



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

FACULTAD DE DERECHO

-

GRADO EN DERECHO

TRABAJO FIN DE GRADO

-

INFORME SOBRE CUESTIONES
MARÍTIMAS, TRANSFRONTERIZAS Y
OTROS PROBLEMAS JURÍDICOS

-AUTORA-

LAURA IGLESIAS SUÁREZ

-TUTOR-

PROF. DR. D. JOSÉ JOAQUÍN VARA PARRA

-CONVOCATORIA-

1ª OPORTUNIDAD - 2º CUATRIMESTRE

Índice

pág.

▪	Introducción.....	4
▪	I. Informe sobre la legalidad de la actuación de las autoridades españolas en relación con el buque <i>Pobre Mitrofán</i>, su carga y sus tripulantes.....	5
•	1. Antecedentes de hecho.....	5
•	2. Cuestiones que se plantean.....	5
•	3. Fundamentos jurídicos.....	6
○	A) Régimen de actuación según el Derecho Internacional Público y el Derecho Marítimo español.....	6
○	B) Régimen de actuación según la <i>Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando</i>	10
○	C) Detención de la tripulación del buque y posterior actuación.....	13
○	D) Supuesta existencia de una trama de tráfico ilícito de migrantes.....	14
•	4. Conclusiones.....	18
•	5. Normativa aplicable.....	19
▪	II. Informe sobre las solicitudes de asilo: concesión y denegación.....	21
•	1. Antecedentes de hecho.....	21
•	2. Cuestiones que se plantean.....	21
•	3. Fundamentos jurídicos.....	22
○	A) Aproximación al concepto de asilo y tratamiento jurídico.....	22
○	B) Análisis de los sujetos solicitantes de asilo y fundamentación de la concesión o denegación: Dinamarca.....	24
○	C) Análisis de los sujetos solicitantes de asilo y fundamentación de la concesión o denegación: Burkina Faso.....	25

○ D) Análisis de los sujetos solicitantes de asilo y fundamentación de la concesión o denegación: Perú y Filipinas.....	29
● 4. Conclusiones.....	31
● 5. Normativa aplicable.....	32
■ III. Informe sobre la solicitud de prestaciones de la Seguridad Social y el acta de infracciones laborales.....	33
● 1. Antecedentes de hecho.....	33
● 2. Cuestiones que se plantean.....	33
● 3. Fundamentos jurídicos.....	34
○ A) Cuestiones generales sobre la Seguridad Social y los requisitos de acceso a la misma.....	34
○ B) Cuestiones sobre la prestación familiar por hijos menores.....	38
○ C) Cuestiones sobre la prestación por desempleo.....	39
○ D) Aspectos derivados del acta de infracciones laborales.....	41
● 4. Conclusiones.....	44
● 5. Normativa aplicable.....	44
■ IV. Informe sobre los existentes o posibles contratos de carácter mercantil.....	46
● 1. Antecedentes de hecho.....	46
● 2. Cuestiones que se plantean.....	46
● 3. Fundamentos jurídicos.....	47
○ A) Diferencias entre los contratos mercantiles y los contratos laborales.....	47
○ B) Posibles contratos mercantiles entre “Conservas y Congelados” y el naviero o empresa naviera.....	48
○ C) Posibles contratos mercantiles entre el naviero o empresa naviera y la compañía de gestión naviera.....	50

○ D) Posibles contratos laborales entre la compañía de gestión naviera y la tripulación, y la compañía de gestión naviera y el asegurador.....	51
● 4. Conclusiones.....	52
● 5. Normativa aplicable.....	52
■ V. Informe sobre la posible responsabilidad del Sr. Silvestre-Holms, administrador de “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”	53
● 1. Antecedentes de hecho.....	53
● 2. Cuestiones que se plantean.....	53
● 3. Fundamentos jurídicos.....	54
○ A) Responsabilidad del administrador en el marco del contrato de arrendamiento, de fletamento o de transporte marítimo.....	54
○ B) Procesamiento especial por ser Senador de las Cortes Generales.....	55
○ C) La responsabilidad penal del Sr. Silvestre-Holms.....	56
○ D) Posible aplicación de la doctrina del levantamiento del velo.....	58
○ E) Delito de tráfico ilícito de migrantes: características y forma de ejecución.....	59
○ F) La responsabilidad civil o mercantil del Sr. Silvestre-Holms.....	60
● 4. Conclusiones.....	61
● 5. Normativa aplicable.....	61
■ Conclusiones finales.....	63
■ Bibliografía.....	64
■ Anexos.....	68

Introducción

El supuesto práctico que se nos presenta nos muestra una realidad que no se aleja mucho de lo que acontece en nuestros días. Lo expuesto en este caso sucede prácticamente cada día en algún lugar del mundo, con las consecuencias jurídicas, económicas y penales que su perpetración conlleva. Por tanto, no es posible tratar este caso práctico desde un área específica del Derecho, sino que es imprescindible mencionar y analizar todos los ámbitos que entran en juego.

El Derecho Internacional Público, y también su vertiente privada, cumplen un papel de gran importancia en este caso práctico, empezando por la situación física del buque en la zona económica exclusiva, pasando por la existencia de extranjeros de diferentes países en el buque hasta llegar a las solicitudes de asilo que todos ellos presentan, susceptibles de ser concedidas o denegadas.

No debe olvidarse la presencia del Derecho Mercantil, concurrente en este caso de la mano de cuestiones relativas al Derecho Marítimo y al Derecho de Sociedades, ramas de dicha disciplina. La existencia de una sociedad anónima y la dudosa licitud de la situación del administrador de dicha sociedad, al ostentar éste simultáneamente la condición de Senador de la Cortes Generales cuestión concreta que debe ser tratada bajo la supervisión del Derecho Constitucional y Político, hacen inevitable abordar tales cuestiones desde una óptica mercantilista. El análisis de los posibles contratos mercantiles que en el supuesto se encuentren también nos hace adentrarnos en esta materia.

La disciplina que, sin duda, no puede pasarse por alto es la de ámbito penal. El supuesto delito de contrabando que se presenta en el caso práctico y la alegación de los tripulantes del buque de ser víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes provocan la aplicación indiscutible de esta área del Derecho.

El Derecho Laboral y de la Seguridad Social contribuirán aportando soluciones a la hora de determinar si se deben aceptar las solicitudes de prestación familiar y por desempleo existentes en el caso, y deberán delimitar el alcance así como las consecuencias del acta por infracciones laborales que la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta a la empresa (“Conservas...” o tal vez una empresa naviera) que realizó los contratos con la tripulación, al contener éstos infracciones laborales.

Dada la complejidad del supuesto práctico, los numerosos temas que se deben analizar y la resolución de todos los puntos a tratar, hacen necesaria una exposición lo más detallada posible de los posibles modos de actuación, de las cuestiones objeto de análisis y sus posibles soluciones. Se procederá a elaborar, con cuerpo de informe, una respuesta a cada cuestión planteada en el supuesto práctico; aportando legislación, jurisprudencia, doctrina al incluir retazos de monografías de profesionales del Derecho y, en algunas ocasiones, mi opinión o reflexiones relativas a las cuestiones que se están abordando.

I. Informe sobre la legalidad de la actuación de las autoridades españolas en relación con el buque *Pobre Mitrofán*, su carga y sus tripulantes

1. -.Antecedentes de hecho.-

PRIMERO.- El 30 de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptaron a 50 millas de las costas gallegas el buque *Pobre Mitrofán*, con pabellón español, procedente de Mauritania, que llevaba un cargamento de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, y del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando.

