES 2005⁵⁰

- (a)(i) *The Owners shall comply with the requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) relating to the vessel and “the company” (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the United States or passing through United States waters, the Owners shall also comply with the requirements of the US Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA) relating to the Vessel and “Owner” (as defined by the MTSA).*
- (ii) *Upon request the Owners shall provide the Charterers with a copy of the relevant International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) and the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).*
- (iii) *Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Owners or “the Company/Owner” to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners’ account, except as otherwise provided in this Charter Party.*
- (b)(i) *The Charterers shall provide the Owner and the Master with their full style contact details and, upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA.*
- (ii) *Loss, damage or expense (excluding consequential loss, damages or expense) caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers’ account, except as otherwise provided in this Charter Party, and any delay caused by such failure shall count as laytime or time on demurrage.*
- © *Provided that the delay is not caused by the Owners’ failure to comply with their obligations under the ISPS Code/MTSA, the following shall apply:*

⁵⁰ Cabe destacar que esta cláusula reemplaza tanto a la *ISPS Clause for Voyage Charter Parties* anterior, como a la *US Security Clause for Voyage Charter Parties*.

- (i) *Notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, the Vessel shall be entitled to tender Notice of Readiness even if not cleared due to applicable security regulation or measures imposed by a port facility or any relevant authority under the ISPS Code/MTSA.*
- (ii) *Any delay resulting from measure imposed by a port facility or by any relevant authority under the ISPS Code/MTSA shall count as laytime or time on demurrage, unless such measures result solely from the negligence of the Owners, master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew or the identity of the Owners' managers.*
- (d) *Notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, any costs or expenses whatsoever solely arising out of or 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, vessel escorts, security fees or taxes and inspection, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the negligence of the Owners, master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew or the identity of the Owners' managers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.*
- (e) *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.*

Físicamente Listo

Cabe destacar que la validez del NOR dependerá de las circunstancias del momento. Si un buque tuviera que realizar las operaciones de carga en diversos puertos, el *notice* será válido siempre y cuando los tanques que se vayan a dedicar para esa operativa estén realmente listos, con independencia del estado del resto de tanques (si éstos no van a ser utilizados en ese puerto). Esto se comprueba en el siguiente arbitraje de Londres⁵¹, en el que habiéndose fijado el acuerdo en un contrato de fletamento con formulario ASBATANKVOY (aunque con ciertas modificaciones), se determinó que el puerto de carga del negocio

⁵¹ Ver arbitraje de Londres 19/05.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3ELondon%20Arbitration%2019/05%3C/u%3E%3C/strong%3E>

contractual iba a ser el puerto israelí de Haifa. A su vez, el fletador ejerció la opción de declarar como segundo puerto de carga Iskenderun⁵², en caso de que fuera necesario. Una vez que el buque hubo llegado a su primer puerto, extendió el NOR que fue rechazado por el fletador debido a que los tanques que tenían que ser utilizados en el segundo puerto de carga con estaban limpios. Aunque el fletador finalmente cargó toda la mercancía en el primer puerto, esa no era su intención cuando el buque extendió el NOR.

Finalmente se estimó que el NOR fue válido en el momento en que se extendió, y el tribunal estipuló que la notificación de disposición de los tanques sirve para aquellas circunstancias que prevalezcan en el lugar y tiempo indicados, esto es, que el buque estaba listo para cargar la proporción de la mercancía que se había pactado para el primer puerto, como se había pactado en el contrato. Aunque en una de las cláusulas se decía *laytime [...] shall commence to run 6 hours after the vessel is in all respects ready to load [...]*, esto no puede significar que se deban tener en cuenta los tanques de carga para los siguientes puertos de carga cuando se ha extendido el NOR tan sólo para el primero de ellos. Más es aún, el barco sólo tenía la obligación de cargar la mercancía que se había especificado para aquel lugar cuando se extendió el NOR.

No obstante lo anterior, debe quedar siempre bien claro y especificado en el contrato las condiciones de los tanques para recibir la mercancía. El hecho de dar ciertos hechos por supuestos puede suponer un grave error, traducido en grandes pérdidas económicas, como por ejemplo sucedió en este caso⁵³, en el que se acordó transportar LPG⁵⁴. Del mismo modo que en el caso anterior, aquí se encontraron sustancias contaminantes en los tanques, en concreto, en tres de los cinco que estaban previstos realizar la carga del producto. El buque se hubo fletado con enmiendas en un contrato ASBATANKVOY con el siguiente comentario: *vessel shall present cargo tanks under LPG vapours/liquid fully cooled ready to load Charterers nominated cargo*. A la hora del cierre el buque estaba en dique seco efectuando reparaciones. La intención era que una vez dejaran el dique seco el buque procedería a Malta para cargar el LPG en unas buenas condiciones, en cuanto a los procesos de gasificación y enfriamiento de la mercancía se refiere. Desgraciadamente esto no sucedió como el armador tenía previsto y el buque llegó al puerto de carga con los tanques de carga totalmente vacíos y en las mismas condiciones que cuando salieron de dique seco, no obstante los tanques sí que estaban inertizados. De esta manera se tuvo que realizar un *addendum* sobre el acuerdo inicial que decía lo siguiente:

Vessel ex drydock last cargo LPG.

⁵² Puerto situado en Turquía.

⁵³ Ver *arbitraje de Londres 10/06*.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2007.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3ELondon%20Arbitration%2010/06%3C/u%3E%3C/strong%3E>

⁵⁴ *Liquified Petroleum Gas*.

Vessel to present at loadport under vessel's own generated inerted gas ready to take coolant.

Charterers to provide coolant at master's request ready and accessible upon vessel's arrival loadport.

Time used for gassing up/cooling down, including shifting cost, plus any additional port charges if any to be for Owner's account...

Liquid product remaining onboard after completion purging/cooling to be included in bill of lading figures.

The vessel is deemed to be an arrived ship when she arrives loadport under inert gas...

Habiendo extendido el NOR el día 18 de mayo a las 20:00 horas, se indicó en la inspección realizada previa a la carga que existían partículas nada desdeñables de amoníaco y flúor en, como ya se ha comentado, tres de sus cinco tanques. El fletador consideró, con la información que le habían proporcionado los *surveyors*, que el NOR emitido por el barco no se podía aceptar pues en realidad el buque no estaba listo para poder recibir la mercancía.

El tribunal discrepó de la opinión del fletador. Aunque el en primer contrato de fletamento existía la obligación de presentar el buque totalmente listo para poder recibir la carga (*under LPG vapours/liquid fully cooled ready to load*), en el *addendum* que se hubo formulado con posterioridad, simplemente se declaraba que el buque tenía que generar el gas inerte por sus propios medios y tenerlo listo para poder tomar el refrigerante a bordo. Se mantuvo entonces que como el buque estaba en condiciones de cargar la mercancía en dos de sus tanques, pudiendo cargar en ellos toda la carga que se había acordado, la extensión del NOR fue en todo momento válida.

Cuando el buque llegó al atraque los inspectores vieron muestras de amoníaco y flúor. Consecuentemente, hubo un retraso de más de nueve (9) horas desde que se informó al capitán de los residuos hasta que se inició la carga de la mercancía. Durante este periodo de tiempo, el fletador trató de determinar las implicaciones que tendría lo encontrado en la inspección de los tanques.

El tribunal concluyó que el fletador era totalmente responsable de los retrasos ya que no había que realizar ningún acto preventivo en la mercancía, pues se podía haber realizado la carga de la mercancía una vez aclarada la situación sobre posibles contaminantes. El tribunal consideró que si realmente se hubiera contaminado la mercancía, entonces hubiese sido responsabilidad del armador el problema al haber alterado la pureza del producto. De este modo, se consideró que el producto refrigerante era parte de la mercancía pactada en el conocimiento de embarque, y con esto, se incluyó el tiempo de espera y de carga del refrigerante como tiempo de plancha utilizado.

Insistiendo en este punto, se va a exponer otro caso⁵⁵, en el que esta vez una provisión en una cláusula especial indica que *los retrasos debidos a la llegada al puerto de carga y sin estar conformes a los inspectores del fletador serán a cuenta del armador*. Esta disputa en concreto se debe a la limpieza que se tuvo que realizar en los tanques para que el fletador pudiera transportar el producto⁵⁶. Los armadores iniciaron un arbitraje por el impago de una parte de las demoras que habían reclamado, en concreto de 31.000 dólares⁵⁷.

En sí, el punto de discrepancia de la disputa se debía al retraso que se produjo desde que el buque hubo llegado a su puerto de carga hasta que los tanques fueron aceptados por el *surveyor* del fletador, después de que se le hubiera inyectado agua a los tanques con la intención de aclararlos.

El fletador ordenó que el buque procediera a las instalaciones de carga, en San Lorenzo (Argentina), llegando éste allí con los tanques correctamente limpios y listos en todos sus aspectos para cargar la mercancía. El fletador remarcó la importancia de que el buque tuviera los tanques debidamente limpios y listos a la llegada. El buque extendió el NOR y procedió a su atraque al mediodía siguiente. Una vez realizada la inspección el *surveyor* rechazó los tanques, y requirió que se aclararan con agua dulce. El fletador puso énfasis sobre la idea de que cualquier tipo de retraso como resultado del atraque en el puerto de carga y que no satisficiera al inspector del fletador iría a cuenta del armador, de acuerdo con una de las cláusulas estipuladas en el contrato. Después del chorreo de los tanques se consideró que el remanente a bordo se había expulsado y que se podían llevar a cabo las operaciones de carga.

En particular la defensa del fletador se basaba en dos cláusulas del contrato de fletamento. En una de ellas se decía que el buque tenía que llegar al puerto de carga con todos los tanques de carga, bombas, válvulas y conductos limpios para poder contar con el visto bueno del inspector del fletador [de acuerdo con lo estipulado en la siguiente cláusula del contrato]. Cualquier tipo de retrasos que surgiera como consecuencia de que la llegada a puerto no fuere satisfactoria para dicho inspector no se podría aplicar al tiempo de plancha y sería a cuenta del armador.

El fletador además justificó el uso de agua dulce para aclarar los tanques pues el chorreo con agua de mar podía dejar restos de sal en los tanques, restos que no eran deseados por el fletador. El armador contaba con un *statement* del primer oficial que decía que a lo largo de su carrera, que incluía la preparación de tanques para la carga de nafta en al menos seis o siete ocasiones previa a la del

⁵⁵ Ver caso *M/T Mountain Lady*, SMA 3821 (2004).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2005.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EM/T%20Mountain%20Lady%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203821%3C/u%3E%3C/strong%3E>

⁵⁶ La mercancía en concreto era nafta.

⁵⁷ El fletador había pagado 88.000 sobre un total de 119.000 dólares

incidente mientras servía a bordo de los buques Lady y Storm Lady, nunca antes había necesitado aclarar los tanques del buque con agua dulce antes de cargar nafta, a no ser que se hubiera indicado de manera especificada en alguna cláusula la obligatoriedad de dicho proceso. El primer oficial también mencionó que no recordaba ningún caso en el que esto último hubiera sucedido. El armador facilitó casos recientes en los que sus barcos habían transportado nafta y en ninguno de ellos se había requerido el aclarado con agua dulce de los tanques antes de la carga. Todos estos datos apoyaban su posición de que ese tipo de aclarado no era típico en la práctica general de manipulación del producto.

El tribunal discrepó de lo que había expuesto el armador, pues consideraba que el aclarado previa carga de nafta, sí que podía desarrollarse de forma habitual, debiendo ser a petición del inspector una obligación con la que cumplir el armador. También concluyó que las cláusulas dejaban claro que la decisión estaba en manos del inspector del fletador. De esta manera, se declaró que el buque sólo pudo estar listo y preparado para recibir la mercancía en todos sus aspectos una vez que el *surveyor* hubo aceptado los tanques y ordenado el inicio de la operativa. Fue decisión del tribunal que el tiempo de plancha empezara a contar a partir de ese momento. La reclamación del armador fue denegada y el fletador fue eximido de gran parte de los gastos del juicio (el costo le supuso 1.500 dólares).

Viendo todo lo acaecido, es muy necesario de la importancia que tienen incluso los más pequeños detalles pues, aunque en este último caso la sentencia pudiera parecer totalmente injusta en contra del armador, si se estudia detenidamente la cláusula, se puede comprobar que la solución dictaminada por el tribunal es totalmente coherente con lo que pactaron las cláusulas, y es que el armador acepta lo que se podría considerar un exceso de arbitrariedad por parte del fletador que le permite eximirse, por contrato, de una serie de demoras. De no haber existido mencionada cláusula, seguramente el fletador no hubiese salido tan beneficiado y hubiese tenido que pagar la cantidad debida.

Para finalizar con este apartado, se expone a continuación un proceso⁵⁸ con un contenido diferente de lo visto hasta ahora. Aquí, la disputa se debió a las demoras que el armador quería hacer pagar al fletador por retrasos en el atraque del puerto de carga debido a unos trabajos de reparación que tuvo que realizar la propia tripulación en los conectores de las mangueras contra incendios, a requerimiento de los Guarda Costas norteamericanos.

⁵⁸ Ver caso *Sitamarie*, SMA 3828, (2004).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2005.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EM/T%20Sitamarie%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203828%3C/u%3E%3C/strong%3E>

La terminal informó al buque de que éste no podría atracar hasta que hubieran finalizado las tareas y las autoridades pertinentes diesen el visto bueno a su conformidad de los trabajos realizados, debido a sus exigencias.

En el contrato de fletamento, existía una cláusula (*Coast Guard Compliance*) que, en su parte más importante, indicaba que el buque debía en todo momento y durante la duración del contrato cumplir con las regulaciones de los Guarda Costas de los Estados Unidos y que cualquier tiempo perdido como resultado de no cumplir con ello no debía contar como tiempo de plancha usado ni como demoras, en caso de que las hubiere. Otras dos cláusulas defendían lo expuesto por el fletador:

- La cláusula 28 requería que el buque tenía que cumplir plenamente con lo expuesto por la *IMO* y con las *U.S. Port and Tanker Safety Regulations*, y que cualquier retraso por incumplimiento de estas garantías debía ir a cuenta del armador.
- La cláusula 29, en la que se exigía que el buque cumpliera en todo momento con los requisitos necesarios para poder desarrollar el cometido del contrato bajo la aplicación de las leyes y las regulaciones que permitieran llevar a cabo el negocio entre los puertos y lugares indicados.

Con esto la normativa de la terminal indicaba:

- que estaba autorizada a rechazar la extensión del NOR si el buque no estaba en todos los aspectos listo para llevar a cabo las operaciones de carga o de descarga,
- que el equipo de lucha contra incendios del buque tenía que estar listo y preparado para su uso inmediato en caso de emergencia.

En el arbitraje, el tribunal estimó que efectivamente el buque no cumplía ni con lo estipulado en el contrato de fletamento ni con la normativa de la propia terminal, puesto que el buque, aunque estaba listo para recibir la mercancía, no podía ignorar el tema de la seguridad.

Geográficamente Listo

Sobre el hecho de poder considerar que el buque ha llegado a su destino, bajo los arbitrajes de Nueva York, las sentencias de los últimos años giran alrededor del hecho de que el buque esté fondeado o no, o se encuentre a la espera en alguna zona determinada. En cambio, en las sentencias que se han llevado en Londres lo que se intenta discernir en los casos es si el buque estaba en el lugar seguro más cercano posible y a punto para poder atracar y comenzar la operativa lo antes posible.

Se considera que un buque ha llegado a puerto cuando, si no puede acceder directamente a su atraque, se ve que su posición con respecto al puerto le permitiría trasladarse al mismo de una forma inmediata. Siempre que suceda esto, se estimará que el buque está en dicha situación, a no ser que existieran circunstancias especiales.

Un punto muy importante en este aspecto, es el de la emisión del NOR. El mero hecho de emitirlo, aunque sea de forma prematura, puede certificar su validez si el fletador no toma medidas al respecto. Por ejemplo, en este caso⁵⁹ de derecho inglés, el buque estaba transportando carga a granel bajo un contrato de atraque en el que se indicaba que el NOR sólo sería válido una vez que el barco hubiera atracado en el muelle, emitiendo la notificación correspondiente. El buque extendió el *notice* mientras esperaba que subiera la marea para poder atracar. El buque tardó casi tres meses en poder atracar y el armador reclamó demoras. No había congestión de puerto, ni se extendió ningún otro NOR. El fletador alegaba que tan sólo se había extendido un *notice* y que éste no se había emitido correctamente, por lo tanto, consideraba que era inválido y que el tiempo de plancha que le estaba cargando el armador no debía ser considerado. En el arbitraje, la sentencia falló a favor del fletador.

No obstante, se procedió a una apelación por parte del armador, en la que se concluyó que el fletador había perdido cualquier tipo de derecho de contar con la invalidez del NOR original incluso siendo éste inválido al haber sido extendido de forma prematura. El NOR había sido extendido de forma válida y el fletador había aceptado que el buque estuviera listo para descargar y que la descarga se hubiera llevado a cabo según las instrucciones del fletador. En ningún momento el fletador había rechazado el NOR y en ningún momento se hubo indicado que se tuviera que extender otro NOR que sirviera para iniciar el tiempo de plancha. El tiempo de plancha comenzó de acuerdo a los términos del contrato de fletamento.

Esta decisión, por parte del tribunal de apelación, es totalmente particular en su género. Se puede apreciar un prisma de perspectivismo en el cual se aprecia la necesidad de tener en consideración un buen juicio comercial, incluso más allá de cualquier otro tipo de principios legales establecidos.

La conclusión extrae de este suceso es que si un fletador cualquiera desea objetar la validez de un *notice*, lo debe hacer a su debido momento, y es que, viendo esta sentencia (y algunas otras parecidas en temática) si el fletador no rechaza el NOR (que es el punto de inflexión del inicio del cómputo de plancha) cuando el Capitán lo extiende, se considera que el primero lo está aceptando y considerándolo válido.

⁵⁹ Ver caso *The Happy Day. Flacker Shipping Ltd contra Glencore Grain Ltd. 2000.*
<http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=30245>

A continuación se exponen dos casos que de forma generalizada se podrían considerar iguales, no obstante, la esencia de cada uno de ellos hace sean la antítesis del uno con respecto al otro, como se puede apreciar en los fallos de las respectivas sentencias. En ambas ocasiones se emite el NOR con el EOSP pero las peculiaridades existentes en cada una de las situaciones hacen que, en un caso no se considere el *notice* como un documento válido, y, en el otro, sí que existe una aceptación de su extensión.

En el primer caso⁶⁰ que se expone, el armador, en su demanda, consideraba que el fletador reconocía la validez del *notice of readiness* al pagar la mitad de la reclamación por demoras que había enviado al fletador en concepto de retrasos desde la emisión del NOR. El armador, además, consideraba que la cláusula 6 del contrato ASBATANKVOY no contemplaba en ningún momento la posibilidad de una transferencia de la mercancía *ship-to-ship* aunque en la cláusula 9 se dijera *...the vessel shall load and discharge at any safe place or wharf or alongside vessels or lighters reachable on arrival...* A su vez, el fletador reclamaba en ese momento que el buque nunca había extendido notificación de disposición a prestar sus tanques y que, incluso si realmente lo había hecho, había sido prematuro. De todos modos, el armador consideraba que, aunque el tribunal encontrara el *notice* dudoso, estaba en posición de percibir daños por detención.

Según lo que se desprende, el buque llegó al fin de su trayecto y supuestamente extendió el NOR. Después de esto, el fletador denegó el NOR que había interpuesto el buque pues el buque había extendido el NOR de forma prematura pues llegó al fondeadero casi una hora y media después. El documento de disposición de tanques se firmó como recibido dos días después.

Fallando a favor del fletador, el tribunal desestimó la reclamación del armador por sus propios actos, indicando que su buque debería haber estado en mejor posición y que el fletador no había renunciado a sus derechos en el presente contrato. En segundo término, el tribunal se apoyó en la descripción de la descarga de (*one safe anchorage Fujairah*) y determinó el inicio del tiempo de plancha.

Con respecto a la extensión del NOR, el fletador argumentó que el capitán se había olvidado de emitirlo. Debido a que el armador no supo qué responder en este punto, el tribunal consideró que el armador realmente no era capaz de demostrar en qué momento supuestamente había emitido el documento, y consideró que, en este caso, se podía desestimar debido a su nulidad. El tribunal

⁶⁰ Ver arbitraje de Londres 16/05.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3ELondon%20Arbitration%2016/05%3C/u%3E%3C/strong%3E>

se mantuvo firme en su consideración de que el transporte de una mercancía no llega a su final hasta que el buque ha finalizado su viaje encontrando el lugar más próximo posible a donde se llevará a cabo la operativa. El tribunal manifestó su pensar de que el fin del viaje marítimo es el momento en el cual el buque deja de estar en su situación de gobierno para con las guardias de mar para pasar a una guardia no de navegación, necesaria para poder acceder a puerto.

Como no se consideró válida la emisión, el tribunal concluyó que el tiempo debía comenzar a contar con el inicio de la descarga. Con respecto a los daños por detención, el tribunal concluyó que el fletador había incumplido la cláusula 9 al no dar atraque al buque nodriza, habiendo módulos disponibles a su llegada. Aun así, como el buque podía haber dado un NOR válido a su llegada en el fondeadero en el que se iba a realizar a operativa, el armador no pudo reclamar daños. Sólo si el buque no hubiese podido proceder al fondeadero pactado, impidiéndole extender un NOR válido, el armador hubiera estado autorizado a demandar por daños.

Por el contrario, en el proceso que tuvo lugar a continuación, y debido a la morfología y el relieve de la zona, la consideración, el balance y el estudio de la situación permite al tribunal tomar una decisión diferente a la que tuvo lugar en el caso anterior. Aquí⁶¹ el buque extendió el *notice* en la boya de entrada al puerto de Ras Tanura, procediendo, acto seguido, a uno de los fondeaderos, a la espera de tener atraque libre. Situada a una buena distancia del fondeadero de Ras Tanura, la boya de entrada al puerto se considera el final del trayecto de navegación. El fletador lidió un contencioso contra el armador por considerar que el segundo estaba incumpliendo con lo que había expuesto en las especificaciones de la cláusula 6. De acuerdo con su pensar, el proceder correcto por parte del Capitán hubiera sido extender el NOR en la zona de fondeo y no a la finalización del viaje de navegación. De esta manera consideraba que la situación tuvo lugar de forma prematura y, por lo tanto, que el *notice* no se podía considerar como un documento válido; como consecuencia, el fletador declaraba que no le parecía correcto tener que pagar por unas demoras cuyos recargos de tiempo no deberían computarse como tiempo de plancha.

El tribunal consideró que no podía fallar a favor del fletador, manteniendo que era utópico decir que el buque siempre tenía que ir a la zona de fondeo para que la notificación de disposición fuera tenida en cuenta; en este caso en particular y viendo el relieve de la zona, se puede observar que ninguno de los dos fondeaderos de Ras Tanura está en línea con la entrada. Debido a que el atraque estaba disponible, el buque debería haber podido proceder directamente

⁶¹ Ver arbitraje de Londres 12/06.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2007.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3ELondon%20Arbitration%2012%2F06%3Cu%3E%3Cstrong%3E>

hacia dentro desde la estación de prácticos. De esta manera, se estimó que la extensión del armador en la boya de entrada era correcta y comercialmente hablando aceptable. De este modo, el tribunal consideró que lo estipulado en la cláusula 6 (*customary anchorage*) no debía entenderse al pie de la letra debido a la características de ese puerto en concreto.

Según el punto de vista del tribunal, el contrato de ASBATANKVOY había sido esbozado bajo la idea de que la zona de fondeo iba a estar en la línea de encuentro entre la boya y el atraque, donde hubiese sido normal fondear el buque, en caso necesario. En base a esta interpretación de mencionada cláusula, el tribunal determinó que la boya de entrada era un lugar oportuno, y que por analogía se podía considerar la zona de fondeo.

Cabe destacar, como se hace a continuación, que existen determinadas situaciones en las que es necesario conocer los motivos que desencadenaron la situación para poder llevar a cabo un juicio justo. De esta manera, viendo lo siguiente, se puede determinar que la resolución de la disputa⁶² parece totalmente correcta.

El buque llegó a la estación de prácticos de Ambrose a la medianoche un 5 de febrero y extendió el *notice* en ese preciso momento. Aun así, debido su calado (en aguas iguales⁶³), el buque tuvo que fondear y esperar a la siguiente pleamar para poder acceder de forma segura al fondeadero, y de esa manera poder descargar; cosa que consiguió a la mañana siguiente. Una vez que la primera barcaza hubo abarloado el resto de la descarga se produjo sin incidente alguno.

El armador entendía que el fletador era el responsable del retraso de su embarcación puesto que había cargado 4.000 toneladas por encima de lo pactado y, entonces, mandó el buque a un puerto en el cual sus movimientos estaban restringidos por la marea.

El fletador, por su parte, mantenía que el NOR del buque no era válido puesto que el buque no lo había extendido en la zona de fondeo. El fletador aseguraba que la estación de prácticos de dicho puerto no era considerada zona de fondeo para Nueva York y mantuvo que el buque no estuvo listo en todos los aspectos para poder realizar la descarga. El fletador insistía en que no era responsable de las más de diez horas que el buque había estado esperando entre su llegada a la estación de prácticos y el fondeo.

La cláusula 6 decía *upon arrival at customary anchorage at each port [...], the Master or his agent shall give the charterer or his agent notice [...] that the vessel is ready to load or discharge cargo*. Claramente, y nadie negó lo contrario, la estación de prácticos no es la zona de fondeo para el puerto de Nueva York,

⁶² Ver caso *O/B/O Adamas*. SMA No. 3194 (1995).

⁶³ Cuyo término en inglés es *even keel*.

máxime cuando el buque no estaba en disposición de llevar a cabo la operativa en mar abierto. De esta manera, se podría suponer que el NOR fue prematuro e inefectivo.

No obstante, el fletador había incumplido con una de sus principales responsabilidades bajo la cláusula 9; la de proveer al buque de un atraque viable a su llegada. Teniendo en cuenta el exceso de calado debido a la carga embarcada, el fletador incumplió esta particularidad del contrato de fletamento, en la que no se especificaba en el mismo que el puerto de descarga fuera el de Nueva York, como finalmente aconteció, y se permitía al fletador escoger el puerto que quisiera una vez que se hubiera determinado la cantidad de mercancía a cargar. El tribunal concluyó finalmente que el fletador era responsable de los retrasos del buque entre la estación y el fondeadero, exceptuando el desplazamiento de un lugar a otro, y que, por lo tanto, ese tiempo tenía que ser contado como tiempo de plancha.

Formatos de cláusulas especiales sobre el notice of readiness.

A continuación se expone un ejemplo de una provisión especial a la cláusula en la que se indica que el buque no lo emitirá antes de las 00.01 horas del primer día de carga. Sin estos comentarios restrictivos, bajo el ASBATANKVOY, el armador puede extenderlo antes del primer día de carga, empezando a contar a las 00.01 horas del primer día.

Notice of readiness. vessel not to tender notice of readiness, nor to proceed to berth prior to 00.01 hour on the first layday without Charterer's permission in writing.

Esta otra cláusula, por ejemplo, indica que el NOR no debería ser extendido ni el tiempo de plancha debería comenzar antes de las 06.00 horas del primer día de carga, con la expresión 6 horas de tiempo libre siempre que el buque esté o no en demoras.

Commencement and termination of laytime.

- (i) *Notice of readiness shall not be tendered nor shall laytime commence before 0600 hours local time on the date stipulated in Par I, article B, except with Charterer's sanction.*
- (ii) *Upon arrival at customary anchorage or place for such purposes at each port of loading or discharge, the master or his agent shall give the Charterer or its designee notice that the vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, even if vessel is on*

demurrage, and subject to the provision in Part I of this clause, laytime shall commence, weather and sea condition permitting, at the expiration of six hours after receipt of such notice or when vessel commences to load or discharge at the berth or other loading or discharging place, whichever first occurs. However, where delay is caused to vessel getting into berth after giving such notice of readiness for any reason whatsoever over which Charterer has no control, such delay shall not count as laytime or as time on demurrage. In addition, time proceeding to berth after the expiration of six hours free time shall not count as used laytime or for demurrage.

- (iii) Laytime or time on demurrage shall continue until cargo hose have been disconnected upon termination of loading or discharging.*

V. PUMP WARRANTY

ASBATANKVOY, Part II,

10. PUMPING IN AND OUT. The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanence hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into its Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generation steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel.

Ratios de carga y descarga

En este caso, se considerará que ratio es la cantidad media de producto que se descarga o puede descarga durante la operativa de un buque en una terminal. Los ratios de carga y de descarga varían considerablemente con cada buque, terminal y carga. Pongamos, por ejemplo, dos casos antagónicos: los buques que transportan crudo suelen cargar con medias superiores a los 100.000 barriles por hora en la Terminal *Alyeska*, situada en Valdez (Alaska); en cambio, dependiendo del producto que transporten, algunos quimiqueros cargan incluso menos de 1.000 barriles a la hora en algunas refinerías. Son muchos los motivos por los cuales se puede mejorar o empeorar el ratio de carga para transbordar la mercancía de un lugar a otro. A continuación, se exponen en un listado los puntos más relevantes:

- Número y capacidad de las bombas de carga.
- Dimensiones de las tuberías (tanto del buque como de la instalación).
- Temperatura y viscosidad de la carga.
- Capacidad del sistema de control de ventilación o de vapor.

- Capacidad del sistema de gas inerte.
- Localización de, distancia hasta y elevación de los depósitos de tierra.
- Uso de las *shore booster pumps*.
- Cualificación del personal (a bordo).
- Número de tanques de carga abiertos.

Pumping In

Aunque la cláusula 10 del contrato ASBATANKVOY indica que los gastos de bombeo y carga son a cuenta y riesgo del fletador, esto no absuelve al armador de su responsabilidad en cuanto a la correcta distribución de la carga en los tanques del buque se refiere, ni tampoco le absuelve de posibles defectos de mantenimiento o fallos en la operativa por parte del equipo del barco durante la carga. Tanto es así, que si hubiera restricciones en alguno de los costados del buque que redujeran la disponibilidad de la terminal a la hora de entregar la mercancía, el fletador podría interponer recurso para que se dedujera el tiempo de carga que excediera del normal uso y carga de la mercancía.

Estas situaciones han tenido lugar a lo largo de los años. Veamos el siguiente caso⁶⁴, en el que el contrato de fletamento se fijó con la posibilidad de escoger uno o dos puertos norteamericanos de carga en la zona del Golfo de Méjico y de uno a dos puertos jamaicanos para la descarga con los cambios de atraque y los gastos entre muelles a costa del fletador. La disputa se centró en determinar cual de las partes tuvo responsabilidad en el lento ratio de carga que tuvo lugar en el segundo atraque, con demoras como resultado, y el retraso de los fletadores en el pago de los cambios de atraque, gastos que debían ir a cargo de su cuenta de explotación. El fletador arguyó que el motivo de que la carga se realizara de una manera lenta se debió a las restricciones del buque en ese costado indicando que las presiones eran más elevadas de lo normal y que la terminal tenía capacidad para cargar a más de 12.000 barriles por hora a través de una manguera de doce (12) pulgadas. El armador reclamó que hubo 4 mangueras de esas características disponibles para conectar y que la terminal escogió cargar solamente a través de una de ellas y que, por ello, no se pudo cumplir con garantías pactadas para el *rate* de carga. De todas maneras, antes del arbitraje, el administrador del buque recalculó las demoras en base al ratio de carga que se llevó a cabo en el primer atraque y lo entregó al fletador. La doctrina consideró, por las manifestaciones hechas por el Primer Oficial, que la carga se produjo de una manera lenta debido a las restricciones de bombeo del propio buque y facilitó unos cálculos revisados al armador. Al fletador se le mandó pagar las demoras reducidas, los intereses de dicha cantidad, los gastos de *shiftings* con sus consecuentes intereses, así como las tasas legales y las tasas de arbitraje del armador.

⁶⁴ Ver caso *MARE DI KARA SMA No. 3238*.

Algo parecido sucedió con el buque-tanque Sobral⁶⁵, en cuyo informe se indicaba que la terminal había estipulado que su capacidad de carga era de 7.000 barriles a la hora. Previamente, ya había informado al barco de que no podría manejar más de 3.800 barriles por hora debido a las líneas de la propia embarcación. A las 17:50 horas del 11 de Junio el barco fue arrestado por una tercera parte, lo que conllevó el cese de las operaciones de carga. Después de que se le levantara el arresto al buque, a las 12:00 horas del 12 de Junio, reanudándose la carga a las 12:35 y continuó hasta la finalización de la carga, aquel mismo día a las 14:30.

Con respecto al tiempo real utilizado para cargar la mercancía, el jurado no encontró ninguna razón para dudar de la aserción de la terminal sobre su capacidad de suministro de la carga. Hay una alegación no rebatida en el informe en la se indica que el buque pidió un ratio de recepción de la carga superior a los 3.800 barriles por hora. Resulta claro que, en realidad y pese al escrito del Capitán, el buque se vio obligado a recibir la carga a una media de carga mucho más reducida.

Se considera que la manera más apropiada para estipular el cálculo de plancha en el puerto de Houston es la de dividir la cantidad total de carga a una media de 7.000 barriles/ hora que, en esta ocasión, repercutía en un tiempo de carga de 20,64 horas (es decir, 20 horas 38 minutos) en lugar del actual tiempo registrado de 48 horas 31 minutos, lo que quería decir que existía un exceso de 27 horas 53 minutos que debía ser deducido de la reclamación total de las demoras.

De aquí se deduce la importancia de indicar todas las garantías en el contrato pues, lo no escrito entre las partes no se puede considerar como pactado, y por lo tanto, una hipotética infracción al respecto no se puede considerar más que irrelevante. Por ejemplo, en un contrato de fletamento que no tuviera provisiones sobre el ratio al que el buque debiera recibir el producto, no se podrá considerar que el fletador hubiera requerido nada al respeto. Si el fletador quisiera determinar un ratio para las operaciones o un mínimo garantizado, el momento correcto para poder acordarlo será durante las negociaciones del contrato de fletamento y sus provisiones. El fletador no podrá exigir un *rate* de carga o descarga de forma unilateral después de haberse fijado el contrato entre las partes. En caso de que esto último sucediera, lo normal sería que los mediadores desestimaran su recurso y mantuvieran inalteradas las estadías y las demoras, aun a pesar de recibir la carga de forma lenta, por no estar prevista esta situación en el documento.

⁶⁵ Ver caso *M/T Sobral* SMA No. 3277 (1996).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1997.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ESobral%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203277%3C/u%3E%3C/strong%3E>

Pumping Out

En ausencia de la *Pump Warranty Clause*, es difícil discernir las obligaciones del armador con respecto al quehacer del bombeo bajo el contrato ASBATANKVOY. De todas maneras, si el buque tuviera problemas a la hora de bombear durante el tiempo permitido/usual (*Part II, Clause 7*) o debido a la condición de la embarcación (*Part II, Clause 1*), entonces, este tiempo no debería contarse como tiempo de plancha utilizado. En este caso, nos encontramos ante el problema de que el fletador tiene que probar fehacientemente y mediante pruebas que se produjo un fallo en el buque. Por este motivo, la mejor solución es la de incorporar una cláusula especial que garantice que se procederá mediante un bombeo correcto,

Owner wants vessel is capable of discharging her part cargo at a rate of ____ metric tons (or barrels) per hour or maintaining 100 psi at ships rail, provided shore facilities are capable of receiving same. If the vessel fails to maintain the foregoing rate while pumping, the difference in time between this rate and the actual time at lower rate will be added to allowed laytime or if the vessel fails to maintain the foregoing pressure, the actual time pumping at the lower pressure will be added to the allowed laytime.

Cabe destacar que la doctrina diferencia entre tiempo de bombeo y presión como dos garantías diferentes, separadas y diferenciadas.

Shore Booster Pumps.

En algunas ocasiones, no siempre, se utilizan sistemas de bombeo adicionales desde tierra para asistir al bombeo del propio buque y suele resultar casi imposible poder mantener la presión del *manifold* en su nivel usual. Esto suele suceder sobretodo cuando las líneas de tierra son muy largas o si los tanques de tierra están significativamente elevados en tierra con respecto al *manifold* de la embarcación.

Cuando se le conecta este refuerzo al barco se debe escoger una presión de trabajo inferior a la habitual como factor de seguridad, por si se diera el caso de que desde tierra se perdieran estas bombas. Si mencionadas bombas dejaran de funcionar de manera repentina, la presión del barco podría saltar casi inmediatamente alrededor de 20 á 30 psi. Dependiendo del ratio de las líneas de cubierta, esta situación podría resultar peligrosa y podría servir de justificación al barco en cuanto a la precaución del mismo de reducir los psi.

Ante esta situación, se recomienda que se realice una anotación en el *Pump Log* o que se emita una carta de protesta a la terminal exponiendo los motivos por los cuales el buque reduce los psi, con la intención de proteger los intereses del

armador, en la defensa de una posible denuncia por incumplimiento de las garantías de bombeo al no mantenerse los psi en el *manifold*⁶⁶.

Como muestra de las desavenencias entre armador y fletador en este tipo de situaciones, se expone el siguiente caso⁶⁷ en el que sucede lo que se acaba de explicar con el *stripping* (cuyo significado se expone más adelante y que es aplicable de forma análoga). Esta disputa desembocó entre el armador y el fletador en un viaje del que resultó una reclamación de demoras por un valor aproximado a 8.000 dólares. El fletador rechazó la reclamación debido a que el ratio de descarga sólo fue de ochenta (80) toneladas métricas por hora y lo constataron mediante un informe del inspector que servía de apoyo a su alegación de que el armador había incumplido con su compromiso en el bombeo. El armador mantuvo que las garantía de bombeo se cumplieron (7 bares en el *manifold*) durante toda la operativa, excepto al principio y al final de la descarga. En ningún momento el armador negó este hecho e incluso explicó que era normal la pérdida de presión durante el *stripping* y que su efecto en los tiempos de descarga era en realidad una nimiedad.