SEGUNDO.- Durante la inspección del barco, los agentes incautaron 2.000 cajetillas de tabaco y detuvieron a todos los miembros de la tripulación, entre los que se encontraban seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso (dos de ellos menores), dos de Perú y dos de Filipinas, todos sin contrato de trabajo.

Excepto en el caso de los ciudadanos españoles y daneses, los demás tripulantes no poseían documentación alguna que acreditase su identidad o su nacionalidad, salvo sus declaraciones verbales.

TERCERO.- A la llegada al puerto de Burela, los nacionales españoles fueron puestos a disposición de la autoridad judicial, mientras que el resto de la tripulación fue entregado a la Policía.

CUARTO.- Los tripulantes del buque, excepto los españoles, alegaron haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes. El patrón del barco, el Sr. Gutiérrez (de nacionalidad española), negó las acusaciones de tráfico ilícito de migrantes, y declaró que todos los detenidos eran tripulantes del barco y que, por tanto, todos ellos realizaban distintas labores a bordo. También negó tener constancia de las cajetillas de tabaco que, en todo caso, habrían sido introducidas y ocultadas por la tripulación sin su conocimiento ni consentimiento.

2. -.Cuestiones que se plantean.-

En relación con los antecedentes expuestos, se plantean las siguientes cuestiones jurídicas:

1.- La legalidad en la forma de actuación de las autoridades españolas en relación al buque *Pobre Mitrofán*, la legitimación de su interceptación y bajo qué normativa se ampara la Guardia Civil para llevar a cabo esa actuación.

2.- El modo de actuación y su licitud o ilicitud en lo referente a la incautación de la carga que portaba el *Pobre Mitrofán*, la cual se componía de 2.000 cajetillas de tabaco.

3.- La manera de proceder de las autoridades españolas en lo relativo a la detención de todos los tripulantes del *Pobre Mitrofán* y a la puesta a disposición judicial de los tripulantes españoles, mientras que el resto de la tripulación fue entregada a la Policía.

3. -.Fundamentos jurídicos.-

A) Régimen de actuación según el Derecho Internacional Público y el Derecho Marítimo español

Resulta oportuno comenzar a analizar la cuestión abordando la identificación del régimen jurídico por el que se rige el espacio marítimo en el que se encontraba el buque *Pobre Mitrofán* cuando fue interceptado por las patrulleras de la Guardia Civil. Al estar situado a 50 millas de las costas gallegas, se puede establecer que el buque estaba en la zona económica exclusiva del Estado español.

Como bien dispone la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982* (en adelante, CNUDM)¹, los mares adyacentes a las costas de un Estado se dividen en distintas zonas dependiendo de la distancia a la que se encuentren de las líneas de base.

Por lo tanto, a partir de unas líneas de base determinadas, de conformidad con la CNUDM, todo Estado puede establecer una zona de mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas desde las líneas antes citadas (artículo (art.) 3 CNUDM). En estas 12 millas se ejerce idéntica soberanía, por parte del Estado adyacente al mar, a la que se ejerce en el ámbito terrestre. Existen una multitud de disposiciones que especifican el modo en que se regula este mar territorial, pero no precisan ser tratadas, al menos no pormenorizadamente, a la luz del presente caso.

La zona inmediatamente siguiente al mar territorial sería la zona contigua, la cual *no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial* (art. 33.2 CNUDM); es decir, la zona contigua, en sentido estricto, mide 12 millas si se empieza a contar desde la finalización del mar territorial. La suma del mar territorial y de la zona contigua resultaría ser 24 millas marinas. En esta zona las competencias del Estado ribereño, o adyacente al mar, cambian, pues éstas se reducen a las infracciones en el ámbito aduanero, fiscal, de inmigración o sanitario que se cometan en su territorio o en su mar territorial (art. 33.1 CNUDM).

La zona más novedosa de estos últimos años se conoce como la zona económica exclusiva (en adelante, ZEE) y viene regulada en los artículos 55 a 75, ambos inclusive, de la CNUDM. Este espacio fue creado en el año 1982 con la celebración de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Tiene una anchura de 200 millas marinas desde la terminación del mar territorial.

Es el espacio marítimo más complejo a la hora de determinar el alcance de la jurisdicción del Estado ribereño. Ha sido concebida, sin duda, para hacer frente a

¹ Al haber sido ratificado y publicado oficialmente en España, el Convenio forma parte del ordenamiento interno, según el artículo 96.1 de la *Constitución Española* (en adelante, CE).

demandas en el plano económico, fundamentalmente relativas a la pesca y al aprovechamiento de los recursos naturales.

No es extraño que los juristas se pregunten cuál es la naturaleza de la ZEE, pues no posee las características de la alta mar ni tampoco del mar territorial. No existe libertad absoluta como si fuera la alta mar pero tampoco se pueden ejercer competencias de soberanía como si fuera parte del territorio de un Estado. Ya lo expresa el artículo 56 de la CNUDM al establecer que el Estado tiene en esta zona *derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos*. También se establece que existe jurisdicción en lo relativo al *establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino, y otros derechos y deberes previstos en esta Convención* los cuales siempre están relacionados con los recursos marinos, la explotación económica etc.

Tras el análisis de los 21 artículos referentes a la ZEE, no se halla un precepto que regule la jurisdicción del Estado ribereño en relación con otras materias que no sean las económicas. De lo que se deduce que esa zona únicamente se ha constituido para fines comerciales y que no existe preocupación a la hora de regular situaciones tales como la que se nos presenta en el supuesto práctico que se debe analizar.

Las autoridades españolas interceptan a 50 millas de la costa, es decir, en la ZEE española, un buque con pabellón español y proceden a inspeccionarlo.

Lo primero que se debe precisar es que este análisis se está llevando a cabo deduciendo que esas 50 millas han sido contadas desde las líneas de base correspondientes y que, efectivamente, distan 50 millas desde esas líneas considerándose, por tanto, la ubicación del buque en ZEE.

El segundo punto que hay que tratar corresponde a la identificación de la base jurídica de la competencia de las autoridades españolas para detener e inspeccionar el buque español. La CNUDM especifica la actuación que se ha de llevar a cabo en caso de que el buque en cuestión sea extranjero, pero no hace alusión al supuesto consistente en que el buque sea nacional del propio Estado que lo detiene. Los artículos 11, 19, 27, 110, 111, 226 y otros hacen mención a situaciones protagonizadas por buques extranjeros, pero no se prevé una situación en la que el buque sea nacional, como en el presente caso.

A un buque siempre se le otorga un pabellón para que se le pueda vincular con un Estado concreto y para identificar a su explotador. El pabellón es la consecuencia de que el buque ostente una nacionalidad (art. 91 CNUDM) y también desencadena una serie de obligaciones y responsabilidades. Todo buque que navegue por aguas no jurisdiccionales debe ostentar un pabellón que someta al buque al control de un Estado, el cual tendrá potestad para perseguir y evitar los posibles abusos que podría conllevar la libertad de los mares (art. 92 CNUDM), tales como precisamente el contrabando.

El buque tiene nacionalidad española y por tanto opera el artículo 23.1 de la *Ley Orgánica del Poder Judicial* (en adelante, LOPJ) que otorga a la jurisdicción penal española el conocimiento de los delitos y faltas cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en los que España sea parte, con independencia de la situación geográfica de dicho buque.

Esto permitirá que las autoridades españolas puedan conocer de las infracciones de contrabando y del supuesto delito de tráfico ilícito de migrantes, ya que ambos ilícitos se produjeron a bordo del buque español.