El jurado entendió que los motivos por los cuales el armador había tenido una presión inferior en los periodos de inicio y final de bombeo estaban justificados. También se mantuvo firme en su idea de que el fletador erró en su denuncia a la hora de probar que el descenso en la presión al final de la descarga había prolongado la operativa. De este modo, el jurado también señaló que la calidad y la claridad del cálculo de plancha del armador eran deficientes, esto es, que la reclamación de 8.185 dólares era errónea (recontando el viaje entero desde Singapur hasta Kandla). Así el jurado falló con unas demoras para el armador de 10.259 dólares más un 4 por cierto de intereses.

Necesidades de temperatura de la mercancía.

Un punto crítico sobre la disponibilidad del buque a la hora de llegar a los mínimos de bombeo se puede encontrar en las propiedades de la propia carga así como en las necesidades de la misma en cuanto a su calentamiento o mantenimiento de temperatura. Existen cuatro razones primordiales por las cuales un buque puede no cumplir con mencionados requerimientos de temperatura, previamente establecidos en el flete:

- Corta duración del viaje.

⁶⁶ En el caso de haberse acordado.

⁶⁷ Ver caso *M/T Bow Giovanni*, SMA No. 3853 (2004).
<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2005.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EBow%20Marino%3C/i%3E%20and%20%3Ci%3EBow%20Giovanni%3C/i%3E.%20SMA%20No.%203853%3C/u%3E%3C/strong%3E>

- Fallo de la tripulación en los mantenimientos de temperatura.
- Fallo de los sistemas del buque.
- Baja temperatura de carga.

Normalmente, cuando no se cumple con la provisión de temperatura, la descarga se alarga. Incluso si el barco mantuviera sus 100psi, no existirá garantía de demoras debido a un exceso en el tiempo de bombeo debido al incumplimiento del buque en cuanto a las previsiones de temperatura. Por ejemplo, a no ser que se dijera lo contrario, aunque la temperatura afectase irremediabilmente los tiempos de descarga, la terminal retrasara la operativa debido a las necesidades de la fábrica a adaptarse al producto, el armador no podría imponer demoras al fletador por todo el tiempo que excediera de las 24 horas en el muelle de descarga.

Mangueras de carga

Otros aspectos importantes para que la embarcación pueda cumplir con la *pump warranty* son tanto el número como el diámetro de las mangueras que se suministran a las factorías de tierra y que se relacionan con el número de conexiones que tiene el *manifold* y los diámetros del barco.

Velocity 12 metres/second			
Nominal Inside Diameter of Hose		Throughput	
Inches	Millimetres	Cubic Metres Per Hour	Barrels Per Hour
6	152	788	4,950
8	203	1,400	8,810
10	254	2,180	13,700
12	305	3,150	19,800
16	406	5,600	35,200
20	508	8,750	55,000
24	610	12,600	79,300
30	762	19,700	123,000

Table 1: Throughput v. Inside Diameter at Velocity of 12 m/s

Velocity 15 metres/second			
Nominal Inside Diameter of Hose		Throughput	
Inches	Millimetres	Cubic Metres Per Hour	Barrels Per Hour
6	152	985	6,190
8	203	1,750	11,000
10	254	2,730	17,200
12	305	3,940	24,700
16	406	7,000	44,000
20	508	10,900	68,000
24	610	15,700	99,100
30	762	24,600	154,000

Table 2: Throughput v. Inside Diameter at Velocity of 15 m/s

Stripping

El *stripping* es una parte vital de la eliminación de los residuos de la última carga y es parte, también, de las operaciones de limpieza. El *stripping* de la carga puede o no puede estar referenciada de forma expresa en la cláusula que garantice un correcto sistema de bombeo; aun así, se acepta el hecho de que a consecuencia de estas acciones la capacidad de la operativa se vea reducida de forma inevitable.

Durante la limpieza, las aguas de lavado y los residuos deben ir eliminándose de forma continuada mientras los aparatos de limpieza están en funcionamiento. Las lavandas son segregadas a un tanque de residuos para el correcto procesamiento y disposición, de acuerdo con lo estipulado por las leyes internacionales. Cuando se llega a los planes de bodega, la capacidad del sistema de limpieza tiene que ser mucho más apurada con tal de prevenir que queden escombros y restos de los fluidos de limpieza que pudieran adulterar las siguientes cargas.

En casos⁶⁸ en los que los buques han tenido que realizar diversas operativas en la carga, en la descarga o en ambas, se tiene que estudiar cual ha sido la situación en cada uno de los puertos. Cuando esto sucede y hay disputas entre las parte, la práctica habitual del jurado es la de no considerar la media de las

⁶⁸ Ver caso *M/T Fairfield Venture*, SMA No. 2452 (1988).

presiones de descarga entre los diversos puertos como una prueba concluyente que verifique que el buque a cumplido con su garantía de bombeo. La realización y cumplimiento de esta cláusula normalmente es examinada para cada puerto de descarga de una manera individualizada. Además, donde la mercancía se descarga en más de un puerto se suele ser un tanto permisivo con el buque debido a la posibilidad de que se dupliquen los retrasos a la hora de empezar la carga y las operaciones de *stripping*.

Y no sólo esto, el jurado también suele estar atento de las temperaturas en las que la mercancía se ha mantenido en los depósitos de tierra durante la carga y las instrucciones del fletador dadas al buque para calentar o mantener la temperatura del producto. El hecho de que el inspector de las operaciones de carga no ponga, a su debido momento, ningún tipo de objeción en lo relativo a los ratios de descarga de la embarcación, hace suponer que las circunstancias por las que deviene una descarga lenta son ajenas a las capacidades de las operaciones de bombeo del buque. De esta manera, si el fletador reclamara una disminución de las demoras, al no haber ningún tipo de reclamación durante las operativas, se le denegaría de la eximente de pagar al armador.

Otra cosa sería que el tiempo que durara el *stripping* fuera excesivo y retrasara en exceso la operativa y, con ello, sobrecargara las estadías y con ello el tiempo de plancha y gravara en exceso las demoras al fletador, en cuyo caso sí que se debería descontar parte de ese tiempo en contra del fletador. Muestra de ello es el siguiente juicio⁶⁹, en el que la carga de la prueba sobre la correcta realización de los actos recayó sobre el armador. En la cláusula número 6 (*Texaco Pumping Clause*) se podía leer:

Vessel to be capable of discharging entire cargo within 24 hours or maintaining 100psi at vessel's manifold, provided shore facilities permit.

Habiendo revisado los argumentos y comentarios al respecto, el jurado entendió que el periodo de tiempo empleado por el buque en las operaciones *stripping* que no fue acorde con la práctica habitual de este proceso, prolongando de forma excesiva las operaciones de descarga, añadiendo de esta manera más demoras a las ya existentes. Basándose en estos hechos, con la limitada documentación disponible y las circunstancias del caso, se falló a favor del fletador. Como consecuencia, el armador tuvo que reducir las cantidades pecuniarias reclamadas como demoras.

Es importante tener en cuenta que, siempre dependiendo de las circunstancias, en muchos arbitrajes se trata la variable tiempo de la cláusula de garantía de bombeo como un asunto de vital importancia. Este punto a dirimir sucede cuando el buque o no bombea durante las primeras 24 horas o cuando no se

⁶⁹ Ver caso *Salina*, SMA No. 2433 (1987).

mantiene el psi acordado. En estos casos, todo tiempo que exceda de las 24 horas no debería contar como tiempo de plancha, siempre y cuando, claro está, la terminal pudiera cumplir también con estos mínimos. De no ser así, el tiempo de plancha sí que podrá exceder de las 24 horas.

Veamos el siguiente arbitraje⁷⁰, que aflora debido a que el fletador se niega a pagar demoras por exceso de tiempo en la descarga en Norco Good Hope. La cláusula decía,

Owner warrants that vessel will discharge the entire cargo within 24 hours or maintain 100psi at the vessel's manifold providing shore facilities can accept. Any delays due to vessel's inability to discharge within 24 hours or maintain 100psi at the vessel manifold will be for owner's account and will not count as laytime or demurrage. Owner will provide a copy of note of protest, vessel pumping records signed by a terminal representative with the demurrage claim.

La operación de descarga excedió de las 24 horas; no obstante, en los registros de bombeo del armador se mostraba que el barco mantuvo los 100psi durante el bombeo. Estos registros fueron firmados como *for receipt only* por el representante de la terminal. Más aún, el buque no se limitó a este único documento y conforme a lo que estipulaba la cláusula emitió una carta de protesta quejándose de que la nave tenía en el *manifold* cuatro conexiones de 16 pulgadas y que el pantalán sólo contaba con dos conexiones de 12 pulgadas.

El armador aseguraba que ese era el motivo del excesivo retraso en el bombeo y por el cual se reservaba el derecho de contar todo el tiempo de bombeo como tiempo computable de planta aun incluso cuando excediera de lo permitido (de inicio) en el contrato de fletamento.

El fletador presentó el cuaderno de las presiones de la terminal que operó el buque y los datos reflejaban que la presión en el *manifold* había sido de entre 6,2 y 7,0 kilos. Este registro no estaba firmado por ninguno de los oficiales del barco. El fletador arguyó que el representante de la terminal formalizó los registros del barco sólo como recibidos para de esta manera permitir a la propia terminal el realizar posteriormente unos cálculos más precisos en sus propios informes. Además, explicaba que como el Capitán no había entregado una carta de protesta al haber firmado la terminal sus documentos únicamente como recibidos, se tenía que considerar este hecho como que la terminal no estaba de acuerdo con los documentos de bombeo del barco y que lo que tenía que prevalecer eran los informes que la terminal había realizado con posterioridad, por encima de lo que indicara la otra parte contratante.

⁷⁰ Ver caso *Nord Baltic*, SMA No. 3687 (2001).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2002.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ENord%20Baltic%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203687%3C/u%3E%3C/strong%3E>

El tribunal consideró que el argumento del fletador era insostenible. Éste no había presentado ninguna prueba que sugiriera que el Capitán hubiese estado al tanto de que la existencia de unos *logs* propios de la terminal. Aumentando de esta manera el idea de que era difícil demostrar que existiera negligencia o falta del Capitán por no emitir carta de protesta al no saber nada sobre la discrepancia alegada. El hecho de que el representante de la terminal firmara el manifiesto de bombeo de forma condicional no se puede considerar motivo suficiente como para que el barco presentara una protesta al respecto. No estando de acuerdo la terminal con los datos que tenía el barco, el representante debería haberse negado a firmar el bombeo, o declarar que existían datos dispares entre los datos recogidos por la terminal y los emitidos por el buque.

El tribunal concluyó que la firma del manifiesto del buque era más creíble que el de la terminal (que no fue firmado), y mantuvo que la disputa por la cantidad de demoras a pagar (más los intereses) tenían que ser cargados en base a los datos de bombeo del armador.

Otro caso⁷¹, parecido al anterior, es este viaje que fue acordado con provisiones especiales que exigían un viaje directo del buque desde el puerto de carga al de descarga, una velocidad de crucero de 12 nudos, unas 4-6 horas para hacer combustible durante la ruta y el mayor esfuerzo para llegar al puerto de descarga en la fecha estipulada. El barco se retrasó varios días debido a la congestión en el puerto de carga, poniéndose el buque en demoras antes de su salida. La media de navegación de éste fue de 11,65 nudos y hacer combustible le costó 10 horas y media, llegando al puerto de descarga más tarde de la fecha límite acordada. El armador presentó la reclamación de demoras a tiempo pero no presentó el *heating log* como era requerido. El tribunal de forma unánime consideró que el reclamo de demoras del armador no infringía la cláusula de reclamaciones puesto que se deducía que la temperatura de la carga no era un factor determinante en el retraso, más allá de la espera de los receptores. Incluso cuando los registros de bombeo presentados por el armador no incluían los psi en el barco, no existía ningún formato en la cláusula por el cual fuera necesario este requerimiento y el hecho de que ninguno de los receptores se quejara del ratio de bombeo del barco indicaba al jurado de que aquello, en realidad, no era ningún problema. El jurado también consideró que no se infringía la cláusula del *mayor esfuerzo* debido a que la llegada fuera de fecha al puerto de descarga se debió principalmente como resultado de los retraso en el puerto de carga. La totalidad de la reclamación de demoras se falló con las siguientes revisiones:

⁷¹ Ver caso *Vayudoot*, SMA No. 3078 (1994).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1995.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EVayudoot%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203078%3C/u%3E%3C/strong%3E>

- Aunque el buque estaba en demoras el traslado desde su posición en el tenedero hasta la posición de atracado no contó como tiempo de plancha.
- Los *slops* de descarga no contaban como uso del tiempo de plancha.
- El excedente de tiempo de plancha a partir de las 24 horas, no debía contar desde el momento que el armador garantizó la descarga en las primeras 24 horas o que mantendría un mínimo de 100psi, a cuyo incumplimiento no se ofreció ningún tipo de detalles.

Los registros de las partes deberán ser lo más claros posibles, en cuanto a los datos que se deban aportar en ellos. Aquellos datos que una de las partes no aporte y sí lo haga la otra con la correspondiente firma de ambos será tenido en consideración. Aun en caso de que ambas partes firmen los documentos, si alguno de ellos no aportara toda la información y el otro sí, también será desestimado el documento que no aporte esos datos y será al otro al que se remitirán para realizar los cálculos de plancha y aplicar las demoras, de ser necesario. También es importante indicar desde dónde se realiza la toma de lecturas. A no ser que se diga lo contrario, la presión de 100psi tiene que ser desde el *manifold* y este hecho debería indicarse también en los papeles relacionados.

Muestra de lo explicado es este caso⁷² en el que el fletador pedía una reducción en las demoras en base a que el armador no pudo cumplir con la garantía de mínima presión en la descarga como se podía comprobar en las lecturas de los controles de la terminal. En parte, esto se debía a problemas en la caldera y los serpentines que impidieron la plena operatividad de sus bombas de carga. La cláusula 6 del contrato decía,

Vessel will discharge a full cargo within 24 hours... or will maintain a minimum discharge pressure of 100psi at the vessel's manifold throughout discharge, provided receiving facilities are capable of accepting cargo within such time or at such pressure.

El armador alegó que aunque sí que existió una anomalía en la presión durante la descarga, el Capitán envió una protesta a la terminal en la que decía: *during the discharge an unnorml (sic) discharging back pressure between 6,5 to 7,5 kgs executed at ship's manifolds but in ship's pumps was always 8,5 kgs.*

El tribunal encontró el contenido del fletador con lecturas y datos de la terminal mucho más preciso que los del buque, especialmente en este caso en el que el diario de carga fue firmado incluso por los receptores, estando todos de acuerdo en que la descarga se extendió más de la cuenta debido a los problemas de la

⁷² Ver caso *Finesse L*, SMA No. 3213 (1995).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EFinesse%20L.%3C/i%3E%20and%20%3Ci%3EFantasy%20L.%3C/i%3E.%20SMA%20No.%203213%3C/u%3E%3C/strong%3E>

embarcación. Tal y como se estipuló en su momento, el tribunal recalculó de una forma razonada el tiempo estimado de bombeo en base a la operatividad de dichas bombas de carga y redujo la reclamaciones de una forma acorde con los razonamientos empleados.

Para finalizar, se indican a continuación dos casos (uno de derecho anglosajón y el otro de derecho norteamericano) en los que, al infringir el armador sus compromisos contractuales, el fletador recibe el beneplácito de la sentencia y ve reducida su responsabilidad frente a las demoras demandadas.

En el caso⁷³ de derecho inglés, el barco del armador reclamó que la razón por la cual hubo retrasos en la descarga fue por el hecho de que tan sólo se había suministrado una línea con tierra, en vez de las dos que la tripulación había solicitado. El juez consideró que el contrato de fletamento no le daba al armador derecho a pedir dos tomas con tierra. La obligación del armador era o bien la de descargar la mercancía en 24 horas o la de mantener 100psi en el *manifold* del barco; éste no había cumplido con ninguna de las dos. Se mantuvo en todo momento que el correcto funcionamiento de las bombas del barco no podía depender del número de líneas de las que se dispusiera.

La presión media en el *manifold* del buque fue de 3,6 kg/cm² y se necesitaron 50 horas 45 minutos para completar la descarga. El juez aceptó los cálculos facilitados por el fletador basado en la *tanker pumping performance formula* en los que se indicaba que la descarga hubiere acabado 12 horas 28 minutos antes si la garantía de los 100psi (alrededor de 7 kilos por centímetro cuadrado), acordada en el contrato de fletamento se hubiese cumplido. Finalmente se dedujo el tiempo en exceso de la reclamación del armador.

En de el arbitraje⁷⁴ que tuvo lugar de acuerdo con la legislación norteamericana, la discusión en este fue a debida cuenta de que ambos difieren en la interpretación y aplicación de la cláusula 5, la de bombeo.

Owner warrant that the vessel will discharge the entire cargo within 24 hours or maintain 100psi at de vessel's manifold providing shore facilities can accept. Any delays due to the vessel's inability to discharge within 24 hours or maintain 100psi at the vessel's manifold will be for owner's account and will not count as used laytime or demurrage if on demurrage.

⁷³ Ver caso *El Nikmary, Triton Navigation V. Vitol S.A.* (2003) EWHC 46 (Comm).
<http://www.skuld.com/templates/newspage.aspx?id=361>

⁷⁴ Ver caso *M/T Magpie, SMA No. 3948* (2006).
<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2007.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EMagpie%3C/i%3E.%20SMA%20No.%203948%3C/u%3E%3C/strong%3E>

En ningún momento el barco consiguió los 100psi en el *manifold*, utilizando en la descarga de dos puertos un tiempo de plancha de 34 horas 15 minutos. En el cálculo de este cómputo el fletador consideró que se había excedido en 10 horas 15 minutos de lo acordado, y que se violaba su garantía de 24 horas.

El armador argumentó que la interpretación del fletador de la cláusula 5 era imprecisa e incorrecta ya que no daba cuenta real de los verdaderos daños y era contraria a la ley. De esta forma, el armador presentó el procedimiento en el cual se apreciaban todos los cálculos del tiempo perdido de forma muy precisa de acuerdo con la operatividad del barco (con la reducida presión del *manifold*). La *pumping performance formula* determinaba que el buque debía cumplir con el bombeo dentro del margen que le permitieran las limitaciones de la terminal, sin deducir cualquier o todo tiempo en exceso de las veinticuatro horas.

Una vez aplicada esta fórmula, el armador redujo el tiempo de plancha en 1 hora 19 minutos. El fletador estaba en desacuerdo con los argumentos del armador y continuó presionando para que la cláusula 5 se aplicara de acuerdo con su pensar, alegando que la misma se había aplicado tal y como el indicaba durante, por lo menos, 30 años.