Finalmente, cabe tratar la materia relativa a las funciones de la Guardia Civil que le facultan para llevar a cabo este tipo de actuaciones. La *Ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad*² (en adelante, LOFCS) integra en esta tipología a la Guardia Civil a través de su artículo 9.b y establece como función de la misma el resguardo fiscal del Estado y las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando (art. 12.1.B.b).

Sería interesante resaltar la idea de que la Guardia Civil seguramente estuviera actuando en calidad de Policía judicial (art. 126 CE) cuyas funciones son ejercidas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (art. 29.1 LOFCS). La *Ley de Enjuiciamiento Criminal* (en adelante, LECrim) establece en su artículo 283.4º que *constituirán la Policía judicial y serán auxiliares de los Jueces y Tribunales competentes en materia penal y del Ministerio fiscal: (...) Los Jefes, Oficiales e individuos de la Guardia Civil o de cualquier otra fuerza destinada a la persecución de malhechores*”, otorgándole como funciones las de “averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la Autoridad judicial (art. 282 LECrim).

También podría haber intervenido el Servicio de Vigilancia Aduanera al que corresponde *el descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando*³ y que puede actuar como Policía judicial según la Disposición Adicional Primera.1, párrafo segundo, de la *Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando*, pues tiene encomendadas funciones propias de Policía judicial, que debe ejercer en coordinación con otros cuerpos policiales (como la Guardia Civil) y bajo la dependencia de los jueces de instrucción y del Ministerio Fiscal⁴.

Al margen de estas consideraciones y cambiando de asunto, se deben determinar las características del buque según la *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* (aprobada como texto refundido en el *Real Decreto Legislativo (RDL) 2/2011*) para saber cómo debe ser tratado jurídicamente el buque.

Según esta ley, el buque *Pobre Mitrofán* es un buque mercante pues será considerado así todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca (art. 9.3 RDL 2/2011). Este buque, supuestamente, llevaba un cargamento de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, por lo que se entiende que tenía un propósito mercantil.

² Creada como consecuencia de la previsión del artículo 104.2 de la CE de desarrollo de este tema a través de ley orgánica.

³ Según el artículo 2.1 del *Real Decreto 319/1982, de 12 de febrero, por el que se reestructura y adscribe directamente el Servicio de Vigilancia Aduanera*.

⁴ Según el Acuerdo del Tribunal Supremo (en adelante, TS) del Pleno no jurisdiccional de la sala segunda, adoptado en su reunión del día 14.11.03 - Cuestión: *¿El Servicio de Vigilancia Aduanera es Policía Judicial?*

Para llevar a cabo el registro del buque no se debe pasar por alto el artículo 554 de la LECrim, éste dice que los buques nacionales mercantes (como el *Pobre Mitrofán*) serán considerados domicilio para tramitar la autorización judicial. Si bien es cierto que en el caso práctico no se menciona la concesión de la citada autorización para la entrada y registro del buque, la falta de su petición no tendría por qué perjudicar la acción de la justicia puesto que el artículo 553 de la LECrim faculta a los agentes de la autoridad para proceder a la inmediata detención cuando, entre otros motivos, los supuestos delincuentes hayan sido sorprendidos en flagrante delito. El artículo 18.2 de la CE afirma que *el domicilio es inviolable y que ninguna entrada o registro podrá hacerse en él sin consentimiento del titular o resolución judicial, salvo en caso de flagrante delito*. No sabemos si la Guardia Civil cuenta o no con la autorización judicial y tampoco sabemos si sería necesaria porque aún no hemos concretado el concepto de *flagrante delito*.

Según lo que expone Juan José Hernández Domínguez, Inspector del Cuerpo Nacional de Policía, en un artículo publicado el 1 de mayo de 2012 en el portal jurídico de la página web de *Thomson Reuters*, *se estima por delito flagrante aquel que encierra en sí la prueba de su realización por existir una percepción sensorial directa del hecho delictivo, de suerte que la flagrancia se ve, no se demuestra, apareciendo vinculada a la prueba directa y no a la indirecta, circunstancial o indiciaria. La doctrina del Tribunal Constitucional contenida en la básica sentencia 341/1993, de 18 de noviembre, conecta, en referencia a los delitos, la flagrancia con la situación en la que la comisión de un delito se percibe con evidencia, y por lo tanto con la imagen en la que un delincuente es sorprendido y, por lo tanto, visto directamente, en el momento de delinquir o en circunstancias inmediatas a su perpetración, siendo precisamente esta situación excepcional, que debe interpretarse restrictivamente, la que permite la detención inmediata de la persona concernida por la propia decisión policial como prevé el art. 553 LECrim y, lo que es más relevante a los efectos del presente artículo, se permite la entrada y registro de domicilio sin mandamiento judicial y sin consentimiento del titular*. A la luz de esta explicación, no se puede afirmar que en este supuesto práctico estemos ante un delito flagrante, ya que lo único que se tienen son sospechas y no evidencias directas de comisión del delito. La existencia de sospecha no es lo que legitima la entrada sin autorización, sino que es necesaria para la petición de la autorización judicial. El Inspector continúa haciendo mención a *la sentencia del TS 77/2011, de 23 de febrero que dice que el componente esencial de la motivación de una resolución judicial (se refiere a la autorización judicial) son los indicios que la Policía presente al juez sobre la existencia de un concreto delito, para cuyo esclarecimiento y comprobación se solicita la medida de investigación*. Por tanto, si había sospechas de contrabando, lo procedente habría sido que la Guardia Civil hubiera pedido una autorización judicial, ya que las sospechas no motivan la entrada y registro sin autorización.

En el supuesto concreto, hemos de presuponer que la Guardia Civil, como cuerpo conocedor de la legalidad vigente, tiene esta autorización judicial, teniendo en cuenta la existencia de sospecha previa y la distancia a la que se desplaza para registrar el buque (50 millas).

B) Régimen de actuación según la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando

Ahora es necesario tratar el motivo por el cual fue interceptado el *Pobre Mitrofán*: la sospecha de que realizaba actividades de contrabando. El supuesto práctico nos muestra que así fue, pero no en relación con estupefacientes y sustancias sicotrópicas sino que lo que se transportaba era tabaco. En concreto, 2.000 cajetillas de tabaco de las que desconocemos la marca. Sin embargo, ante esta situación, he tomado como referencia las marcas de tabaco “Winston” y “Marlboro”, ya que son las marcas que lideran el contrabando de tabaco en el mercado español⁵.

Nuestro *Código Penal* (en adelante, CP) no trata las especialidades del contrabando, cosa de la que se ocupa la *Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando* (en adelante, LORC). A pesar de que estos ilícitos poseen un tinte tributario, ya que, al fin y al cabo, se están eludiendo impuestos que gravan el tabaco, la *Ley General Tributaria* permite que se tipifiquen y se sancionen las conductas relativas al contrabando en normativa específica (art. 183.3 LGT), que no es otra que la LORC. Se procederá a un análisis bastante exhaustivo de esta norma seguidamente.

El artículo primero de la LORC establece una serie de definiciones de las cuales nos interesa especialmente la de *géneros o efectos estancados*, que define como *los artículos, productos o sustancias cuya producción, adquisición, distribución o cualquiera otra actividad concerniente a los mismos sea atribuida por ley al Estado con carácter de monopolio, así como las labores del tabaco y todos aquellos a los que por ley se otorgue dicha condición*. Se habla aquí por primera vez de las labores del tabaco y se clasifican en la categoría de *géneros o efectos estancados*, aunque la mención especial de las mismas será necesaria tener en cuenta más adelante.

El artículo 2 tipifica el delito de contrabando especificando, entre otras actuaciones, la realización de hechos tales como operaciones de importación, exportación, comercio, tenencia, circulación de géneros estancados o prohibidos, incluyendo su producción o rehabilitación, sin cumplir los requisitos establecidos en las leyes (art. 2.2.b LORC). Se considerará delito, cuando se trate de labores de tabaco, si su valor es igual o superior a 15.000 euros (art. 2.3.b LORC).

El apartado 6 del artículo 2 es particularmente interesante a la luz de nuestro supuesto práctico, ya que establece la responsabilidad de las personas jurídicas en relación con estos delitos, por lo que “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.” sería muy probablemente la responsable de ese supuesto delito, o infracción administrativa, como también apunta el artículo 11.1.

Más adelante existen varios artículos relacionados con la penalidad de los delitos, el comiso, la actuación cuando se trata de mercancías de monopolio (art. 9 LORC), y la valoración de los bienes (art. 10 LORC).

La venta al por menor de las labores de tabaco en el territorio nacional, con la excepción de las Islas Canarias, constituye un monopolio del Estado, según el artículo 23 del *Real Decreto 1199/1999 por el que se desarrolla la Ley 13/1998 de Ordenación del mercado de tabacos y normativa tributaria, y se regula el estatuto concesional de la*

⁵ Según fuentes del periódico “El Economista” en su versión digital:
<http://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/5193515/10/13/--Marlboro-y-Winston-lideran-el-tabaco-de-contrabando-en-el-mercado-espanol.html>

red de expendedurías de tabaco y timbre. Así que cuando se habla de monopolio en el artículo 9 de la LORC, hay que tener en cuenta que las labores de tabaco entran dentro de esta categoría.

La valoración de los bienes (art. 10 LORC) varía según el tipo de mercancía de que se trate, *si se trata de géneros estancados, la fijación del valor se hará por el precio máximo de venta al público. De no estar señalado dicho precio, se adoptará la valoración establecida para la clase más similar. Si no fuera posible la asimilación, el juez fijará la valoración previa tasación pericial.* Asimismo, *el juez recabará de las Administraciones competentes el asesoramiento y los informes que estime necesarios, ya que se trata de un supuesto del artículo 2.2.b de la LORC.*

Es, no obstante, el Título II de la LORC el que nos ilustra acerca de las infracciones administrativas de contrabando donde, conviene anticipar, se procederá a examinar la cuestión del supuesto práctico que nos ocupa.

El artículo 11 establece que se considerará infracción administrativa la acción u omisión tipificada en los apartados 1 y 2 del artículo 2 de la LORC cuando el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea inferior a 15.000 euros si se trata de labores de tabaco, y no concurren las circunstancias previstas en los apartados 3 y 4 de dicho artículo⁶ (las cuales no concurren).

Luego, la LORC procede a una clasificación de las infracciones –relativas a las labores de tabaco u operaciones comprendidas en el artículo 2.2– en leves, graves y muy graves; dependiendo del valor de los bienes: serán leves si el valor es inferior a 1.000 euros; serán graves, desde 1.000 euros a 7.200 euros; y serán muy graves, si el valor es superior a 7.200 euros.

En esta clasificación ya se han escogido las cantidades correspondientes a las labores de tabaco, aunque el artículo 11.2 especifica también las cuantías en el caso de bienes o mercancías en general y en los supuestos del artículo 2.2. Podrían existir dudas al percibir que en el artículo 2.2.b se habla de géneros estancados; sin embargo, con la concreción de la LORC al establecer como categoría a las labores de tabaco en el artículo 11.2, separándolas de los géneros estancados, estamos ante la preferencia de lo especial antes que lo general. Es más específico nombrar a las labores de tabaco que decir en modo amplio “géneros estancados”. De esa forma, se escogen las cuantías previamente señaladas y no las que se establecen para los supuestos del artículo 2.2.

Pasando al plano práctico, se debe averiguar si efectivamente la actividad de contrabando que se llevó a cabo en el *Pobre Mitrofán* es en realidad un delito o una infracción administrativa. La única forma de averiguarlo es proceder a calcular si las 2.000 cajetillas de tabaco multiplicadas por el precio máximo de venta al público de la

⁶ Artículo 2.3 y 4 de la LORC:

3. Cometén, asimismo, delito de contrabando quienes realicen alguno de los hechos descritos en los apartados 1 y 2 de este artículo, si concurre alguna de las circunstancias siguientes:

a) Cuando el objeto del contrabando sean drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, armas, explosivos, agentes biológicos o toxinas, sustancias químicas tóxicas y sus precursores, o cualesquiera otros bienes cuya tenencia constituya delito, o cuando el contrabando se realice a través de una organización, con independencia del valor de los bienes, mercancías o géneros.

b) Cuando se trate de labores de tabaco cuyo valor sea igual o superior a 15.000 euros.

4. También comete delito de contrabando quien, en ejecución de un plan preconcebido o aprovechando idéntica ocasión, realizare una pluralidad de acciones u omisiones previstas en los apartados 1 y 2 de este artículo en las que el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos aisladamente considerados no alcance los límites cuantitativos de 150.000, 50.000 ó 15.000 euros establecidos en los apartados anteriores de este artículo, pero cuyo valor acumulado sea igual o superior a dichos importes.

marca “Winston” o “Marlboro” (se calcularán las dos para mayor concreción) sobrepasan los 15.000 euros que separan al delito de la infracción.

El precio máximo de venta al público de la marca “Winston” es 6,25 euros y de la marca “Marlboro” es 5 euros⁷. La cantidad resultante del cálculo en la primera marca sería 12.500 euros y en la segunda marca 10.000 euros. Por lo tanto, ya se tratase de una marca u otra, siempre sería una infracción administrativa al no superar los 15.000 euros. En ambos casos también, la infracción administrativa sería muy grave al sobrepasar los 7.200 euros.

Teniendo esto en cuenta, el artículo 12.2 de la LORC establece las sanciones a esas infracciones administrativas que serán una multa pecuniaria proporcional al valor de las mercancías, la cual se calculará aplicándosele un porcentaje entre el 275% y 350%, ambos incluidos, al ser una infracción muy grave (habrá un importe mínimo de multa que serán 1.000 euros); y el cierre de los establecimientos (en nuestro caso, tal vez la empresa “Conservas...”) de los que los infractores sean titulares. Si no hubo infracciones reiteradas el cierre será temporal y será entre nueve meses y un día y doce meses, por ser una infracción muy grave.

Los órganos competentes para conocer de las infracciones administrativas de contrabando son los de la Administración aduanera de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (art. 13.1 LORC).

Es de importancia señalar cuál fue la actuación de la Guardia Civil respecto a la carga del buque. Procedieron a incautar las 2.000 cajetillas de tabaco porque el artículo 5.1 de la LORC dictamina que todo delito de contrabando (o infracción como bien dispone el artículo 14.1 LORC) lleva aparejado el comiso de las mercancías que constituyen el objeto del delito o infracción. Incluso el comiso podría extenderse al propio buque *Pobre Mitrofán*, ya que la propia Ley faculta el comiso de los medios de transporte. Sin embargo, esta posibilidad no resultaría procedente si el Juez o Tribunal competente considera que dicha pena resulta desproporcionada en relación al valor del medio de transporte y al importe de las mercancías. Conviene advertir que, en principio, nunca se llegaría a incautar el buque por tratarse únicamente de una infracción administrativa, aunque habría que saber efectivamente el valor real del buque para poder decidir con criterio.