El tribunal encontró correcta la reclamación del armador; la cláusula de garantía de bombeo tiene dos finalidades: la primera es definir la garantía en sí, mientras que la segunda incluye el remedio en caso de que el buque no pueda cumplir o simplemente no cumpla con los estándares estipulados. Se pedía que *any delay, due to the vessel's inability... will not count...*, según el tribunal esta elección de cancelar completamente todo tiempo que iba más allá de las 24 horas es una interpretación incorrecta de la cláusula 5, pues no se estaba considerando realmente la naturaleza de todos los tipos de tiempos perdidos (retrasos).

El tribunal también anotó que aunque la cláusula de bombeo como la 5 se había aplicado del modo que el fletador había pedido durante 30 años, la simple aquiescencia no era suficiente para sobrepasar la ley o para modificar el contrato. Se consideró que las lecturas anteriores a esta cláusula eran irrelevantes.

Después de todo lo acontecido, podemos determinar que en los casos en los que un armador infrinja la cláusula de garantía de bombeo, en gran cantidad de ocasiones, por no decir en todas, los tribunales de arbitraje llegarán a la misma conclusión: donde haya existido pérdida de tiempo debido a carencias del barco para llegar a lo contratado, la reclamación del armador por demoras se deberá reducir de forma acorde, incluso en los casos en los que no haya cobertura en la cláusula para las consecuencias de esta falta de cumplimiento por parte del armador.

Si un barco infringiera la garantía de bombeo, se podrán reclamar otros daños. Por ejemplo, si un fletador se viera expuesto a costes adicionales de

remolcadores para mantener la atención al negocio que estaba llevando a cabo durante las operaciones de descarga en una boya en mar abierto, entonces, estos gastos adicionales eran a cuenta del armador debido a que la descarga habrá sido más larga y duradera de lo que realmente hubiera acontecido si el buque hubiera mantenido las presiones conforme a lo que habían acordado las partes anteriormente en el contrato de fletamento.

A continuación y para finalizar con el capítulo se exponen diversos ejemplos de cláusulas que se pueden aplicar para hacer frente a la garantía de bombeo:

Owner warrants vessel is capable of discharging her part cargo at a rate of ___ metric tons per hour maintaining ____ psi at ships rail, provided shore facilities are capable of receiving same. If the vessel fails to maintain the foregoing rate while pumping, the difference in time between this rate and the actual time at lower rate will be added to allowed laytime or if the vessel fails to maintain the foregoing pressure, the actual time pumping at the lower pressure will be added to the allowed laytime.

Owners warrant that each vessel or transshipment vessel can discharge at a rate of ___ metric tons per hour, provided shore facilities permit. If the vessel fails to maintain the foregoing rate while pumping the difference in time between this rate and the actual time at the lower rate will be added to allowed laytime.

Owners guarantee that vessel is capable of pumping the complete cargo, as nominated in Clause E, Part I, out of the vessel within the earlier of 24 hours, or 50 per cent of the allowed laytime agreed at discharge, always maintaining a minimum pressure of 100psi at ships flange. If shore facilities do not permit discharge within agreed conditions, then Master to have pumping logs and issue letter of protest and have both countersigned by terminal. The vessel is required to maintain a detailed hourly pumping log which is to be countersigned by a shore/terminal representative. Such pumping log has to show at least manifold pressure, pumproom pressure and rpm, any internal stripping and any start/stop time.

Owners guarantee that vessel is capable of pumping the complete cargo, as nominated in Clause E, Part I, out of the vessel within the earlier of 24 hours, or 50 percent of the allowed laytime agreed at discharge, always maintaining a minimum pressure of 100psi at ships flange. If shore facilities do not permit discharge within agreed condition, then Master to have pumping logs and issue letter of protest

and have both countersigned by terminal. The vessel is required to maintain a detailed hourly pumping log which is to be countersigned by a shore/terminal representative. Such pumping log has to show at least manifold pressure, pumproom pressure and rpm, any internal stripping and any start/stop time.

Pumping Clause

Owner warrants the vessel is fitted with, and will use:

- a.- _____ main cargo pumps each capable of discharging _____ metric tons of water per hour against a back pressure of 100psi at vessel's manifold.*
- b.- _____ stripping pumps each capable of discharging _____ metric tons of water per hour against a back pressure of 100psi at vessel's manifold.*

Owner further warrants that the vessel will discharge to shore the entire cargo within twenty-four (24) hours or maintain an average pressure of 100psi at the vessel's manifold during discharge, provided shore facilities permit. It is agreed, that used laytime or demurrage time, incurred as a result of vessel being unable to discharge the cargo in accordance with the guarantee stipulated above, will not count as laytime or time no demurrage, if on demurrage. Discharge terminal shall have the right to gauge line pressure. Should the vessel fail to maintain the guarantee stipulated, Charterer shall have the right to order the vessel to be withdrawn from the berth, and all time and expenses incurred to leave the berth and return later to complete discharge will be for Owner's account.

In any event, Owner shall provide Charterer with a detailed hourly pumping record showing the pressure maintained at the vessel's manifold throughout the discharge. A terminal representative and/or independent surveyor shall duly countersign such record. A copy of the pumping log must be submitted by owner as a supporting document of any demurrage claim against Charterer.

VI. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE

ASBATANKVOY, part II

19. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE. The vessel, her Master and Owner shall not unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:

- any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servant of the Owner in the navigation or management of the Vessel;*
- fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner;*
- collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters;*
- saving or attempting to save life or property; wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo;*
- any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives;*
- insufficiency of packing;*
- insufficiency or inadequacy of marks;*
- explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery;*
- unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied;*
- or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault of privity of the Owner.*

And neither the Vessel nor Master or Owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss of damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:

- Act of God;*
- act of war;*
- perils or the seas;*
- act of public enemies, pirates or assailing thieves;*
- arrest or restraint of princes, rulers or people; or*
- seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo;*

- *strike or lockout or stoppage or restraint of labour from whatever cause, either partial or general; or*
- *riot or civil commotion.*

Tras un estudio detenido de esta cláusula 19 del contrato ASBATANKVOY, uno debe darse cuenta de que la clave para entender su significado y poder así aplicarla correctamente radica en el primer párrafo, esto es, en el momento en que dice *unless otherwise in this Charter expressly provided*. Esta frase es determinante pues, debido a esta expresión, se hace constar que la cláusula de excepciones generales no libra al fletador de cualesquiera sean las obligaciones que expresamente se hayan acordado en otras partes o cláusulas del contrato.

De acuerdo con el que ha sido el proceder habitual, por usos y costumbres, de los cálculos de plancha, esta cláusula 19 (la *General Exceptions Clause*) no se aplica a los tiempos de plancha y demoras.

Muestra de ello es el siguiente caso⁷⁵, que tuvo lugar en el arbitraje de Nueva York, en el que se expone lo comentado en el párrafo anterior. Sucedió que el fletador contrató un buque para embarcar una carga completa de crudo desde el Puerto de Nina Al Bakr, e Irak, con un *laycan* de 24 horas y *layday* el 11 de diciembre de 2000. El 1 de diciembre, el gobierno iraquí prohibió las exportaciones de crudo debido a desacuerdos con Naciones Unidas por los precios del programa “petróleo por alimentos”. El buque al que se hace referencia extendió la disposición de sus tanques el día 10 de ese mismo mes en Mina Al Bakr. Al día siguiente, el gobierno iraquí permitió que se reanudaran las exportaciones de petróleo y derivados. Esta interrupción en la carga causó una congestión de los barcos que tenían que atracar en los respectivos muelles de ese puerto, motivo por el cual el buque Raphael no pudo atracar hasta el 18 de diciembre, cargando el producto sin ningún tipo de problema, y partiendo del puerto iraquí el día 21.

El armador emitió una reclamación de demoras por un total de 724.000 dólares. Como el fletador consideró que la cantidad que tenía que pagarle por las demoras causadas era de 259.000 dólares, ésta fue la cantidad percibida por el propietario del buque. El fletador consideraba que la suspensión de las exportaciones de crudo en Irak debía acogerse a *stoppage or restraint of labor or arrest or restraint of princes* y que de acuerdo con lo que se exponía en su parte segunda (la cláusula 19 del contrato ASBATANKVOY en concreto), ninguna de las partes era responsable. El fletador argumentó que el retraso habido desde que el gobierno iraquí permitió la reanudación de las exportaciones de petróleo hasta que el buque empezó a cargar no debería contar debido a una

⁷⁵ Ver caso *Raphael*, SMA 3739 (2002).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2003.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ERaphael%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203739%3C/u%3E%3C/strong%3E>

imposibilidad temporal de realizar la operativa pues los procesos gubernamentales del país habían sido los causantes de tales retrasos, dando como resultado unas demoras que les habían perjudicado gravemente causadas por una situación que estaba fuera de su control.

Según el armador, aunque el suministrador se había negado a cargar, el fletador se encontraba bajo la obligación de proporcionar la carga. El armador apuntó que la cláusula de excepciones generales del ASBATANKVOY (parte segunda, cláusula 19) no pertenece al cálculo de plancha ni demoras.

The fact that clause 19 operates separately and independently from clauses 6, 7 and 8 is demonstrated by the treatment of Strikes. Clause 19 provides charterers complete relief from responsibility for delays attributable to strikes; clause 8 provides for payment of demurrage at one-half the charter rate for loss of time caused by strikes of specified shoreside labour, with complete relief from strike caused demurrage limited to strike of the officers or crew of the vessel or tugs.

No obstante, el armador aseguraba que en su caso había cumplido con lo estipulado en el contrato y que según sus cálculos en ningún momento había aplicado esos tiempos en su cálculo del cómputo de plancha, y que de acuerdo con lo indicado en el contrato, el fletador no estaba protegido por ningún tipo de alegación por retrasos debidos a efectos colaterales-residuales, como en este caso fue la congestión del puerto a la reanudación de las operaciones de carga.

El armador hizo constar una provisión especial en la cual el fletador garantizaba que ese contrato y la carga que tenía que ser embarcada según lo estipulado en dicho contrato, estaría en todo momento conforme con las resoluciones de las Naciones Unidas en lo relacionado con las cargas de crudo en Irak. El armador mantenía que como el gobierno iraquí había intentado aumentar el precio del crudo cargándolo de aranceles en contra de los principios generales de la ONU, el fletador no estaba legitimado a reclamación alguna y mucho menos faltando a su propia palabra. De esta forma, todo retraso originado como consecuencia de este hecho debía ir a cuenta del fletador.

El tribunal confirmó que la cláusula de excepciones generales no se podía aplicar a la hora de computar el cálculo de plancha. El tribunal, de esta manera, llegó a la conclusión de que el fletador no podía reclamar la protección de compartir el tiempo al 50% por el ASBATANKVOY (parte segunda, cláusula 8, *stoppage or restraint of labor*) ya que el retraso se debió a acciones del propio gobierno de Irak y no por trabajadores portuarios. También tuvo en cuenta la presencia de la provisión especial que especificaba que el fletador cumpliría con lo que las resoluciones de la ONU indicaran, lo que se entendía como un reconocimiento de las partes a posibles sanciones de Naciones Unidas y restricciones del gobierno de Irak, ante una posible situación que ya era tenida en cuenta antes de fijar el acuerdo.

El tribunal desestimó los argumentos del fletador de que aquel hecho temporal fuera ilegal y de que no hubiera indicación alguna de que Irak tuviera la intención de dejar de exportar crudo de forma indefinida. El tribunal, además, apuntó que ambas partes estuvieron en todo momento listas y dispuestas para empezar a trabajar tan pronto como se hubieran cancelado las restricciones. Por lo tanto, la sentencia fue a favor del armador en su totalidad, incluyendo las costas.

Ahora bien, es necesario indicar también algunas matizaciones que contiene esta cláusula y que no permite su aplicación de forma indiscriminada, y a la cual se pueda acoger cualquiera de las partes para intentar beneficiarse de situaciones que en principio les son perjudiciales. Por ello, se expone el siguiente caso⁷⁶, que sirve para llegar a discernir los límites hasta los cuales uno se puede acoger a la cláusula 19. En 1975, un barco, que teniendo un contrato por viaje, llegó al puerto de Lattakia, en Siria. Una vez arribado a puerto y no habiendo descargado la totalidad del producto previsto, salió del puerto sirio, puesto que el Capitán consideró que el puerto no era seguro debido al alto riesgo que entrañaba la situación del momento en un país en el que estaba a punto de estallar una guerra. El buque volvió tres días más tarde, cuando la situación se hubo restablecido, y la cuestión que entrañó esta situación residía en si el tiempo desde que dejó el barco su atraque hasta que volvió a atracar se tenía que contar como tiempo de plancha o si, por el contrario, se despreciaba ese tiempo. De acuerdo con lo que ha sido el proceder habitual a lo largo de los años, el mero hecho de que el armador por algún acto suyo impida la continuidad de la operativa, ya fuera de carga o de descarga del producto, no se ha considerado motivo suficiente para interrumpir el tiempo aplicable en el cálculo de plancha; quíere-se decir que es necesario demostrar que hubo alguna falta por parte del armador para eximir al fletador de computar ese tiempo empleado.

Fuerza Mayor

La expresión fuerza mayor se refiere a la situación en la cual una de las partes se excusa de responsabilidad debido a unas circunstancias inevitables que van más allá de su propio control. Las cláusulas de fuerza mayor han sido muy usuales a lo largo de la historia y lo siguen siendo en los contratos marítimos, y normalmente son invocados cuando uno de los participantes en el contrato no es capaz de cumplir con sus obligaciones debido a un suceso predecible pero inevitable. Estas cláusulas, en su mayoría, incluyen ejemplos de lo que cubren; muchas de ellas incluyen los actos de Dios⁷⁷, desastres naturales, guerra, actos gubernamentales o responsabilidades debidas a terceras partes.

⁷⁶ Ver *The Carriage of Goods by Sea*, caso *Gem Shipping Co contra Babanaft* (1975), pág. 297.

⁷⁷ Es muy tradicional la expresión inglesa *Captain's under God*, con la cual se entiende que Dios, con sus actos, es el único que puede eximir de responsabilidad al Capitán de cualquier buque.

Ante la expresión *acts of God* cabe destacar que, aunque existen algunos matices que atienden a un significado diferenciado de lo que sería la definición original de los casos de fuerza mayor⁷⁸, ha sido práctica habitual considerarlos de la misma manera, pues se considera que sus características comunes, los acercan hasta el punto de poderlos considerar como una misma cosa; y es que ambas situaciones derivan de hechos que son exteriores, impredecibles e inevitables.

De lo anterior se extrae que la situación tiene que ser externa al hombre, en el sentido de que no puede existir una interacción humana que desencadene el hecho (como un daño ocasionado por un fuego desencadenado por un relámpago). No obstante, en ningún momento se puede considerar ni existe posible defensa por *act of God* en situaciones en las que exista una acción humana que deje el buque en una situación no deseada. Por ejemplo, en el hipotético caso de que un buque navegando en niebla varara durante la navegación no se podría alegar *act of God*, pues el gobierno del buque no depende de Él, todo lo contrario, de la pericia del gobernante. No obstante, sí que existen situaciones y condiciones meteorológicas que, se considera, van más allá de la navegación y sí que pueden causar situaciones que van más allá del control humano; en cuyo caso, el elemento de la interacción humana puede ser razonablemente despreciable (como en tormentas o vendavales o, las ya citadas consecuencias de caídas de rayos en embarcaciones, que van más allá de toda predicción razonable), esto es, se les puede eximir de responsabilidad.

El suceso debe ser inevitable, de forma que el armador no pudiera ni evitarlo ni salvaguardarse del mismo. El que realiza el transporte tiene que demostrar que ni aun teniendo toda la precaución y diligencia posibles, bajo las circunstancias que desencadenaron la situación, se podría haber previsto aquella situación; intentando probar que todo cuidados y habilidad humana puesta en práctica hubieran sido insuficientes al ser todo ello desbordado por la situación vivida. Éste fue el caso de una yegua⁷⁹ que murió en una situación de mal tiempo extremo en un viaje desde Londres a Aberdeen. Esto fue lo que alegó el transportista. La conducta de la yegua contribuyó a su propia muerte, lo cual se consideró como un efecto inherente al vicio, algo que se considera un tipo de peligro excepcional. Se mantuvo que el vicio inherente no excluía la defensa del *act of God*.

Una vez vistas las características de los casos de fuerza mayor, es importante saber identificar bajo qué situaciones se puede eximir el armador de responsabilidad, pues cabe tener siempre en cuenta que bajo ningún concepto

⁷⁸ Situación que no se va a explicar, al no venir al caso.

⁷⁹Ver *The Carriage of Goods by Sea*, caso *Nugent contra Smith* (1876),pág. 469-473.

se puede aludir fuerza mayor en cuanto al incumplimiento a la hora de realizar alguna acción que hubiera podido ser prevenida mediante una razonable precaución.

En referencia a lo recién indicado, se expone un caso que fue comentado incluso en el *Lloyd's List*⁸⁰, en el cual se indica una situación acaecida en PDVSA⁸¹, que realizó una gestión que llegó a considerarse en contra del gobierno, y tras la cual se dirimió una posible situación de fuerza mayor entre los cargadores. Este caso se expuso de la siguiente manera:

Under English laws, the concept of frustration may be relevant equally to supply agreements and charter parties. Frustration of a contract takes place when an event occurs without the default of either party, which causes it to be unjust to hold either party to their obligations.

It takes place automatically, whether or not either party has treated the agreement as continuing.

The question of whether the delays experienced in any particular case as a result of the strikes are capable of frustrating any of the contracts/charter parties concerned is a matter for the law of the contract, but the question whether the delay is of sufficient length to cause frustration is a matter of fact. Strikes are not usually held to frustrate charters due to the uncertainty over their length. Where frustration has been successful delays have had to be of a substantial duration. In this particular instance, due to the relatively short duration of the strike in Venezuela, only spot agreements would seem likely to be capable of frustration, under English law.

Siguiendo la línea de este último caso, cabe destacar también que no se puede alegar causa de fuerza mayor en aquellos casos en los que puedan existir alternativas, pues no se considera legalmente correcto el aprovecharse uno mismo de sus propias desgracias para sacar beneficios en contra de otros. Por esto, en el caso que se expone ahora, el tribunal no consideró que se pudiera aplicar causa de fuerza mayor tras una serie de infortunios en los cuales el fletador tenía otras oportunidades para completar el contrato, pero no lo hizo⁸². En este caso, el contrato de fletamento indicaba que se tenía que realizar un transporte de crudo desde un puerto cualquiera ya fuera del Mar Rojo o de la zona del Golfo de Arabia, que tendría que ser nominado por el fletador con posterioridad. De acuerdo con las negociaciones previas a fijar el contrato, se

⁸⁰ 8 de mayo de 2002.

⁸¹ Petróleos de Venezuela, S.A., propiedad del gobierno Bolivariano de Venezuela.

⁸² *Energy Explorer*, SMA No. 3033 (1993).

entendía que durante las negociaciones del contrato de fletamento la primera intención de fletador era la de cargar crudo iraquí, no obstante, ésta no era su única opción. Por este motivo, se dejó un amplio abanico de posibilidades, para permitir al fletador disponer de un mar abierto de opciones.

El 7 de julio de 1990, el buque dejó el golfo de Estados Unidos rumbo a la zona indicada con ETA para el 10 u 11 de agosto. El 1 de agosto, el fletador pidió que el barco cargara crudo iraquí en Mina Al Bakr y desde allí proceder dirección a Mina Al Fahal, en Omán, para acabar de cargar con crudo omaní.

El 2 de agosto, Irak invadió Kuwait. Ese mismo día, los Estados Unidos de América embargaron las cargas tanto iraquíes como kuwaitíes. Las Naciones Unidas se hicieron eco de lo aplicado por Estados Unidos con una resolución muy similar a la de éstos, el día 6 de agosto. El 9 de agosto, el fletador declaró el viaje frustrado y lo canceló.

El jurado consideró que en este caso, mientras que el fletador había nominado un puerto iraquí como el principal puerto de carga, no hubo nada que les impidiera nominar otro puerto en esa misma región. El fletador alegó que fue imposible localizar otra carga para un buque ULCC, y el jurado reconoció la dificultad de la tarea, no obstante, se consideró que el fletador debería haber usado un puerto con capacidad para un VLCC y haber terminado la carga en Omán como tenía planeado desde un inicio, resultando de esta manera que el viaje que el fletador había cancelado, un viaje, según el tribunal, totalmente viable, en cuanto a procedimientos comerciales se refiere. De esta manera, el jurado dio sentencia con restauración de daños a favor del armador.

Ejemplos de cláusulas

Se acaba de demostrar que para tener éxito con el argumento de la fuerza mayor, las partes contratantes deben integrar ellos mismos cláusulas excepcionales para poder demostrar que el tiempo se ha perdido por alguna razón está dentro de alguna de las causas que van más allá de su control. Por ello a continuación se van a exponer una serie de cláusulas que pueden servir por un lado para comprender la magnitud de este clausulado y por el otro para vislumbrar el funcionamiento del *shipping* a nivel global.

Una buena cláusula de fuerza mayor que protege a las dos partes se puede redactar como sigue:

Force majeure. Except to the extent otherwise provided herein, no liability shall result to either party from delay in performance or from non-performance caused by circumstances beyond the control of the party affected, including but not limited to Act of God, FIRE, flood,

explosion, war, action or request of governmental authority, accident, labor trouble or shortage, inability to obtain material, but each of the parties hereto shall be diligent in attempting to remove such cause or causes and shall promptly notify the other party of its extent and probable duration.

A continuación se exponen las siguientes cláusulas que protegen única y exclusivamente al fletador:

Force Majeure. No liability shall result to charterers for delays or non-performance caused by Acts of God, acts of Government, wars, strikes, civil commotions, fires, floods, other natural disasters or any other like or similar circumstance beyond the control of the charterers. However, when alleging force majeure, charterers should furnish evidence reasonably satisfactory to the ship owners of such force majeure causing delay or non-performance.

Force majeure. In the event of a force majeure occurrence, charterers shall have the right to temporarily suspend or to terminate this contract, and if the force majeure occurrence continues for more than ninety (90) days, shall have the continuing right to terminate this contract. As used herein, force majeure events shall mean any cause beyond the reasonable control of charterers, including strikes, boycotts, lockouts or other labor disturbances, acts of God, unavoidable accidents, supervening laws, rules, regulations, or orders of any foreign or domestic government, or acts of declared or undeclared war or condition arising out of such acts of war.

VII. TIME BAR

Se considera que el *time bar* es la fecha tope hasta la cual cualesquiera de las partes puede presentar cualquier tipo de reclamación relacionada con el contrato de fletamento. Normalmente esto queda reflejado en las cláusulas de *time bar*, aunque puede suceder que lo mencionado no se vea reflejado en dicho contrato. Cuando sucede esto y no se dice nada al respecto, está estipulado que la reclamación por demoras debe presentarse dentro de los primeros noventa días desde la finalización de la descarga.

Aunque para poder cumplir con los plazos que estipula la cláusula se debe proceder de acuerdo con lo que ésta indica, esto es, tener los documentos que en ella se indican debidamente cumplimentados. Lo que está claro es que la ley en ningún momento exigirá lo imposible, para con el cumplimiento de la misma. De esta manera, si como parte de esta cláusula, y en su cumplimiento, se tiene que mostrar la firma de las partes en el contrato de fletamento y el fletador se niega a firmar, la ley pasaría por alto esta ausencia en el documento y no bloquearía la reclamación realizada por la parte perjudicada.

De acuerdo a los usos y costumbres sobre el tema está estipulado que el litigio tiene que producirse dentro de los primeros 360 días después de la descarga, caso contrario, se considera que las partes interesadas renuncian a la reclamación.

A armador y fletador se les da la posibilidad de llegar a acuerdo entre ellos ante cualquier reclamación o disputa que se desencadene como consecuencia de lo que alguna de las partes pudiera considerar irregularidades en el contrato de fletamento durante un periodo de 360 días, siempre y cuando no se hubiera iniciado el litigio entre ellos en dicho periodo de tiempo a contar desde el momento en que se llevó a cabo la descarga, en cuyo caso, y como ya se mencionó con anterioridad, esa reclamación o disputa se extingue, así como toda responsabilidad derivada de cualquier relación en base a ese contrato.

A continuación se va a mostrar un ejemplo de cláusula tipo, bastante utilizada en este tipo de negocio; esta cláusula en particular se no puede considerar que sea una cláusula de lo más acertada en sus exigencias de colaboración entre las partes al no incidir en la necesidad de recoger las firmas en los documentos del barco por el representante del fletador:

Demurrage and other Claim clause
Charterer shall be discharged and released from all liability in respect to all charges and claims arising from this charter party, including but not limited to claims for deadfreight, slops, deviation, shifting, and demurrage unless such charges and claims are presented to the charterers in writing, with supporting calculations and documents,

within ninety (90) days from completion of discharge of the voyage for which a charge or claim arises. With regard to demurrage, the claim must supported by the following documents:

- A. Vessel and/or terminal time logs.*
- B. Notices of readiness.*
- C. Pumping logs.*
- D. Letters of protest.*

La siguiente cláusula tipo que se muestra tampoco puede considerarse muy acertada pues en ningún momento se incide en la obligación de mostrar unos documentos determinados en base a los cuales se pueda apoyar la parte perjudicada y deja un tanto al libre albedrío del armador la entrega de dos documentos que más le convengan:

Demurrage/expense

Charterers shall be discharged and released from all liability in respect of any claim/invoice owners may have/send to charterers under this charter party unless a claim/invoice has been received by charterers in writing with supporting documents within ninety (90) days from completion of discharge of the cargo concerned under this charter party.

Any claim/invoice which owners may have under this charter party shall be deemed to be waived and absolutely barred, if claim/invoice as above specified is not received by charterers within the agreed time bar.

Demurrage, if any, shall be payable by the charterers against owner's invoice supported by notices of readiness, statements of facts from loading and discharging port duly signed by shippers/receivers respectively, pumping logs and letters of protest, if any.

Seguramente una de las mejores cláusulas al respecto es la que se expone a continuación. En ella se implementan las carencias de los contenidos de los dos ejemplos anteriores pues por un lado se indican cuales son los contenidos necesarios para poder llevar a cabo la reclamación y por el otro, bajo la exigencia de algunos de estos documentos, es necesaria la firma de ambas partes o, en todo caso, la de sus respectivos representantes:

Any claim(s) owner may have against charterer, including but not limited to demurrage, deadfreight or bunker discrepancies, shall be automatically extinguished, null and void if such claim(s) is (are) not received in writing at charterer's office with all supporting documents within ninety (90) days from the date of disconnection of the last cargo hose or loading arm at the last port of discharge. It is agreed that the term "all supporting documents" includes the following:

- a. Owner's calculations of demurrage.*

- b. *Copies of the NOTICE OF READINESS at the load and discharge ports.*
- c. *Copies of the STATEMENT OF FACTS of the vessel's port agents at load and discharge ports.*
- d. *Copies of the vessel's hourly discharge pumping log.*
- e. *Copies of the vessel's crude oil washing log, if said operation is requested by charterer at the discharge port(s).*
- f. *Copies of any letters of protest issued by the load or discharge terminal to the vessel or issued by the vessel to the terminal.*
- g. *If the claim deals with either deadfreight or bunkers, owner's calculations and supporting documents to substantiate the amount claimed.*

A continuación se van a describir diversos casos relacionados a lo explicado anteriormente con el fin de hacer todo lo comentado más inteligible. Estos casos pertenecen a arbitrajes de Nueva York.

Ha sucedido en alguna ocasión que se ha alegado retraso en la entrega de los documentos requeridos por parte del fletador, pues éstos realmente no han llegado a sus manos, no obstante sí que las había recibido el *broker*. Parece ser que, por lo que se puede discernir de las sentencias que derivan de este tema, el cumplimiento del armador con sus obligaciones con respecto a la otra parte no terminan por el hecho de que el primero envíe los documentos al intermediario. Todo lo contrario, el armador tiene la obligación de hacérselos llegar a la parte contraria.

Lo comentado sucedió en el caso *Charleston, SMA No. 3377 (1997)*⁸³, en el cual el centro de atención de la disputa se basó en una provisión especial en el contrato de fletamento, *time bar clause*, que decía:

Any Claim for demurrage shall be null and void unless presented in writing to the charterers within ninety (90) days after completion of discharge of the cargo. Owners shall support such claim with fully signed statement of facts, time sheets and original copies of the notice of readiness at load and discharge port(s). It is mutually understood that a telex demurrage claim is acceptable under this clause.

El primer cálculo de cómputo de plancha con su correspondiente factura fue enviada por el armador dentro de los noventa días que requería la cláusula. No obstante, el fletador no estaba de acuerdo con los cálculos que había realizado la otra parte, que fue modificada por el armador y reenviada al *broker* el último día estipulado en el contrato. El tribunal consideró que la reclamación recibida

⁸³ Ver *Charleston, SMA No. 3377 (1997)*

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1998.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ECharleston%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203377%3C/u%3E%3C/strong%3E>

por el *broker* no cumplía con lo constituido en la cláusula, considerando ese incumplimiento de lo pactado como justificación más que suficiente para denegar las reclamaciones al no entregar los documentos requeridos para respaldar los cálculos realizados.

Puede suceder en casos excepcionales, que el armador no haya podido mostrar o conseguir determinados documentos, imprescindibles para poder llevar a término la cláusula de *time bar*, hasta una vez vencido el periodo acordado para realizar reclamaciones. Cuando esto sucede, no se puede tener en cuenta la cláusula correspondiente, debido a lo que se podría considerar indefensión por parte de la parte perjudicada. No obstante, es de vital importancia, incorporar en la cláusula la expresión, *if obtainable*, para poder dejar bien cubierto el posible incumplimiento de la misma. Un caso sobre este tema es el del buque *Infra*, SMA No. 3105⁸⁴. En este caso, la provisión especial sobre demoras indicada en la cláusula del *time bar* no invalidó la reclamación del armador que fue sometida a tiempo pero sin los documentos debidamente firmados (hojas de tiempos de la terminal y del propio barco). La cláusula obligaba a que esos documentos fuesen presentados en un plazo máximo de noventa días, si se obtenían. Debido a esta expresión el tribunal consideró fallar a favor del armador que mostró que los documentos sólo pudieron obtenerse debidamente firmados por la terminal una vez transcurridos noventa días desde la fecha de la descarga⁸⁵.

Lo recién comentado no es aplicable en aquellos casos en los que los registros que se deben obtener se debieran recibir de una terminal a la cual el armador suele utilizar con una cierta cotidianeidad. En estos casos sí que es necesario haber insertado la expresión *if obtainable*, expirando las responsabilidades al vencimiento del periodo establecido. Muestra de ello es el caso *Chembulk New York*, SMA No. 3868 (2004)⁸⁶ en el cual la sentencia se dicta a favor del fletador. El siguiente procedimiento se debe a una factura por demoras que el fletador considera que está exenta de su responsabilidad contractual con la otra parte contratante y por lo tanto considera que no tiene que soportar la carga que se le requiere en cuestión. En su parte más relevante, la cláusula estipulaba lo siguiente:

⁸⁴ Ver: *Infra*, SMA No. 3105

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EInfra%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203105%3C/u%3E%3C/strong%3E>

⁸⁵ No obstante en la sentencia no queda claro, qué es lo que hubiera pasado, si no se hubiese declarado nada al respecto. Se supone que en estos casos la situación debería ser la misma, pues la no inclusión de la expresión *if obtainable* se debería considerar un factor de que se da por hecho sí que se van a poder recibir los documentos a tiempo para ser a su vez enviados a la parte contraria. Se entiende, a su vez, que la imposibilidad de conseguirlos se deben a causas externas a su voluntad.

⁸⁶ Ver *Chembulk New York*, SMA No. 3868 (2004)

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EChembulk%20New%20York%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203868%3C/u%3E%3C/strong%3E>

Charterers shall not be obliged to pay any claim for demurrage, unless the claim, along with supporting documents (including, but not limited to vessel time sheets signed by ship's agent and terminal time log) is received by Charterers within ninety (90) days from date of completion of discharge of cargo.

VIII. DEMORAS

Podríamos considerar que la finalidad del cobro de demoras es la de reparar o liquidar los daños que ha sufrido el armador debido a retrasos asociados a las operaciones de carga y descarga. Una excelente definición sería la que sigue a continuación:

Demurrage, in its strict meaning, is a sum agreed by the charterer to be paid as liquidated damages for delay beyond a stipulated or reasonable time for loading or unloading.

Aplicable en todos los casos de leyes, tanto a nivel judicial como de arbitraje, se mantiene, por su propio peso, un reconocimiento por parte de los tribunales de que las demoras son una extensión del flete y que el riesgo de vicisitudes a las cuales se pueden ver sometidas las operaciones de carga y de descarga de la mercancía en los días de plancha estipulado radica de forma incondicional en los fletadores.

En el siguiente texto que se expone, se puede ver lo recién comentado y apreciar las consideraciones que se deduce tienen los fletadores con respecto a su capacidad de obligarse contra las demoras a las que se puedan ver obligados a hacer frente:

Delay in loading or unloading is often occasioned by circumstance beyond the control of the charterer; inability to get a berth to which to order the ship is an illustration. When such a case comes to court, it is necessary to decide whether, given the actual terms of the charter, the charterer is to be excused; these tend to be the most significant financially of the demurrage cases, for some delays imposed by outside circumstances may be of quite long duration. The general rule is that the charterer having undertaken absolutely to see the loaded in a stated time, assumes the risk of all casualties preventing this, and the obligation of paying demurrage if anything goes wrong⁸⁷...

No obstante, cabe destacar que el fletador no tiene porqué hacer frente al pago de demoras de forma incondicional y ante cualquier tipo de suceso. Es necesario tener en cuenta que no existe una norma absolutista que cargue siempre de responsabilidad al fletador con el pago de demoras, y es que, ciertamente existen tres situaciones excepcionales⁸⁸ que pueden liberarle del pago de este tipo de penalizaciones, y que son las siguientes:

⁸⁷ Ver *The Law of Admiralty*, pág. 213 (segunda edición 1975).

⁸⁸ Ver *The Carriage of Goods by Sea*, caso *The Raphael*, pág. 482-484.

- La específica exoneración de cláusulas en el contrato de fletamento.
- Retrasos atribuidos al armador.
- Causa de fuera mayor, o una repentina o impredecible interrupción de la operativa o medidas de prevención que se deriven, siempre y cuando no se deban ni a conveniencias y faltas por parte del fletador.

Una vez en demoras, siempre en demoras

Existe una gran cantidad de sentencias reflejando que tanto en los arbitrajes norteamericanos como en la jurisprudencia anglosajona se realizan los cálculos de manera diferente, dependiendo de si el barco está en demoras o no. El motivo lo encontramos en una garantía especial (que es una excepción a los cálculos convencionales) que, a no ser que los retrasos sean específicamente atribuidos al armador, permite no aplicar el principio general de que el tiempo de plancha empiece a contar 6 horas después de la extensión del *notice*; sino que se permite que el tiempo comience a correr tan pronto como el buque llegue a la rada.

Es muy recomendable dejar claro desde buen principio en el contrato la forma de contar el tiempo en los puertos de carga y de descarga con tal de evitar malos entendidos que pudieran derivar en conflictos entre las partes y disputas de cómo contar las estadías, sobretodo en los puertos de descarga, más aún ante la posibilidad existente de que el buque pueda salir del puerto de carga con demoras. Por este motivo, se considera que lo más oportuno es implantar cláusulas como la del *Notice of Readiness* o cualquier otro tipo de cláusulas excepciones que dejen claro cómo realizar los cálculos de plancha y cuales serán los tiempos a tener en cuenta, dependiendo de los hechos que sucedan.

Todo esto que no parece a priori tener excesiva importancia ha dado lugar a incontables enfrentamientos entre las partes al no ponerse de acuerdo en la interpretación de su acuerdo. Por ello es importante tener en cuenta tanto lo que es práctica habitual del contrato de fletamento ASBATANKVOY como lo que a la postre es fuente del derecho anglosajón y angloamericano, esto es, la jurisprudencia.

Por ejemplo, si no se hace ninguna mención en el contrato, tal y como ya se ha comentado, en caso de sentencia, el tribunal, como norma general, se decantará a favor del armador ante su consideración de no aplicar las 6 horas de exención de tiempo después de la emisión del NOR⁸⁹. De esta manera, cuando suceda

⁸⁹ Ver caso *United Triton*, SMA 3218 (1995).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EUnite d%20Triton%3C/i%3E.%20SMA%20No.%203218%3C/u%3E%3C/strong%3E>

esto la máxima *si en demoras, siempre en demoras* se ejercitará y no se deducirán las 6 horas desde la imposición del *notice*.

Cabe destacar que ante lo comentado existe un caso un tanto excepcional⁹⁰ en el que el arbitraje derivó hacia otros derroteros, no obstante, también es cierto que las condiciones fueron diferentes a lo habitual. En este caso la sentencia sí que dictaminó la necesidad de imponer las 6 horas de exención después de la emisión de la presteza de los tanques a pesar de que el buque había llegado a su puerto de descarga en demoras. Fue opinión del tribunal, que para las circunstancias que se hubieron dado en aquel caso, la interpretación de las cláusulas 6, 7 y 8 permitían al fletador contar con esta característica en el fondeadero de ese puerto bajo el condicionante de que se certificaran los tanques al inicio de las operaciones, estuviera o no el buque bajo situación de demoras después de su salida del puerto de carga.

Otra cosa es que se hubiesen estipulado nuevas cláusulas en el contrato en las que se prevean alguna serie de circunstancias, en cuyo caso el pacto entre las partes, tiene preferencia frente a los principios propios del contrato⁹¹. Sin ir más lejos y como muestra, exponemos el siguiente caso⁹² en el que el fletador alega que no se considera responsable de todo el tiempo de espera acumulado pues en una de las cláusulas añadidas se dice que cualquier tiempo de espera en Wilmington tiene que *dividirse por igual entre el armador y el fletador*. A pesar de esta cláusula, el armador explicó que como el buque llegó en demoras, no se podía dar ningún tipo de exención debido a la máxima de *una vez en demoras, siempre en demoras*.