Finalmente, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 5.6 de la LORC, *los bienes, efectos e instrumentos definitivamente decomisados por sentencia se adjudicarán al Estado*, especificando el artículo 9, al ser mercancías de monopolio, que *la autoridad judicial a cuya disposición se hayan colocado procederá en la forma que indiquen las disposiciones reguladoras de dichos monopolios*, pudiendo autorizar la realización de actos de disposición por parte de las compañías gestoras de los monopolios respecto a las mercancías o géneros que hayan sido aprehendidos a reserva de la pertinente indemnización, si hubiese lugar a ella, según el contenido de la sentencia firme.

⁷ Datos según la página web del Comisionado para el Mercado de Tabacos:
<http://www.cmtabacos.es/wwwcmt/listaPrecios.php>

C) *Detención de la tripulación del buque y posterior actuación*

La mención más elemental en nuestro ordenamiento jurídico sobre la detención se encuentra en la *Constitución Española* en su artículo 17.1 y 2, donde se proclama el derecho a la libertad de toda persona y se prohíbe privar de libertad sin reunir los requisitos exigidos. La detención preventiva o cautelar, que es lo que se llevó a cabo con la tripulación del buque, no podrá durar más del tiempo estrictamente necesario para la realización de las averiguaciones tendentes al esclarecimiento de los hechos, y, en todo caso, en el plazo máximo de setenta y dos horas, los detenidos deberán ser puesto en libertad o a disposición de la autoridad judicial.

Los españoles ya fueron puestos a disposición judicial, mientras que los extranjeros fueron entregados a la Policía.

En lo relativo a la detención, la LECrim en sus artículos 489 y siguientes establece una serie de supuestos en los que se puede detener a una persona. Concretamente, en el artículo 492.4º LECrim, se dictamina que la autoridad tendrá obligación de detener a una persona cuando, no hallándose aún procesada, la autoridad tenga motivos racionalmente bastantes para creer en la existencia de un hecho que presenta los caracteres de delito o que los tenga para creer que la persona a quien intenta detener tuvo participación en él.

La finalidad de la detención es la de poner a la persona detenida a disposición de la autoridad judicial. La *Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social* (en adelante, Ley de Extranjería) también estipula en su artículo 61 que la puesta a disposición judicial se producirá en un plazo no superior a setenta y dos horas.

Por lo tanto, la detención de la tripulación por parte de la Guardia Civil está bien efectuada de conformidad con lo expuesto en la LECrim porque, en efecto, se descubre que transportaban tabaco de contrabando y bien podría haberse tratado de un delito (aunque finalmente sólo resultase ser una infracción administrativa), dejando al margen el asunto del tráfico ilícito de migrantes.

El hecho de que se ponga a disposición judicial a los españoles y no a los extranjeros, podría ser explicado sobre la base del artículo 17 de la CE pues éste establece un máximo de setenta y dos horas de detención preventiva y, fruto de la discrecionalidad, puede ser que la Guardia Civil, en aras de recabar más información relativa a los hechos, decidiera poner a disposición judicial a los españoles y retener a los extranjeros con un límite de setenta y dos horas para proceder a más averiguaciones.

No en vano existe el artículo 13 de la LECrim que define “primeras diligencias” como las consistentes en *consignar las pruebas del delito que puedan desaparecer, la de recoger y poner en custodia cuanto conduzca a su comprobación y a la identificación del delincuente, la de detener, en su caso, a los presuntos responsables del delito, y la de proteger a los ofendidos o perjudicados por el mismo, a sus familiares o a otras personas.*

D) Supuesta existencia de una trama de tráfico ilícito de migrantes

Aunque el asunto del contrabando fue lo que realmente motivó la actuación de la Guardia Civil, existe otro factor que se descubre más adelante que es incluso más grave que el tráfico encubierto de tabaco.

En efecto, los tripulantes no españoles del buque alegan haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes; en concreto, cuatro daneses, cuatro nacionales de Burkina Faso (entre los que se encuentran dos menores de edad), dos de Perú y dos de Filipinas.

Lo primero que se debe establecer es la diferencia entre trata de personas y tráfico ilícito de migrantes, conceptos que a menudo se confunden. En este sentido, cabe indicar que el CP español ya determina la distinción ubicando cada delito en un artículo diferente. La trata de seres humanos viene tipificada en el artículo 177 bis y sus elementos identificadores son: primero, la acción en sí, que consiste en captar, transportar, trasladar, acoger o recibir personas; segundo, los medios que se utilizan, que son la amenaza o uso de fuerza, coacción, rapto, fraude, engaño, abuso del poder o de una situación de vulnerabilidad, o la concesión de pagos o beneficios a cambio del control de la vida de la víctima; y tercero, con un objetivo dirigido a la explotación, que incluye prostitución, explotación sexual, trabajos forzados, esclavitud, retirada de órganos y prácticas semejantes.

Por el contrario, el tráfico ilícito de migrantes se encuentra ubicado en el artículo 318 bis del CP y es, básicamente, la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado del cual dicha persona no es nacional o residente permanente con el fin de obtener un beneficio financiero u otro beneficio de orden material.

Las características diferenciadoras de ambas figuras, la trata de personas y tráfico ilícito de migrantes; son el consentimiento, la explotación y la transnacionalidad.

En el caso de tráfico ilícito de migrantes, que suele realizarse en condiciones peligrosas o degradantes, los migrantes consienten en ese tráfico. Las víctimas de la trata, por el contrario, nunca han consentido o, si lo hicieron inicialmente, ese consentimiento ha perdido todo su valor por la coacción, el engaño o el abuso de los traficantes.

El tráfico ilícito termina con la llegada de los migrantes a su destino, en tanto que la trata implica la explotación persistente de las víctimas de alguna manera para generar ganancias ilegales para los traficantes. Desde un punto de vista práctico, las víctimas de la trata también suelen resultar más gravemente afectadas y tener más necesidad de protección frente a una nueva victimización y otras formas de abuso que los migrantes clandestinos.

El tráfico ilícito es siempre transnacional, como acontece en el caso de nuestro supuesto práctico, mientras que la trata puede no serlo. Ésta puede tener lugar independientemente de si las víctimas son trasladadas a otro Estado o sólo desplazadas de un lugar a otro dentro del mismo Estado.

Es importante señalar aquí la distinción entre el delito de tráfico ilícito de migrantes del CP y la infracción administrativa tipificada⁸ en la Ley de Extranjería, que versa también sobre el tráfico.

⁸ Artículo 54.1. *Son infracciones muy graves: (...) b) Inducir, promover, favorecer o facilitar con ánimo de lucro, individualmente o formando parte de una organización, la inmigración clandestina de personas*

Este tema ha dado lugar a mucha polémica y se llevaron a cabo varias reformas de la Ley de Extranjería, como la del año 2003 o la de 2007. También se publicó la *Circular 1/2002 de la Fiscalía General del Estado*, donde se indicó que habría delito siempre y cuando se llevase a cabo el traslado de personas de forma ilícita, es decir, sin sujetarse a las previsiones que se contienen para la entrada, traslado o salida en la legislación sobre extranjería. El paso clandestino y aquellas entradas efectuadas mediante fraude siempre implicarían ilegalidad y, por tanto, existencia de delito.

Concretando más, la *Circular 1/2002* diferencia la estancia legal que sobreviene ilegal y la entrada ilegal. En el primer caso, se trataría de una infracción administrativa, y en el segundo estaríamos ante un delito. Se dice también que la inmigración clandestina *ha de entenderse como la entrada en un país burlando los controles de las autoridades, dando lugar en aquellos que la favorecen a una infracción penal. Como expresó la Fiscalía General del Estado en 2002, quien favorece, promueve o facilita el acceso a España de determinadas personas, con conocimiento inicial y antecedente de que la situación administrativa de acceso no responde a la realidad de la estancia, que exigiría de otros requisitos que resultan así burlados, incurre en ilícito penal; sin perjuicio de que la persona de cuya migración se trate haya de responder sólo administrativamente*⁹.

No obstante, y a pesar de lo expuesto, la jurisprudencia del TS¹⁰ mantiene que la salvaguarda de los flujos migratorios aparecen suficientemente protegidos por el artículo 54 de la Ley de Extranjería; no siendo así, y considerándose delito, si los derechos de los ciudadanos extranjeros se vieran afectados negativamente por la conducta ilícita si se entendiese que se lesiona su dignidad e integridad moral por ser tratados como objetos.

En el caso del supuesto práctico, sería posible considerar que se trata de un delito y no de una infracción administrativa, pues se trata de un intento de entrada ilegal en territorio español, tratando de burlar los controles fronterizos; aunque esta decisión descansa sobre la interpretación que cada uno quiera darle.

Realizando una visión global del panorama legislativo de nuestro país se puede decir que nuestra Constitución no hace alusión expresa al tráfico ilícito de migrantes pero sí establece en su artículo 10 como fundamento del orden político y de la paz social la dignidad de la persona y los derechos inviolables inherentes a la misma, entre otras cosas. Es evidente que el tráfico ilícito de migrantes es una forma de traficar con seres humanos y eso atenta de forma directa a lo expuesto en la *Constitución Española*. De modo complementario, se podría añadir la existencia del artículo 13 que menciona los derechos de los extranjeros, que gozarán de las libertades públicas que proclama la Constitución.

Nuestro *Código Penal* no ignora la existencia de este delito y lo tipifica, como ya se comentaba, en su artículo 318 bis al dictaminar que *el que, directa o indirectamente, promueva, favorezca o facilite el tráfico ilegal o la inmigración*

en tránsito o con destino al territorio español o su permanencia en el mismo, siempre que el hecho no constituya delito.

⁹ En palabras de Virginia Mayordomo Rodrigo, profesora agregada de Derecho Penal de la Facultad de Derecho de San Sebastián, en su estudio “Nueva regulación de la trata, el tráfico ilegal y la inmigración clandestina de personas”.

¹⁰ Por ejemplo, la Sentencia del TS 1087/2006, de 10 de noviembre; y la 4048/2007, de 2 de julio de 2007.

clandestina de personas desde, en tránsito o con destino a España, o con destino a otro país de la Unión Europea, será castigado con la pena de cuatro a ocho años de prisión.

Quizá lo más complicado es poder aportar pruebas concluyentes sobre la veracidad de que realmente existía una trama de tráfico ilícito de migrantes. El patrón del barco afirma no tener nada que ver con ese asunto y que los tripulantes realizaban distintas labores a bordo, como si fueran trabajadores del barco, aunque había dos menores a bordo que seguramente no tenían edad para trabajar.

La falta de documentación por parte de los ciudadanos no comunitarios, la inexistencia de contratos de trabajo, la presencia de dos personas menores de edad, el país de procedencia del buque (Mauritania¹¹) y de las personas que alegan ser víctimas y el hecho de llevar tabaco de contrabando son pruebas bastante esclarecedoras a la hora de pensar que hay altas probabilidades de que realmente las víctimas estén diciendo la verdad. Por no hablar de la posibilidad de que se trate de una organización dedicada precisamente a este tipo de actividades; la concurrencia de tantos países en este supuesto práctico invita a pensar que es así. ¿Por qué sino iba a partir desde Mauritania un buque con pabellón español con cargamento de una empresa de congelados, con nacionales españoles y con tripulación de tan variada nacionalidad sin documentación?

La comunidad internacional, al ser además un asunto que no atañe sólo dentro de las fronteras de un país, ha legislado sobre esta materia.

La ONU ha emitido la *Resolución 55/25 de la Asamblea General, de 15 de noviembre de 2000, por la que se aprueba la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional o Convención de Palermo* (en adelante, CNUDOT). Con este texto se busca tener una legislación común a la hora de hacer frente a estas prácticas, que suelen tener como escenario más de un país.

La Unión Europea, lejos de ignorar lo elaborado por la ONU, procedió a dictar las *Decisiones 2006/616/CE y 2006/617/CE del Consejo, de 24 de julio de 2006, relativas a la celebración del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire*, (en adelante, PTIM), que complementan la CNUDOT. Por lo tanto, el Protocolo viene a complementar lo dicho por la ONU.

El CNUDOT regula el ámbito de la delincuencia organizada en líneas muy generales, haciendo alusión a la cooperación, a los procedimientos que se deben llevar a cabo etc., pero sin centrarse demasiado en ningún tipo de delincuencia organizada.

Es de interés el artículo 3, al señalar que la Convención se aplicará a la hora de prevenir, investigar y enjuiciar la participación en un grupo delictivo organizado (art. 5 CNUDOT) o cuando los delitos sean graves según lo expuesto en el artículo 2 de la Convención¹² y sean delitos de carácter transnacional y entrañen la participación de un grupo delictivo organizado.

¹¹ A título anecdótico, se menciona que se publicó en 2007 el *Real Decreto 187/2007* por el que se reguló la concesión de una subvención extraordinaria a la República Islámica de Mauritania para la mejora del control de sus fronteras y lucha contra la emigración ilegal. La ayuda consistió en la entrega de medios materiales, constituidos por medios de transporte, comunicaciones e informáticos, por valor de 655.000 €, que se financiarían con cargo a los presupuestos del Ministerio del Interior para el año 2007.

¹² Es decir, cuando el delito conlleve una privación de libertad máxima de al menos cuatro años o una pena más grave. En nuestro ordenamiento se consideraría grave porque la pena máxima para ese delito son ocho años (art. 318 bis CP).

Se considerará transnacional si se comete en más de un Estado; también si se comete dentro de un solo Estado pero una parte sustancial de su preparación, planificación, dirección o control se realiza en otro Estado; si se comete dentro de un solo Estado pero entraña la participación de un grupo delictivo organizado que realiza actividades delictivas en más de un Estado; o si se comete en un solo Estado pero tiene efectos sustanciales en otro Estado. En nuestro supuesto práctico el delito podría ser transnacional pues la planificación se entiende que fue fuera de España, probablemente en Mauritania, o que también tiene efectos sustanciales en otro Estado.

El artículo 10 de la CNUDOT se refiere a la responsabilidad por la comisión de delitos de las personas jurídicas, en la que podría entrar en juego la figura de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.” y la aplicación del artículo 31 bis del CP, que se comentará más adelante.

El artículo 15 de la Convención nos permite, una vez más y junto con otras disposiciones que ya se han mencionado, entrar a conocer el caso y aplicar la jurisdicción española. Literalmente, permite al Estado legislar sobre la jurisdicción cuando *el delito se cometa a bordo de un buque que enarbole su pabellón o de una aeronave registrada conforme a sus leyes en el momento de la comisión del delito*.

Como ya se explicó, la CNUDOT no trata específicamente el tráfico ilícito de migrantes, sino que se limita a tipificar la comisión de delitos en el seno de un grupo delictivo organizado con la intención de que los ordenamientos nacionales y los protocolos complementarios se adentren más en el tema y concreten los distintos tipos de delitos que puede cometer un grupo organizado usualmente transnacional.

El Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes (PTIM) se desarrolló en virtud de la existencia del artículo 37.1 de la CNUDOT, que permite la realización de protocolos para complementar lo expuesto en la misma. Este Protocolo ya trata el tema concreto que interesa para este supuesto práctico y comienza su redacción determinado su finalidad: prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes (art. 2 PTIM). Define “tráfico ilícito de migrantes” como *la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material*.