El jurado consideró que aunque realmente la nave estaba en demoras, el lenguaje especial del *addendum* (pactado en una cláusula especial) les indicaba que realmente la intención de las partes era la de que el tiempo de espera tenía que ser compartido, siempre y bajo cualquier concepto, por igual en el puerto de Wilmington, y, en consecuencia, redujo la cantidad pecuniaria a percibir por el armador.

En referencia al segundo punto de exenciones de aplicación del tiempo de plancha a costa del armador, puede suceder que las autoridades públicas competentes retrasen con sus procedimientos la operativa, ya sea por motivos de seguridad como por certificación de cumplimentación de la normativa existente en el país; motivos por los cuales no se debe gravar al fletador

⁹⁰ Ver caso *M/T Vayudoot*, SMA No. 3978 (1994).

⁹¹ No es éste el lugar propicio en el que explicar las diferencias existentes entre una aprobación tácita y otra expresa.

⁹² Ver caso *Captain H.A. Downing*, SMA No. 3624 (2000).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2001.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ECaptain%20H.%20A.%20Downing%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203624%3C/u%3E%3C/strong%3>

imputándoles esos periodos como tiempos de plancha. Muestra de ello es el siguiente caso⁹³, en el que según se puede apreciar, en su parte relevante sobre el desacuerdo, que la disputa se debe a que durante la operativa tuvieron lugar dos interrupciones de 45 minutos cada una.

Lo que sucedió fue que el barco llegó a su puerto de descarga, Boston, con el fin de descargar en tres terminales diferentes. En la primera terminal hubo un retraso de 45 minutos debido a que los Guarda Costas de Estados Unidos impusieron la necesidad de realizar un test del sistema de corte de emergencia de las bombas de carga. El barco pudo trabajar sin ningún tipo de problemas en la segunda terminal, pero en la tercera y última terminal tuvo otra interrupción de otros 45 minutos debido a problemas técnicos, esta vez, procedentes de la propia embarcación. El fletador consideró que no podía aceptar bajo ningún concepto la premisa del armador que de *una vez en demoras, siempre en demoras* que el segundo hubo aplicado para ambos retrasos.

El jurado en su sentencia declaró que ni del primer retraso de 45 minutos ni del segundo, de 45 minutos también, tenía que responder el fletador; el primero, por el que los Guarda Costas examinaron los sistemas de corte de emergencia de las bombas de carga, era a cuenta del armador al tratarse del cumplimiento de las normas de seguridad a bordo, de lo cual el fletador nunca podría ser responsable; del segundo, en este tipo de retrasos inherentes al propio buque, el armador no podía aplicar la máxima de las demoras por extralimitarse en su contenido, significado y finalidad.

Para acabar con los ejemplos sobre esta temática, se expondrá un caso sobre el último punto de exención de pagos de periodos de tiempo, aún en caso de demoras, esto es, debido a fenómenos impredecibles fuera de la voluntad o control del fletador. Pongamos por ejemplo la situación desafortunada en la que el buque Neil Armstrong llegó al puerto de Brisbane con el fin de realizar las operaciones de descarga. Una vez en la rada, resultó que la Unión de Hombres de la Mar de Australia, le prohibió el uso de los remolcadores para entrar a puerto debido a su pabellón griego. Ante esa situación el Capitán solicitó a la Autoridad Portuaria permiso para poder atracar en sus módulos sin utilizar remolcadores, solicitud que fue denegada por considerar que el puerto se exponía a un riesgo excesivo. En el arbitraje que tuvo lugar después de lo sucedido se indicó que el retraso ocasionado por la prohibición del uso de los remolcadores, hasta que por fin éstos accedieron a prestar asistencia, no se podían considerar demoras a cargo del fletador, considerándose insustancial el hecho de que el retraso se produjera después de que el buque estuviera en demoras.

⁹³ Ver caso *Mountain Lady*, SMA No. 3704 (2001).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2002.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EMountain%20Lady%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203704%3C/u%3E%3C/strong%3E>

Firma de Documentos

Charter Parties

Normalmente, al cierre de un contrato se realizan multitud de cambios en el formulario ASBATANKVOY, que hacen que éste sea irreconocible con respecto a su formato tipo. Todos los detalles que se aprecien, ya sean vía oral o escrita, tienen que quedar reflejados en el escrito final⁹⁴ que firmarán ambas partes contratantes. Este contrato escrito es la prueba fehaciente que indica bajo qué condiciones se ha realizado el acuerdo y es la piedra angular sobre la cual se puede exigir responsabilidad con respecto al compromiso y las obligaciones a las que ambas partes se han comprometido. No obstante, no es necesaria la firma entre las partes contratantes, pues una vez que existe acuerdo se considera que el contrato del flete entra en vigor, que existe una auto-obligación de las partes y que el contrato tiene fuerza de ley al haber acordado las partes, entre ellas, sus términos esenciales. Esto se desprende de algunos casos en los que el armador una vez llegado el acuerdo, posteriormente se ha negado a firmar el contrato de fletamento escrito, y en cuyos casos el tribunal ha mantenido que el acuerdo una vez fijadas todas las recapitulaciones era prueba más que suficiente de las provisiones del contrato.

En el mundo de la casuística y con la intención de evitar en lo sucesivo denuncias por esta posible causa, se desarrolló la siguiente cláusula de provisiones especiales que se implementa de forma rutinaria en muchos contratos de fletamento:

Charter Party Administration Clause

Charter Party terms and conditions shall be evidenced by the mixture confirmation fax or telex or e-mail sent. Such fixture confirmation of specific terms and referenced charter party must be accepted by owner and charterer through means of written communication within two (2) working days after the day of the fixture confirmation. Except as requested in writing by either owner or charterer or formal authorities including arbitration panels or their duly authorized agents acting on behalf of the above mentioned, there shall be no formal written and signed charter party. The party requested to produce and deliver the formal charter party shall produce it duly signed by and authorized person immediately after receiving the first request by the other party. Said charter party shall incorporate exactly the terms and conditions as they are contained in the corresponding fax, telex or e-mail fixture and its modifications. The charter party shall not contain clauses, phrases or word that contradict those of the telex fixtures unless both parties mutually agree in writing or had previously agreed in writing to any modification.

⁹⁴ Que no es otra cosa que el contrato de fletamento.

Any reluctance attributable to the party or their authorized agents in charge to produce the formal charter party as determined herein shall operate as proof against said party with respect to the issue/issues being in controversy as the case may be.

Documento firmado sin reservas

Es difícil demostrar la validez de un NOR firmado sin reservas o comentarios. Cuando un tribunal se encuentra ante este tipo de situaciones suele desestimar las alegaciones del fletador⁹⁵. Por este motivo es necesario realizar cualquier tipo de comentario cuando la información que se ha extendido por parte del Capitán no se ajusta a los datos que pudiera tener la terminal.

Supongamos que nos encontramos en un caso en el que el buque emite su *notice* y la terminal lo acepta sin ningún tipo de reservas. No tendría sentido no tener en consideración este documento en un juicio que tuviera lugar dos años después porque el fletador o la terminal dijeran lo contrario, pues no sería lógico anular la importancia de un documento que es en realidad la base del negocio en cuanto a la hora de realizar los cálculos de los tiempos de plancha se refiere⁹⁶.

Firma como *as agents*

El consignatario ante la necesidad de firmar cualquier tipo de documento se puede reservar el derecho de firmar dejando constancia de cualesquiera las siguientes expresiones:

- *as agents (only),*
- *for and on behalf of o*
- *on account of.*

De esta manera es intención del consignatario el reflejar claramente la existencia de la intencionalidad de rechazo de posibles derechos y obligaciones, indicando que éste se excluye de cualquier responsabilidad personal que pueda derivar del incumplimiento del contrato por parte de alguno de los actores del mismo.

⁹⁵ Sobre todo por encontrarse éste endosado, prueba más que suficiente para el tribunal para considerar el documento como válido.

⁹⁶ Ver caso *Neil Armstrong*, SMA No. 759 (1973).

Firma como *representative of Charterer*

Cuando el fletador contrate a un inspector independiente, éste no podrá nunca firmar el documento como *representante del fletador*, pues en ese caso anularía en el acto su naturaleza de *independiente*. Este hecho ya ha sucedido en diversas ocasiones, en cuyo caso, el tribunal siempre ha procedido de la misma manera; y es que, aunque el inspector no es un empleado directo del fletador, no se pueden considerar las pruebas que éste realice como si fueran de una parte independiente cuando en las cartas de protesta al Capitán se firme bajo la nota *en representación del fletador*.

Refused to sign

Puede suceder que el Capitán, la terminal, el inspector o cualquier otra persona que intervenga o tenga capacidad contractual que se niegue a firmar un documento formal. Este hecho puede deberse a:

- Existencia de un desacuerdo en los contenidos.
- El documento en ningún caso estuvo disponible a una de las partes para firmarlo.
- Falta de deseo de firma debido a que la parte contraria no quiere firmar los documentos del otro.

Si por alguna circunstancia, existiera un desacuerdo debido a una dudable validez de los contenidos de alguno de los documentos, de lado de alguna de las partes, o si la información no estuviera completa del todo, entonces se sugiere que quien esté en contra de lo que figura en el documento lo firme bajo el calificativo de *refused to sign* e indique el motivo por el cual no está conforme con lo que se dice en aquél.

Es más que probable que la clarificación de la mencionada negativa a firmar el documento sirva en un futuro para proteger los intereses de la parte no firmante si se llegara a recibir protesta alguna por incidencias en ese viaje.

En segundo lugar, si nunca ha habido posibilidad de que se firmase un documento, entonces el emisor del mismo está autorizado a insertar simplemente el sello de *refused to sign* con la finalidad de poder reclamar que él intentó encontrar a la parte contractual para firmar, tal y como se indica en algunas cláusulas de reclamaciones con las clarificadoras palabras, *if obtainable*. Aun así, uno tampoco debe dejarse engañar por esto, y si realmente el documento nunca se ha llegado a entregar para que lo firmase la otra parte aún existiendo la posibilidad, entonces la mención *refused to sign* no debe tenerse en cuenta y resulta que puede ser considerada como una prueba fraudulenta.

Por último, en algunas ocasiones ha sucedido, que una de las partes se niega a firmar los documentos de la parte contraria puesto que ésta rechaza firmar los documentos del primero. Otra vez, como en el caso del primer ejemplo, lo mejor es firmar el documento bajo la premisa *refused to sign because (terminal/Master) would not sign our documents*. De esto modo, se anota de forma oficial que no hay cooperación por el lado de la otra parte.

Todo esto deriva a interpretar que según lo que parece ser la práctica habitual, se recomienda a todo personal responsable firmar los documentos con la intención de poder calificar qué es lo que están firmando (incluso si se niegan a firmar) y, de este modo, se pueden seguir y registrar los documentos que no estuvieron disponibles para firma y emitir una nota de protesta. En pocas ocasiones se recomienda firmar documentos bajo el sello de *without prejudice o for receipt only*⁹⁷.

Firma como *for receipt only*

Cuando se firma un documento con el epígrafe *sólo for receipt only* se da constancia de dos hechos:

- De que el documento fue presentado a la otra parte.
- De que se satisfacen los requisitos documentales en apoyo a la posible reclamación en las recapitulaciones de arbitraje.

Eso sí, debe quedar también claro de que por el mero hecho de firmar con este comentario, no se atesta a una conformidad o validez por parte de quien realiza la conformidad de la entrega.

Un caso⁹⁸ que se relaciona con lo que se acaba de exponer es el siguiente, el *pumping log* del barco tan sólo estaba firmado por la terminal como recibido, cumpliendo con los requisitos convenidos. En ningún lugar de la cláusula se dice que se necesite la firma para validar la precisión de los datos. La terminal debería haber marcado la discrepancia entre el diario del buque y el de la terminal en su debido momento.

Si se echa un vistazo a lo que dice el contrato de fletamento, veremos que en la cláusula de bombeo se incorporaba la siguiente garantía:

Pumping. Owner warrants that vessel will discharge the entire cargo within 24 hours or maintain 100psi at the vessel's manifold providing

⁹⁷ Por descontado, es imprescindible adquirir una copia de todos los documentos posibles, tanto de lo que se firma como de lo que uno se *niega a firmar*.

⁹⁸ Ver caso *M/T Nord Baltic, SMA No. 3687 (2001)*.

shore facilities can accept. Any delays due to vessel's inability to discharge within 24 hours or maintain 100psi at the vessel manifold will be for owner's account and will not count as laytime or demurrage. Owner will provide a copy of Note of Protest, vessel pumping records signed by a terminal representative with the demurrage claim.

El buque no descargó la mercancía durante las primeras 24 horas, y ante este hecho el armador aseguró que el barco mantuvo la presión de descarga en 7,0 kilogramos por centímetro cuadrado (alrededor de 101,5psi). En el registro el representante de la terminal firmó *for receipt only*. El fletador indicó que según la terminal la presión de descarga del buque fue de un rango inferior al que indicaba el armador, fluctuando entre los 6,2 y los 7,0 kilogramos por centímetro cuadrado en los *manifolds*. No obstante, no había indicación alguna de eso en la información facilitada por el fletador.

El fletador argumentó que el armador no había cumplido con su obligación de cumplir con la cláusula de bombeo (arriba indicada) y que el *vessel pumping log* no había sido aceptado por el representante de la terminal por no ser preciso y que el Capitán debería haber emitido una carta de protesta por el rechazo del fletador a firmar aduciendo a la imprecisión de los datos aportados por él.

El barco presentó carta de protesta por *restricciones del bombeo desde tierra* asegurando que el barco tenía cuatro conexiones de 16 pulgadas para las operaciones de carga, pero desde tierra sólo proporcionaron dos conexiones de doce pulgadas cada una. Ampliando la concepción en este punto, el armador aseguró que esa fue la causa del excesivo retraso y se reservó su derecho de contar todo el tiempo que duró el bombeo como tiempo de plancha incluso cuando éste excedió de lo acordado en el contrato de fletamento. Esta carta de protesta también fue firmada por el representante de la terminal como *for receipt only*.

El fletador mantenía que los datos de la terminal debían prevalecer sobre los del barco puesto que el Capitán no emitió nota de protesta indicando que la terminal no había aceptado o no estaba de acuerdo con los datos facilitados por el buque, sino que simplemente había firmado como recibido, algo que dejaba vía libre a la terminal para hacer válidas las presiones de bombeo basadas en sus propios datos.

La decisión final del jurado fue la siguiente: que era difícil culpar al Capitán por no haber presentado carta de protesta en lo relacionado a la discrepancia entre los informes de bombeo, pues no existían pruebas que le hicieran o le pudieran dar pie a sospecha de que esa discrepancia existía. La cláusula de bombeo requiere sólo que un representante de la terminal firme los registros de bombeo del buque, pero en ningún momento es necesario que esa firma indique que la terminal acepta o deja de aceptar la precisión de los datos. De esta manera, el tribunal no estuvo de acuerdo en que el Capitán hubiera tenido que protestar el

condicionante de la firma como una falta en la misma del *vessel pumping log* tal y como se estipulaba en la contrato de fletamento. Así, en el caso de lo dispuesto por el fletador, la terminal podría haberse negado a firmar o rechazar los datos de la embarcación, indicando que éstos eran erróneos. El representante de la terminal firmó todos los documentos que se pusieron sobre la mesa (los que le dispuso el Capitán y los suyos propios), así que podría haber puesto cualquier comentario en los documentos que se repartieron en ese mismo momento. El tribunal concluyó que la prueba más creíble de la presión en el bombeo era la del *vessel pumping log*, pues había sido firmado sin reparos por el representante de la terminal. Las cartas de protesta que se entregaron fueron las necesarias, y ninguna más era exigible para ese caso.

Es muy importante tener en consideración lo visto hasta el momento, en lo referente a las firmas. Pues, para cumplir con la normativa anglosajona, es necesario obtener la firma de la terminal en todos los documentos relacionados con la operativa de la embarcación. Ha habido casos en los que la falta de firma ha invalidado la reclamación por demoras realizada por el armador⁹⁹.

De gran repercusión sobre esta temática fue el caso *Minerva*, en el año 2001. En este caso lo que sucedió fue que existió una incerteza legal en la forma como se documentó la reclamación. Hasta aquel punto, nunca había resultado del todo claro si el *broker* del fletador estaba legitimado para recibir las reclamaciones y protestas por parte del armador, si éste a su vez no hacía las funciones de agente del fletador.

En este buque hubo un problema causado por el retraso de los consignatarios. El juez, estando de acuerdo con el fletador en cuanto a que la reclamación de los armadores por los gastos de cambio de muelle no cumplía con los requisitos para formularla¹⁰⁰, y de éste consideró improcedente la argumentación del mismo en la que indicaban que los agentes del fletador se habían quedado con el comprobante que satisfacía la cláusula 13 (*time bar clause*)¹⁰¹. El armador continuó con lo que el agente del fletador había actuado negligentemente no entregando la factura a su debido momento a la otra parte implicada en el asunto. No obstante, la parte contraria, así como el tribunal, consideraron que la responsabilidad de hacer llegar y someter a tiempo la reclamación estaba del lado del armador, y no era posible responsabilizar al agente de lo sucedido. Es importante tener en cuenta del hecho de que se trate de agentes del fletador, no quiere decir que sean agentes del fletador para la recepción de reclamaciones, protestas o facturas.

⁹⁹ Término que, como ya se vio en el capítulo correspondiente, utiliza la expresión inglesa de *claim time barred*.

¹⁰⁰ *Time Barred*.

¹⁰¹ Circunstancia que no tiene sentido pues es responsabilidad del armador el someter dicho comprobante al fletador.

El contrato de fletamento decía que en caso de que hubiera alguna factura por demoras, ésta debería apoyarse en una documentación debidamente firmada, pero no limitada al NOR, hojas de tiempos firmadas por el Capitán-terminal-consignatario, cartas de protesta...

El juez dictaminó que como el armador había proporcionado una hoja de tiempos sólo firmada por el Capitán en el primer puerto de descarga, se había incumplido una de las cláusulas de tal manera, que el fletador podía pedir la inoperancia de la demanda en lo relativo a las demoras en, al menos, ese puerto en particular. Y esto fue lo que sucedió, incluso con el logotipo de la terminal en el encabezado de la hoja de tiempos y sin que hubiera ninguna otra hoja de tiempos firmada por la terminal o por los consignatarios.

Después de todo lo indicado hasta el momento cabe destacar una serie de conclusiones imprescindibles para la buena comprensión de la *homologación* y validación de los documentos. Conceptos que pueden derivar en éxito o fracaso a la hora de afrontar un arbitraje o incoar en un juicio.

- Es difícil demostrar a posteriori la validez de un NOR firmado sin reservas ni comentarios, más bien lo que sucede es todo lo contrario, se desestima su validez como prueba.
- El inspector no se considera independiente cuando firma el documento como representante del fletador.
- Cuando la terminal firma los registros de bombeo del barco, aunque sea sólo como recibidos, ya cumple con los requisitos de la cláusula, pues ésta sólo necesita la firma para validar la precisión de los datos. La terminal debe, siempre en el momento y lugar precisos (esto es en el barco y a la firma de los documentos al final de la operativa), indicar la discrepancia entre los datos del barco y los suyos propios.
- La falta de firma necesaria de la terminal puede invalidar la reclamación del armador¹⁰².

Laytime bank

Existe una provisión especial que se está imponiendo en los últimos años, es lo que se conoce como *laytime bank clause*, la cual se suele negociar en los COA¹⁰³ cubriendo múltiples cargas y sirviendo, también, como una forma de despacho en el mundo del *shipping*. Bajo un acuerdo COA, los viajes que no consumen toda la plancha, utilizan ese sobrante para compensar el tiempo que

¹⁰² *Claim Time-Barred.*

¹⁰³ *Contract Of Affreightment*

podrían ocasionar posibles demoras futuras en viajes sucesivos durante el periodo de tiempo acordado.

Bajo ésta cláusula, se cubren múltiples cargas y al final del periodo de tiempo acordado¹⁰⁴ se ve como ha quedado el balance. Si al final de este periodo, queda un balance positivo (para el fletador), este tiempo remanente se le puede extender para el siguiente periodo de tiempo o simplemente se deja sin efectos (eso sí, exime al fletador a pagar demoras). Lo que no sucede en estos casos nunca es que se le devuelva dinero al fletador.

Como se verá a continuación, cada seis meses se realiza una evaluación del *laytime bank*, y en caso de haber demoras, el fletador deberá pagárselas al armador. De todos modos, si al final del periodo de seis meses el fletador cuenta con un remanente en la plancha, éste remanente es útil para el siguiente periodo de seis meses. Al final del periodo total de doce meses, se re-evalúa la situación y se cierran las cuentas de esa anualidad. Otra vez, si se debieran demoras, el fletador deberá volver a pagar al armador por el final de ese segundo periodo; aunque existiera un sobrante en la plancha a favor del fletador no tiene por qué aplicarse ese tiempo sobrante para el siguiente periodo de tiempo acordado.

Laytime/demurrage calculation clause.

Any unused laytime on each nomination will be credited by owner to charterer and shall be available for use in subsequent nominations.

Laytime shall be calculated on a six-month basis and demurrage if any due shall be paid by charterer to owner at the end of the six-month period. If, however, charterer at the end of the six-month period is in credit with laytime, then the credit laytime shall be transferable for use in the next six-month period. At the end of this total twelve-month period the laytime account is closed with charterer paying demurrage if due for the second six-month period; however, if charterer is in a credit laytime situation then this amount is no longer transferable to the next credit laytime period. Subsequent twelve-month periods shall follow the same formula as above.

Detención

La detención, al contrario de lo que sucede con las demoras, se aplican cuando los daños no se rigen, contractualmente hablando, por los tiempos de plancha ni por los términos y tarifas de las demoras. Por ejemplo, si un barco se retrasa en un negocio debido al incumplimiento por parte del fletador anterior en el negocio previo al que tiene que ofrecer en ese momento, dando lugar a la frustración del nuevo negocio, entonces, se tiene que calcular el valor de esa infructuosidad.

¹⁰⁴ Lo que suele ser habitual, aunque las partes pueden acordar la duración que ellos deseen, es que se pacten periodos anualizados.

Este cálculo se realiza en base a las ganancias que el buque ha dejado de percibir de acuerdo con los precios del mercado¹⁰⁵.

En el caso de que el fletador infrinja la previsión *reachable on arrival*, el armador nunca podrá reclamar detención mientras el barco éste forzado a esperar bajo la premisa de que el fletador compró el tiempo de plancha del flete, estando, por lo tanto, en su pleno derecho de usarlo del modo que a él mejor le resulte.

Entre los armadores puede surgir la duda de qué es más apropiado y bajo qué condicionantes puede realizar una reclamación por demoras o por detención. Y habiendo un cierto vacío legal en este aspecto qué le puede resultar más beneficioso, si el uso de las demoras o si, por el contrario, lo que resulta más recomendable es imponer una situación de detención.

En relación a si resulta más apropiado el acogerse a las demoras o a la detención a la hora de valorar los daños es interesante ver el siguiente caso¹⁰⁶, en el cual se plantea esta cuestión, en tanto que se trata del posible uso de derechos de que disponen los armadores después de transcurrir un tiempo razonable en demoras. Conforme a lo que se extrae de dicha sentencia, lo que se consigue es bajo qué conceptos se puede hacer una reclamación por demoras y bajo cuáles se puede exigir ante unas mismas circunstancias una reclamación por detención (quizás a un precio más elevado que el propio precio acordado de antemano por demoras). Y es que, allí donde el contrato de fletamento no haya estipulado un periodo fijo de demoras, se considerará que subsiste relación contractual y los armadores tan sólo estarán autorizados a reclamar demoras, las cuales se cobrarán de acuerdo con el valor de la prima estipulada en el contrato.

Como muestra de lo anterior, hubo un caso¹⁰⁷ cuyo arbitraje floreció como resultado de unas demoras que fueron rechazadas por el fletador. Y es que éste rechazó los tanques del buque a su llegada a su puerto de carga y como consecuencia se produjo un retraso en la salida de su atraque debido a las restricciones del buque en su calado al haber un nivel insuficiente de agua en el *Houston Ship Channel*.

¹⁰⁵ Cuando esto sucede se procura recoger la información más fiable del mercado, que será la base sobre la cual poder determinar los costes que tienen que ser aplicados y grabados sobre el fletador. No es intención del presente trabajo exponer ni cuál es la base ni cómo se realizan estos cálculos.

¹⁰⁶ Ver caso *Trade Resolve SMA No. 3125*.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ETrad%20Resolve%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203125%3C/u%3E%3C/strong%3E>

¹⁰⁷ Ver caso *3 Maj, SMA No. 3625 (2000)*.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2001.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3E3%20Maj%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203625%3C/u%3E%3C/strong%3E>

En lo relativo al tiempo de espera debido al retraso del buque en la salida, el tribunal rechazó las argumentaciones del armador determinando que se trataba de detención del tiempo en vez de demoras. El tribunal apuntó que de acuerdo con la parte II, cláusula 9, *safe berthing-shifting*, el riesgo con respecto a las capacidades del barco para salir de Houston de una manera segura claramente recaía sobre el fletador y que de esta manera el fletador era quien tenía que pagar unas demoras que se extendían a partir del exceso del tiempo de plancha que iba desde la desconexión de las mangueras hasta que embarcó el práctico. De esto se deduce que, cuando existan retrasos en la salida del buque debido a restricciones por el calado se deben aplicar demoras y, en ningún caso se podrán aceptar reclamaciones de detención.

Lo mismo sucede en aquellos casos en los que el contrato éste en vigor. Tampoco existe detención para estas circunstancias y el fletador debe restablecer los daños causados por el incumplimiento de sus obligaciones en el puerto de carga en consonancia al precio pactado para las demoras. Muestra de ello es el juicio que tuvo lugar¹⁰⁸ debido a que el fletador desembarcara su mercancía transfiriéndola a embarcaciones de menor tonelaje. El buque estuvo fondeado en el puerto de descarga durante más de 16 días esperando y descargando en estas embarcaciones de menor capacidad. El armador reclamó que el fletador había incumplido el contrato puesto que debería haber procurado un atraque o un lugar seguro en su arribada, cuando lo que en realidad hicieron fue usar su buque como almacén hasta que los otros buques estuvieron disponibles. Debido a lo sucedido, el armador quería que le compensaran por sus pérdidas reales haciendo apología a un caso detención, valoradas en 25.000 dólares al día, mientras que calculando las demoras el precio era de 17.000 dólares diarios. El jurado dictaminó que ya que el contrato de fletamento seguía siendo válido, la liquidación de daños por incumplir con las operaciones de carga se tenía que aplicar con base al precio de las demoras al haberse acordado así como medida de compensación.

Un caso¹⁰⁹ totalmente diferente es el que se expone a continuación, en el que sí se aceptó la consideración de detención¹¹⁰. Aquí, el contrato de fletamento del buque *Posidon* se acordó con el uso de un contrato ASBATANKVOY y con el añadido de cincuenta cláusulas que contenían provisiones especiales para el transporte de CBFS. Las dos últimas cargas que había transportado fueron LSWR, y la anterior a este par, SLC. El desacuerdo principal vino como resultado de los 22 días que llevó limpiar los tanques del buque en el puerto de

¹⁰⁸ Ver caso *Trade Resolve*, SMA No. 3125.

¹⁰⁹ Ver caso *Posidon*, SMA No. 3732 (2002).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2003.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EPosidon%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203732%3C/u%3E%3C/strong%3E>

¹¹⁰ Se trata de un caso en el que además da la casualidad de que el importe a pagar por detención era el mismo que si se hubiesen tenido que pagar demoras.

carga, Galveston, añadiéndole a esto el desacuerdo sobre cuál de las dos partes debía afrontar los gastos.

Ante la situación de que los tanques de carga no eran aptos para recibir el producto, el fletador, en vez de cancelar el flete, decidió instar a que se limpiaran los tanques. Después de 5 días chorreando con agua caliente y otras sustancias, los tanques no pasaron la inspección. El 15 de abril, los fletadores contrataron una compañía de limpieza. Al día siguiente, los fletadores dieron información al armador sobre la situación del momento y adjuntaron a esa información los costes y el tiempo empleado en la limpieza, dejando constancia de que ellos no aceptaban ningún tipo de responsabilidad.

El primer intento de la compañía de limpieza de eliminar los residuos fue mediante el uso de mangueras de succión, las cuales rápidamente se obstruyeron y fueron inservibles. Debido a la ineficacia de los trabajos con máquinas, tuvieron que emplear cubos y labores manuales. Después de 10 días de duro trabajo y debido a la lentitud del proceso empleado, el fletador intentó un nuevo método.

Los armadores argumentaron que el barco cumplía con los requisitos de la cláusula de limpieza debido a que la nave estaba bien drenada y libre de cualquier líquido o residuos de carga después de su descarga en Norco. Aún así el armador siguió las instrucciones del fletador. Una vez acabados los acontecimientos, el armador reclamó daños.

El tribunal consideró que la reclamación del armador por demoras no estaba sustentada puesto que el buque no se presentó listo para cargar a su arribada a Galveston, esto es, que los tanques no estaban bien secos y totalmente limpios de restos de otros líquidos residuales, lo que invalidaba la extensión del NOR. Ante el argumento del armador de que el barco cumplía con la cláusula de limpieza, el tribunal mantuvo que el NOR en el puerto anterior de Norco debía considerarse como nulo, pues sólo el NOR emitido en Galveston debía permitir que empezara a correr el tiempo de plancha para el cliente. Más aún, que el armador debería haber eliminado más LSWR en Norco antes de que éste se hubiese solidificado y hubiera resultado imposible usar los procedimientos de bombeo.

Desgraciadamente, la mala situación empeoró debido a los esfuerzos infructuosos en el *butterworth*, el fletador contrató a *Coastal Hydro Services Inc.* Se decidió utilizar sustancias químicas a alta temperatura con la finalidad de eliminar exitosamente el remanente a bordo. El tribunal desestimó que se contara el tiempo desde que el buque llegó a puerto hasta que se cumpliera con los estándares de limpieza acorde a la cláusula M13, de tal manera que el tribunal indicó que se contara el tiempo de plancha desde el momento en que empezó la descarga. Se revisaron las demoras a 14 días y 38 minutos con un

prorrato de 18.500 dólares diarios, lo que satisfizo un importe de 259.481 dólares.

Por su lado, el fletador realizó una reclamación por daños, que el tribunal consideró que se podía haber reducido de forma sustancial. El fletador mantuvo en todo momento que en lo relativo a la referencia de la cláusula M13 y el LSWR, el capitán había actuado de forma negligente cuando paró la descarga con 2,436 barriles de ese producto todavía a bordo. El fletador expuso que las instrucciones *well drained and tripped free of any liquid and pumpable cargo residues*, implicaba que el armador tenía que hacer todo lo habido y por haber para tener los tanques en esas buenas e indispensables condiciones. El fletador mantuvo que el armador había incumplido con el contrato debido a la excesiva cantidad de remanente en los tanques del buque.

Al estudiar los condicionantes de la cláusula M13 se puede comprobar que no se indicaba en ningún lado la reducción necesaria de ROB y que en ningún lugar de dicha cláusula tampoco se especificaba que hubiera que realizarse una limpieza más exhaustiva allá donde hubiera LSWR remanente a bordo. A pesar de esto, el tribunal determinó que el sobrante de 2,436 barriles se debería haber reducido de alguna manera antes de que éste se hubiese solidificado y el buque hubiera salido de Norco.

Lamentablemente para el fletador, y aun con todo lo expuesto anteriormente, su reclamación de daños era una reclamación por un trabajo hecho totalmente innecesario cuando éste tomó la decisión de llevar a una empresa (tercera parte contratada). Además de los continuos *butterworthy* demandados por el fletador más incluso que los que componía en problema.

Se consideró finalmente que a pesar de la excesiva cantidad inicial de remanente a bordo, el armador no podía ser responsable de la correlación de malas decisiones que había tomado el fletador por cuenta propia, pues el armador no puede eximirse por los daños causados aunque sean por su propio incumplimiento, a no ser que sea por acciones propias del fletador. El costo de los daños concedidos tenía que estar restringido al costo de la compra del CBFS por parte del fletador.

Al final la sentencia fue como sigue: además de una revisión de las demoras, el tribunal redujo los daños al armador acorde con la ruta y gastos que éste tuvo que desempeñar (recalculados en base a la tabla de distancias del fletador y el consumo estimado de fuel desde que los armadores no hubieron hecho entrega de los registros requeridos; y, detención de daños a un precio de 18.500 dólares diarios (los mismos que los de demoras) por los diez días entre el 15 de abril y el 25 del mismo mes cuando las operaciones de limpieza estuvieron a cargo de la compañía contratada por el fletador. El armador fue gratificado con una prima total de 540.000 dólares americanos más sus correspondientes intereses. Al fletador le correspondieron 50.000 dólares por el coste del *cutter stock*. Como

ambas partes tenían razón de demandar a la otra en determinadas materias y no la tenían en otras, se consideró que cada una de ellas debía cubrir sus propios gastos de abogados en el juicio y compartir los costes del arbitraje.

Otro caso en el que se concede la detención, es el que sigue a continuación¹¹¹. En este caso el buque *Sea Light II* llegó a su Puerto de destino y extendió el NOR dentro de los días acordados para la carga, pero el fletador no cumplió con su compromiso de entregar la mercancía. El fletador informó en varias ocasiones de que la carga empezaría en breve, no obstante, unos catorce (14) días después, le indicó al armador que el contrato de fletamento quedaba cancelado debido a unos problemas inesperados. El armador obtuvo una carga alternativa de una tercera parte y llevó a cabo el viaje sin ningún tipo de problema.

El armador, en su demanda, aducía que el fletador había incumplido el contrato de fletamento al no haber entregado el producto y que él, como parte perjudicada, estaba en su derecho de presentar daños por demoras, detención y falso flete (menos los costes que suponían el viaje hasta el supuesto puerto de carga y el flete repercutido en el viaje de sustitución del buque *Sea Light II*). Además, el armador reclamaba intereses y gastos de abogados.

El tribunal revisó las pruebas y estuvo de acuerdo en que el armador había cumplido eficientemente con la aportación de datos con respecto a, por un lado, del incumplimiento del fletador con sus obligaciones contractuales y, por el otro, con la debida diligencia a la hora de intentar mitigar los daños ocasionados por el fletador. De esta manera, al armador se le consideró en derecho de quedarse en la misma posición financiera que si hubiese acabado el negocio pactado de no ser por la infracción que dio al traste con el contrato de fletamento por parte del fletador.

Así, se dio por buena la inclusión de las demoras ocasionadas hasta el momento en que el armador cerró el flete para el nuevo viaje que había negociado, y, se aplicó detención desde ese mismo instante hasta que se acepta el NOR bajo el nuevo contrato de fletamento. La reclamación por falso flete se valoró en base al precio del flete menos el combustible y las cargas portuarios por no realizar el infructuoso viaje. Por último, el tribunal revisó los ingresos diarios netos ganados durante los 39,9 días que duró el nuevo negocio y calculó la suma a deber por fletador con un tiempo estimado de 29,58 días de viaje para el flete cancelado.

Ante todo lo acontecido podemos concluir que allí donde los daños por detención sean recuperables mediante pruebas de cómo se produjeron los daños y no excedan de los compromisos contractuales, las demoras deberán ser aplicadas y liquidadas al precio acordado y se deben cubrir de esta manera todas las

¹¹¹ Ver caso *Sea Light II*, SMA No. 3907 (2005).

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ESea%20Light%20II%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203907%3C/u%3E%3C/strong%3E>

pérdidas que se describan como resultado de los retrasos en la operativa de la nave. Así, se cubrirá por lo acordado como demoras todo periodo relevante de retrasos, el armador estará limitado a reclamar como demoras toda causa en la que el retraso sea deliberado, a no ser que pueda justificar la rescisión del contrato, cancelándolo.

Después de todas las explicaciones y casos sobre este tema de detención, la siguiente cláusula de condiciones especiales se expone como *time-bar* para someterla a una reclamación de detención así como también para otros cargos:

Charges/claims clause: charterer shall be discharged and released from all liability in respect of any charges/claims (other than demurrage) including but not limited to: detention, deviation, shifting, heating, deadfreight, speed up, slow down, drifting, port costs, additional freight, indemnity claims, insurance, world scale charges/dues; 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.

IX. CONCLUSIONES

Después de la lectura detallada del proyecto se debería llegar rápidamente a una primera conclusión: tal y como se ha repetido en reiteradas ocasiones, la lectura detallada del contrato de fletamento es, no sólo necesaria, imprescindible para todos y cada uno de los implicados en el acto contractual. Lo que priori podrían considerarse pequeños detalles, a la postre pueden resultar ser ostentosas cargas a las que alguna de las partes deba hacer frente.

Hay que saber diferenciar entre lo que se tiene por sobre entendido y lo que deriva del buen raciocinio de las partes. En estos contratos tipo en particular, y en cualquier tipo de contrato en general, no se debe dar nada por sobre entendido y se debe procurar dejar constancia por escrito de todos los detalles de la forma más clara y detallada posible. Cláusulas redactadas incorrectamente o de forma superficial pueden, y suelen, dar lugar a situaciones de interpretación no deseables en las que cada una de las partes deriva hacia sus propios intereses, sobretodo en aquellas situaciones en las que se producen demoras. Por buen raciocinio de las partes se debe entender cualquier tipo de acto en el que cualquiera de las partes actúe honradamente ante situaciones que van más allá de lo previsto en el contrato; por ejemplo, un intento de abuso de poder aprovechándose alguna de las partes del clausulado en su propio beneficio, puede resultar a la larga un desencadenante contraproducente agravado con gastos e intereses por parte de aquel que hubiera incurrido en el abuso.