Es de aplicación el PTIM a este caso pues en su artículo 4 se estipula que lo será ante los delitos del artículo 6 del PTIM cuando sean de carácter transnacional (concepto ya definido anteriormente) y entrañen la participación de un grupo delictivo organizado¹³.

No está de más añadir que los migrantes están exentos de responsabilidad penal en lo que se refiere a la comisión de los delitos tipificados en el PTIM. Se entiende que la razón de este artículo es la existencia de una posible coacción para realizar esas actuaciones y la condición de víctima indiscutible de los extranjeros (art. 5 PTIM).

El artículo 6 del PTIM tipifica el delito de tráfico ilícito de migrantes (art. 6.1.a PTIM) y también hace alusión a la tentativa del mismo con la intención de que los Estados parte la regulen como delito (art. 6.2.a PTIM).

A mi juicio, no sería de aplicación en este concreto supuesto el artículo 8.1 del PTIM, el cual establece que si un Estado sospecha que un buque de su pabellón está

¹³ Concepto definido por la CNUDOT como *un grupo estructurado de tres o más personas que exista durante cierto tiempo y que actúe concertadamente con el propósito de cometer uno o más delitos graves o delitos tipificados con arreglo a la CNUDOT con miras a obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material*.

involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar *podrá solicitar la asistencia de otros Estados parte a fin de poner término a la utilización del buque para ese fin* y se entiende que puede visitarlo y registrarlo. No sería aplicable porque la Guardia Civil sospechaba que se realizaban actividades de contrabando y no de tráfico ilícito de migrantes¹⁴; por esta razón no procedería su aplicación ya que habría que usar el precepto que permite solicitar asistencia, o registrar el propio buque si es del mismo pabellón que el Estado, cuando hay sospechas sobre actividades de contrabando.

El artículo 18 del PTIM establece un punto muy importante en lo relativo a la posible actuación de España respecto a las personas objeto del tráfico ilícito: la repatriación de los migrantes, es decir, la devolución de esas personas a sus Estados de origen.

En virtud del artículo 21 del PTIM, *el presente Protocolo estará abierto a la firma de todos los Estados*. Por ese motivo, aunque se trate de un texto de la Unión Europea, cualquier Estado podría firmar el PTIM y es de resaltar que Dinamarca, Burkina Faso, Perú y Filipinas son firmantes de PTIM y, por tanto, les afecta lo expuesto en el mismo sobre la repatriación.

Dicho lo cual, se puede afirmar que estamos ante un caso de tráfico ilícito de migrantes aunque no estaría de más llevar a cabo, a pesar de las evidencias ya existentes, más averiguaciones en lo relativo a la efectiva existencia de esa organización delictiva, la supuesta relación entre ésta y la empresa de congelados y tomar declaración a todos los implicados por parte de un juez.

La responsabilidad que les corresponde a los implicados en este asunto se tratará en el quinto informe denominado “Informe sobre la posible responsabilidad del Sr. Silvestre-Holms, administrador de “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.””.

4. -.Conclusiones.-

A modo de conclusión relativa a este primer informe del supuesto práctico, se puede inferir lo siguiente:

1.- La Guardia Civil actuó correctamente en lo relativo a la interceptación del buque *Pobre Mitrofán*. A pesar de estar en la zona económica exclusiva española y, por lo tanto, tener limitada su soberanía, el buque ostentaba pabellón español y, según la legislación española, un buque con esas características debe ser considerado un domicilio español y posible objeto de entrada y registro. Por lo tanto, con la correspondiente autorización judicial, se podría proceder a su entrada y registro. Se presupone la existencia de la misma debido a las sospechas previas y a que la Guardia Civil acude específicamente al encuentro del buque que se encontraba, además, a una distancia considerable.

2.- Se afirma que, según los cálculos pertinentes, estamos ante una infracción administrativa muy grave de contrabando de tabaco, actividad previamente sospechada por la Guardia Civil y que motivó la interceptación del buque.

¹⁴ Aquí sería de aplicación, en todo caso, el artículo 17 de la *Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de Viena de 1988*.

3.- La detención de los tripulantes del buque es producto de la sospecha de que son responsables de un delito de contrabando, aunque posteriormente se tratase de una infracción administrativa. Se procedió a poner a disposición judicial a los españoles y el resto de la tripulación fue entregado a la Policía para continuar con las averiguaciones pertinentes, al contar todavía hasta el límite de setenta y dos horas de detención.

Como todavía no se han esclarecido los hechos, la detención de todos los tripulantes como medida cautelar es correcta.

4.- Hay claros indicios de la existencia de un delito de tráfico ilícito de migrantes por la procedencia del buque, la nacionalidad de los tripulantes, la falta de documentación y por otras razones que ya se expusieron.

5. -.Normativa aplicable.-

Para la realización de este informe se ha acudido a la siguiente normativa y jurisprudencia:

- Los artículos 10.1, 13.1, 17.1 y 2, 18.2, 96.1, 104.2 y 126 de la *Constitución Española*.

- Los artículos 318 bis del *Código Penal*.

- Los artículos 23.1 de la *Ley Orgánica del Poder Judicial*.

- Los artículos 1, 2 (2.2.b, 2.3.b, 2.6), 5.1 y 6, 9, 10, 11.1 y 2, 12.2, 13.1, 14.1 y la Disposición Adicional Primera.1, párrafo segundo, de la *Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando*.

- Los artículos 9.b, 12.1.B.b y 29.1 de la *Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad*.

- El artículo 54.1.b y 61 de la *Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social*.

- Los artículos 13, 282, 283.4º, 489, 492.4º, 553 y 554 de la *Ley de Enjuiciamiento Criminal*.

- El artículo 183.3 de la *Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria*.

- El artículo 9.3 del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.

- El artículo 23 del *Real Decreto 1199/1999 por el que se desarrolla la Ley 13/1998 de Ordenación del mercado de tabacos y normativa tributaria, y se regula el estatuto concesional de la red de expendedurías de tabaco y timbre*.

- El artículo 2.1 del *Real Decreto 319/1982, de 12 de febrero, por el que se reestructura y adscribe directamente el Servicio de Vigilancia Aduanera.*
- El artículo 17 de la *Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988.*
- Los artículos 3, 5, 10, 15 y 37.1 de la *Resolución 55/25 de la Asamblea General, de 15 de noviembre de 2000, por la que se aprueba la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.*
- Los artículos 2, 4, 5, 6.1.a, 6.2.a, 18 y 21 del *Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.*
- Los artículos 3, 33.1 y 2, 55 al 75, 91 y 92 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.*
- *Circular 1/2002 de la Fiscalía General del Estado.*
- Jurisprudencia relacionada y a la que se hará referencia:
 - Tribunal Supremo:
 - Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de la sala segunda, adoptado en su reunión del día 14.11.03 - Cuestión: *¿El Servicio de Vigilancia Aduanera es Policía Judicial?*
 - Sentencia 1087/2006, de 10 de noviembre.
 - Sentencia 4048/2007, de 2 de julio.

II. Informe sobre las solicitudes de asilo: concesión y denegación

1. -.Antecedentes de hecho.-

PRIMERO.- El 30 de diciembre de 2013, la Guardia Civil intercepta a 50 millas de las costas gallegas el buque *Pobre Mitrofán*, con pabellón español, procedente de Mauritania, que llevaba un cargamento de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, y del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando.