Después de ver diferentes cláusulas (puede haber tantas como imaginación tengan los negociantes) se puede concluir fácilmente en que hay unas cláusulas que pueden resultar más interesantes solamente a una de las partes. Por ejemplo, la garantía de bombeo no es un tipo de garantía que agrade a los armadores pues en muchas ocasiones ya se sabe de antemano que su cumplimiento resultaría sorprendente para ambas partes, no obstante, en determinados casos y dependiendo como esté el mercado, las partes no tienen más remedio que claudicar y aceptar o renunciar a ciertas imposiciones, como en este caso sería el de aceptar una cláusula que en muchos casos ya se sabe que es sobradamente difícil de cumplir.

Por último, hay que tener en cuenta un factor muy importante y que no se suele ver en los manuales. El papel del *broker* no es solamente el de intermediario; también, cuando se da lugar a disputas entre armador y fletador, el *broker*, en uno de sus papeles fundamentales tiene que saber también cómo hacer de mediador (o árbitro) entre las partes. Lejos de tratarse (como más de uno pudiera pensar) de un negocio único, lo cierto es que los tres intérpretes en este tipo de negocio volverán a tener que ponerse en contacto y llevar a cabo nuevos transportes conjuntamente. El *broker* no sólo se lleva una comisión por los servicios prestados; también se lleva una comisión por las demoras, en caso de que las hubiera. Por este hecho, el papel del intermediario (que es el mayor

interesado en poder volver a negociar con ellos y volver a ponerlos en contacto) debe resultar de lo más neutral posible. De hecho, en múltiples ocasiones, y pudiendo llegar a un acuerdo directo entre ellos, tanto armador como fletador prefieren pagar una comisión a un *broker* de confianza para que este pueda dirimir en caso de que exista algún tipo de conflicto entre las partes con la finalidad de llegar a un acuerdo las partes y de esta manera no tener que acudir a los tribunales internacionales. No obstante, hay ocasiones en las que no hay más remedio que acudir a juicio para que, de esta manera, una parte totalmente neutral dicte un veredicto al que ninguna de las partes pueda oponerse.

X. ANEXO DOCUMENTAL

ANEXO I. FORMULARIO TIPO ASBATANKVOY¹¹²

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

Preamble

.....
Place Date

*IT IS THIS DAY AGREED between
Chartered owner/owner (hereinafter called the "Owner") of the
SS/MS(hereinafter called the "Vessel")
and..... (hereinafter called the "Charterer")
that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms
and condition of this Charter Party, which includes this Preamble and
Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over
those contained in Part II.*

PART I

A Description and Position of Vessel:

Deadweight: tons (2240 lbs.) Classed:

Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard ft in. in salt water.

Capacity for cargo: tons (of 2240 lbs. each) % more or less, Vessels option.

Coated: 0 Yes 0 No

Coiled: 0 Yes 0 No Last two cargoes:

Now: Expected ready:

¹¹² Edición de Octubre 1977.

B. Laydays:
Commencing: Cancelling:

C. Loading Port(s):
Charterer's Option

D. Discharging Port(s):
Charterer's Option

E. Cargo:
Charterer's Option

F. Freight rate per ton (of 2240 lbs. each)

G. Freight Payable to: at

H. Total Laytime in Running Hours:

I. Demurrage per day:

J. Commission of% is payable by Owner to
on the actual amount of freight, when and as freight is paid.

K. The place of General Average and Arbitration proceedings to be London/New
York (strike out one).

L. Tovalop: Owners warrants vessel to be a member of TOVALOP scheme and
will be so maintained throughout duration of this charter.

M. Special provisions:

*IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter, consisting of a
Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of the day and year first
above written.*

Witness the signature of:
By:

Witness the signature of:
By:

PART II

1 WARRANTY - VOYAGE – CARGO. The vessel, classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coil's in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and / or Master's control excepted, shall load (always afloat) from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and / or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, direct to the Discharging Port(s), or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.

2 FREIGHT. Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection. Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or Owner's agent at ports of loading and / or discharge and cost of insurance thereon. No deduction of freight shall be made for water and / or sediment contained in the cargo. The services of the Petroleum Inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate.

3 DEADFREIGHT. Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. In that event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if loaded to her minimum permissible freeboard for her voyage.

4 NAMING LOADING AND DISCHARGE PORTS.

(a) The Charterer shall name the loading port or ports at least twenty-four (24) hours prior to the Vessel's readiness to sail from the last previous port of discharge, or from bunkering port for the voyage, or upon signing this Charter if the Vessel has already sailed. However, Charterer shall have the option of ordering the Vessel to the following destinations for wireless orders:

	<i>On a voyage to a port or ports in:</i>
<i>ST. KITS</i>	<i>Caribbean or U.S. Gulf loading port(s)</i>
<i>PORT SAID</i>	<i>Eastern Mediterranean or Persian Gulf loading port(s)</i> <i>(from ports west of Port Said)</i>

(b) If lawful and consistent with Part I and with the Bills of Lading, the Charterer shall have the option of nominating discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:

<i>Place</i>	<i>On a voyage to a port or ports in:</i>
<i>LAND'S END</i>	<i>United Kingdom / Continent (Bordeaux / Hamburg range)</i> <i>or Scandinavia (including Denmark)</i>
<i>SUEZ</i>	<i>Mediterranean (from Persian Gulf)</i>
<i>GIBRALTAR</i>	<i>Mediterranean (from Western Hemisphere)</i>

(c) Any extra expense incurred in connection with any change in loading or discharging ports (so named) shall be paid for by the Charterer and any time thereby lost to the Vessel shall count as used laytime.

5 LAYDAYS. Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving the Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date; otherwise this Charter to remain in full force and effect.

6 NOTICE OF READINESS. Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e. finished mooring when at a sea loading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occur. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.

7 HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING. The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo; but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime. Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharging berth, discharging ballast water or slops, will not count as used laytime.

8 DEMURRAGE. Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and / or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.

9 SAFE BERTHING – SHIFTING. The Vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thereto, lie at, and depart there from always safely afloat, any lighthouse being at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and / or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and pilotage shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expenses, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime except as otherwise provided in Clause 15.

10 PUMPING IN AND OUT. The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into the Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and / or discharging shall be for account of the Vessel.

11 HOSES: MOORING AT SEA TERMINALS. Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime shall continue until the hoses have been disconnected. When Vessel loads or discharges at a sea terminal, the Vessel shall be properly equipped at Owner's expense for loading or discharging at such place, including suitable ground tackle, mooring lines and equipment for handling submarine hoses.

12 DUES - TAXES – WHARFAGE. The Charterer shall pay all taxes, dues and other charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo, Venezuelan Habilitation Tax, C.I.M. Taxes at Le Havre and Portuguese Imposto de Comercio Maritime. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently ineffect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo), including but not limited to French droits de quai and Spanish derramas taxes. The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, place or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used solely for Vessel's purposes, such as awaiting Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc., before, during or after loading or discharging.

13 (a) CARGOES EXCLUDED VAPOR PRESSURE. Cargo shall not be shipped which has a vapor pressure at one hundred degrees Fahrenheit (100 degree F.) in excess of thirteen and one-half pounds (13.5 lbs.) as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D-323.

(b) FLASH POINT. Cargo having a flash point under one hundred and fifteen degrees Fahrenheit (115 degree F.) (closed cup) A.S.T.M. Method D056 shall not be loaded from lighters but this clause shall not restrict the Charterer from loading or topping off Crude Oil from vessels or barges inside or outside the bar at any port or place where bar conditions exist.

14 (a) ICE. In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall direct her course according to Master's judgement, notifying by telegraph or radio, if available, the Charterers, shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I.

(b) If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in

or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port as per Clause 14 (a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, in either case Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I.

15 TWO OR MORE PORTS COUNTING AS ONE. To the extent that the freight rate standard of reference specified in Part I F hereof provides for special groupings or combinations of ports or terminals, any two or more ports or terminals within each such grouping or combination shall count as one port for purposes of calculating freight and demurrage only, subject to the following conditions:

a) Charterer shall pay freight at the highest rate payable under Part I F hereof for a voyage between the loading and discharge ports used by Charterer.

b) All charges normally incurred by reason of using more than one berth shall be for Charterer's account as provided in Clause 9 hereof.

c) Time consumed shifting between the ports or terminals within the particular grouping or combination shall not count as used laytime.

d) Time consumed shifting between berths within one of the ports or terminals of the particular grouping or combination shall count as used laytime.

16 GENERAL CARGO. The Charterer shall not be permitted to ship any packaged goods or non-liquid bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter is to consist only of bulk liquid cargo as specified in Clause I.

17 (a) QUARANTINE. Should the Charterer send the Vessel to any port or place where a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.

(b) FUMIGATION. If the Vessel, prior to or after entering upon this Charter, has docked or docks at any wharf which is not rat-free or *Orstegomyia*-free, she shall, before proceeding to a rat-free or *Orstegomyia*-free wharf, be fumigated by the Owner at his expense, except that if the Charterer ordered the Vessel to an infected wharf the Charterer shall bear the expense of fumigation.

18 CLEANING. The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from (a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage

which was discoverable by the exercise of due diligence, or (b) error or fault of the servants of the Owner in the loading, care or discharge of the cargo.

19 GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE. The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising from:

- any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel;*
- fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner; - collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters;*
- saving or attempting to save life or property;*
- wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo;*
- any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives;*
- insufficiency of packaging;*
- insufficiency or inadequacy of marks;*
- explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery;*
- unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or*
- from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault or privity of the Owner.*

And neither the Vessel nor Master or Owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:

- Act of God;*
- act of war;*
- perils of the seas;*
- act of public enemies, pirates or assailing thieves;*
- arrest or restraint of princes, rulers or people; or*
- seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo;*
- strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or*
- riot or civil commotion.*

20 ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING.

a) The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in the form appearing below for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which, the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always afloat nor for any blockaded port.

b) The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms

set forth or specified in sub-paragraphs (i) through (vii) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Chartered Owner of the Vessel.

(i) **CLAUSE PARAMOUNT.** This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Acts of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to that extent but no further.

(ii) **JASON CLAUSE.** 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 Owner is not responsible by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses at General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving ship is owned or operated by the Owner, salvage shall be paid for as if the said salving ship or ships belong to strangers. Such deposit as the Owner or his 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.

(iii) **GENERAL AVERAGE.** General Average shall be adjusted, stated and settled according to York / Antwerp Rules 1950 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York or at the port of London, whichever place is specified in Part I of this Charter. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States or United Kingdom, whichever country is specified in Part I of this Charter, as may be selected by the Owner, unless otherwise mutually agreed, by an Adjuster appointed by the Owner and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and / or security shall be furnished by the Owner and / or Charterer and / or Owner and / or Consignee of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and / or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.

(iv) BOTH TO BLAME. If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the Owner against all loss or liability to the other or non-carrying ship 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 said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or Owner. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or object are at fault in respect of a collision or contact.

(v) LIMITATION OF LIABILITY. Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, the Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(vi) WAR RISKS. a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or

b) If owing to any war, hostilities, war like operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge - the 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 safe port of loading or discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port

of discharge and or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In the latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.

c) 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 nations under whose flag the Vessel sails or any 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 risk 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.

If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or the contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by Charterers and / or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

(vii) DEVIATION CLAUSE. The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person onboard, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.

21 LIEN. The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or of any storageman.

22 AGENTS. The Owner shall appoint Vessel's agents at all ports.

23 BREACH. Damages for breach of this Charter shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder.

24 ARBITRATION. Any and all difference and disputes of whatsoever nature

arising out of this Charter shall be put to arbitration in the City of New York or in the City of London whichever place is specified in Part I of this charter pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he maybe found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate the dispute or differences specified, then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be ad is-interested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator has been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a Judge of any court of maritime jurisdiction in the city above-mentioned.

25 SUBLET. Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions.

26 OIL POLLUTION CLAUSE. Owner agrees to participate in Charterer's program covering oil pollution avoidance. Such program prohibits discharge overboard of all oily water, oily ballast or oil in any form of a persistent nature, except under extreme circumstances whereby safety of the vessel, cargo or life at sea would be imperiled. Upon notice being given to the Owner that Oil Pollution Avoidance controls are required, the Owner will instruct the Master to retain on board the vessel all oily residues from consolidated tank washings, dirty ballast, etc., in one compartment, after separation of all possible water has taken place. All water separated to be discharged overboard. If the Charterer requires that demulsifiers shall be used for the separation of oil / water, such demulsifiers shall be obtained by the Owner and paid for by the Charterer. The oil residues will be pumped ashore at the loading or discharging terminals, either as segregated oil, dirty ballast or co-mingled with cargo as it is possible for Charterer's to arrange

If it is necessary to retain the residue on board co-mingled with or segregated from the cargo to be loaded, Charterers shall pay for any deadfreight so incurred. Should it be determined that the residue is to be co-mingled or segregated on board, the Master shall arrange that the quantity of tank washings be measured in conjunction with cargo suppliers and a note of the quantity measured made in the vessel's ullage record. The Charterer agrees to pay freight as per the terms of the Charter Party on any consolidated tank washings, dirty ballast, etc., retained on board on Charterer's instructions during the loaded portion of the voyage up to a maximum of 1% of the total deadweight of the vessel that could

be legally carried for such voyage. Any extra expenses incurred by the vessel at loading or discharging port in pumping ashore oil residues shall be for Charterer's account, and extratime, if any, consumed for this operation shall count as used laytime.

BILLOFLADING

Shipped in apparent good order and condition byon board the
.....SS/MSwhereof
..... is Master ,at the port
of.....
.....to be delivered at the port
of.....or so
near thereto as the Vessel can safely get, always afloat,
unto.....or order on payment of
freight at the rate
of.....

This shipment is carried under and pursuant to the terms of the contract / charter dated New York / London
.....between.....and, as
Charterer, and all the terms whatsoever of the said contract / charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

In witness whereof the Master has signed Bills of Lading of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated atthisday of

Master

XI. BIBLIOGRAFÍA

SUMMERSKILL, Michael Brynmor. *Laytime 4th Edition*. Butler & Tanner Ltd. London. 1989. ISBN 0420479708.

DOCKRAY, Martin. *Cases & Material on the Carriage of Good by Sea*. Cavendish Publishing. London. 2004. ISBN 1859417965.

GILMORE, Grant. *The Law of Admiralty – 2nd Ed.* West Publishing Company. London. 1975. ISBN 082774093.

EDKINS, Malcolm. *Laytime and Demurrage in the Oil Industry*. Informa Pub. London. 1998. ISBN 1859781756.

COGHLIN, Terence. *Time Charters – 6th Editon*. Informa Law. London. 2008. ISBN 1843117517.

COOK, Julian. *Voyage Charters – 3rd Edition*. Informa Law. London. 2007. ISBN 1843115379.

SCHOFIELD. *Laytime and Demurrage – 5th Ed.* Informa Law. London. 2005. ISBN 1843114192.

GABALDÓN, José Luis y RUIZ, José María. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Marcial Pons. Madrid. 2002. ISBN 8472489396.

MARÍ, Ricard. *The ISPS Code- 4. Intervention of public forces on ship*. Edicions UPC. Barcelona. 2009. ISBN 8498803721.

CLAIRE, Ambrose. *London Maritime Arbitrator – 3rd Edition*. London. 2009. Lloyd's List. ISBN 1843118327.

BUNDOCK, Michael. *Shipping Law Handbook – 4th Edition*. London. 2008. Lloyd's List. ISBN 1843116367.

International Maritime Organization. 2009. *SOLAS Consolidated Edition*. ISBN 9789280115055

International Maritime Organization. 2003. *ISPS Code – 2003 Edition*. ISBN 9789280151497.

Referencias bibliográficas y casos realizados a través de la red¹¹³:

<http://www.imo.org>

<http://www.bimco.dk>

<http://www.smany.org>

<http://www.asdem.co.uk>

<http://www.swedishclub.com>

<http://www.skuld.com>

<http://lloydslist.com>

<http://www.intertanko.com>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EBow%20Saturn%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203880%3C/u%3E%3C/strong%3E>¹¹⁴

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1999.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EFlamenco%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203477%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ERachel%20B.%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203889%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2002.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EChembulk%20Vancouver%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203699%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EFelicity%20L.%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203235%3C/u%3E%3C/strong%3E>

¹¹³ Todas estas referencias han sido revisadas y contrastadas durante la primera quincena de abril del 2010.

¹¹⁴ Cabe destacar que gran cantidad de información se ha extraído de la página de la empresa *Haugen Consulting*.

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2004.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EM/T%20Genmar%20Boss%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203781%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2000.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ESun%20Sapphire%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203539%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EWarda%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203162%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EBow%20Heron%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203176%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1997.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ECondor%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203268%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ELondon%20Arbitration%2019/05%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2007.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ELondon%20Arbitration%2010/06%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2005.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EM/T%20Mountain%20Lady%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203821%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2005.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EM/T%20Sitamarie%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203828%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ELondon%20Arbitration%2016/05%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2007.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ELondon%20Arbitration%2012/06%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1997.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ESobral%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203277%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2005.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EBow%20Marino%3C/i%3E%20and%20%3Ci%3EBow%20Giovanni%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203853%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2002.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ENord%20Baltic%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203687%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1995.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EVayudoot%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203078%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EFinesse%20L.%3C/i%3E%20and%20%3Ci%3EFantasy%20L.%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203213%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2007.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EMagpie%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203948%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2003.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ERaphael%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203739%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1998.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ECharleston%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203377%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EInfra%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203105%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EChembulk%20New%20York%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203868%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EUnited%20Triton%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203218%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2001.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ECaptain%20H.%20A.%20Downing%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203624%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2002.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EMountain%20Lady%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203704%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/1996.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ETrade%20Resolve%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203125%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2001.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3E3%20Maj%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203625%3C/u%3E%3C/stro ng%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2003.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3EPosidon%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203732%3C/u%3E%3C/stron g%3E>

<http://www.haugenconsulting.com/abstracts/2006.asp#%3Cstrong%3E%3Cu%3E%3Ci%3ESea%20Light%20II%3C/i%3E,%20SMA%20No.%203907%3C/u%3E%3C/strong%3E>

<http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2005/2528.html>

https://secure.uoc.edu/result/,DanaInfo=web2.westlaw.com+default.wl?vr=2.0&tf=507&sskey=CLID_SSSA60188311144&sv=Split&cfid=1&cxt=RL&fmqv=s&fcl=Tr ue&rlti=1&ss=CXT&tc=6&rs=WLW10.03&eq=search&db=FMRT-CS&fn=_top&rlt=CLID_QRYRLT60953311144&nstartlistitem=1&scxt=WL&spa=i ntuoc-000&rp=%2fsearch%2fdefault.wl&rltdb=CLID_DB34172311144&origin=Search& mt=314&service=Search&query=STOTESBURY&method=TNC

<http://www.swedishclub.com/upload/12/Extract%20from%20TSCL%202002-2.pdf>

<http://www.skuld.com/templates/newspage.aspx?id=361>