SEGUNDO.- Durante la inspección del barco, los agentes incautan 2.000 cajetillas de tabaco y detienen a todos los miembros de la tripulación, entre los que se encuentran seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas, todos ellos sin contrato de trabajo.

Salvo en el caso de los ciudadanos españoles y daneses, no se encuentra documentación alguna que acredite la identidad ni la nacionalidad del resto de la tripulación, salvo sus declaraciones verbales.

TERCERO.- A la llegada al puerto de Burela, los nacionales españoles son puestos a disposición de la autoridad judicial, mientras que el resto de la tripulación es entregado a la Policía, presentando acto seguido solicitud de asilo, alegando haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes.

CUARTO.- Entre los detenidos, la Sra. Amina y el Sr. Thomas declaran estar casados, ser vecinos de Uagadugú (Burkina Faso) y estar huyendo con sus hijas menores de edad, Laina y Alima. Ambos solicitan el asilo alegando haber huido de su país por temor a que sus hijas sufriesen la mutilación genital en su pueblo natal.

2. -.Cuestiones que se plantean.-

En relación con los antecedentes expuestos, se plantean las siguientes cuestiones jurídicas:

1.- La exposición sobre las características de la institución del asilo, así como la identificación de la regulación de la misma.

2.- El análisis de los distintos sujetos que solicitan el asilo con vistas a determinar si existen causas que lo motivan.

3.- La fundamentación en relación con la concesión o denegación de las solicitudes de asilo danesas, burkinesas, peruanas y filipinas.

3. -.Fundamentos jurídicos.-

A) Aproximación al concepto de asilo y tratamiento jurídico

Lo más llamativo de este asunto es la pluralidad de nacionalidades que se aglutinaron en ese buque, cada cual más sospechosa por diversos motivos.

Los tripulantes españoles no son objeto de interés aquí porque, precisamente por su nacionalidad, no solicitan el asilo. Sin embargo, el resto de la tripulación sí lo solicita alegando algunos haber sido víctimas de tráfico ilícito de migrantes, mientras otros, los burkineses, alegan haber huido por temor a que sus hijas sufriesen la mutilación genital.

Dada la gran importancia de este asunto, nuestra *Constitución Española* no se ha olvidado de mencionarlo. En su artículo 13.4 establece que la ley¹⁵ expondrá los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas podrán gozar del derecho de asilo en España.

No se debe perder de vista que el asilo es una competencia del Estado ejercida para defender la vida y la libertad de personas que se encuentran en peligro. Más concretamente, es la protección que un Estado ofrece a personas que no son nacionales suyos y cuya vida o libertad están en peligro por actos, amenazas o persecuciones de las autoridades de otro Estado o incluso por personas o multitudes que hayan escapado al control de dichas autoridades¹⁶.

Dentro de esta institución se pueden distinguir dos grandes clases: el asilo territorial y el asilo diplomático. La figura del refugiado se confunde a veces con la del asilado, aunque es posible establecer diferencias.

El asilo territorial es aquella protección que un Estado presta en su territorio al acoger en el mismo a determinadas personas que llegan a él perseguidas por motivos políticos y cuya vida o libertad se encuentran en peligro en el Estado de procedencia. El concepto “motivos políticos” es un concepto indeterminado y muy amplio, por lo que no existe una lista cerrada de causas para la concesión del asilo, jugando un papel esencial la interpretación. Este elemento será uno de los que permitan distinguir el asilo del refugio.

El solicitante de asilo se encuentra o bien a la expectativa de acceder a territorio nacional o está ya dentro de dicho territorio, cuestión ésta que diferencia el asilo territorial del diplomático, respectivamente. Aunque el derecho de asilo es un derecho de soberanía del Estado que decide concederlo o no, existe una tendencia a considerar el derecho de asilo como un verdadero derecho humano y así se recoge en la *Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948* al afirmar que *en caso de persecución, toda persona tiene derecho a buscar asilo y a disfrutar de él en cualquier país* (art. 14).

Una vez concedido el asilo, el Estado concedente no puede retornar o expulsar al asilado y además se compromete a proporcionarle protección (permisos de residencia,

¹⁵ En la actualidad, se trata de la *Ley 12/2009, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria*.

¹⁶ Ideas extraídas del manual “Instituciones de Derecho Internacional Público” de Manuel Díez de Velasco. Los datos del mismo se adjuntan en la bibliografía.

autorización para trabajar, etc.). Es ésta, precisamente, la principal diferencia con el refugio.

El asilo diplomático no es el que interesa para este supuesto práctico, pues es un tipo de asilo circunscrito únicamente al ámbito regional latinoamericano. Sus principales características son que el solicitante de asilo no llega a salir del Estado donde presuntamente se le persigue sino que se refugia en ciertos lugares bajo bandera de un Estado extranjero y dotados de cierta protección a nivel internacional frente a las autoridades de aquel Estado, tales como las embajadas. Dada la poca relación que tiene con el caso, es procedente desvincularnos de esta figura en lo referente a la exposición.

El asilo territorial no cuenta hoy con un tratado internacional que regule la materia, como sí ocurre con el refugio. Esto no quiere decir que no resulte de aplicación obligatoria para los diversos países en base a costumbres internacionales que, como se sabe, constituyen también fuente de Derecho internacional sobre la base de la práctica repetida de los Estados.

Lo que sí existe es una declaración de la Asamblea General de Naciones Unidas de 14 de diciembre de 1967, la *Declaración 2312 (XXII)*, que perfila sus elementos esenciales. Aunque las declaraciones de la Asamblea General en principio no son de obligado cumplimiento para los Estados, pueden llegar a serlo si se utilizan como práctica repetida por aquéllos o se recogen en un tratado internacional.

Como ya se dijo, el refugio cuenta con un tratado internacional que es la *Convención sobre el Estatuto del Refugiado, aprobada en Ginebra el 28 de julio de 1951, y que ha sido modificada por el Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados, aprobado en Nueva York el 31 de enero de 1967.*

El asilo se regula en España a través de la *Ley 12/2009, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria* (en adelante, LAPS). Es de importancia señalar que esta ley sólo es aplicable a las personas nacionales de países no comunitarios y las apátridas. Por lo tanto, la situación de los ciudadanos daneses será analizada separadamente.

Los artículos 2 y 3 de la LAPS establecen que *el derecho de asilo es la protección dispensada a los nacionales no comunitarios o a los apátridas a quienes se reconozca la condición de refugiado* en los términos definidos en el artículo 3 de la LAPS y en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados y su Protocolo. De esta manera, se supera la falta de regulación internacional del asilo, ya que se establece que todo refugiado puede pedir asilo. Todo asilado debe ser refugiado según la legislación española, aunque no necesariamente todo refugiado tiene por qué ser asilado.

Por tanto, se debe señalar que *la condición de refugiado se reconoce a toda persona que, debido a fundados temores de ser perseguida por motivos de raza, religión, nacionalidad, opiniones políticas, pertenencia a determinado grupo social, de género u orientación sexual, se encuentra fuera del país de su nacionalidad y no puede o, a causa de dichos temores, no quiere acogerse a la protección de tal país (...)* y no esté incurrido en alguna de las causas de exclusión del artículo 8 o de las causas de denegación o revocación del artículo 9 (art. 3 LAPS).

En resumen, todo aquel que tenga condición de refugiado tendrá derecho al asilo. No obstante, antes se comentaba que las causas para ser considerado refugiado eran *numerus clausus* y que para obtener el asilo se usaba más la interpretación y la discrecionalidad de las autoridades correspondientes.

Para flexibilizar esta figura, la LAPS prevé en su artículo 4 la existencia de la protección subsidiaria. Ésta se ofrece a personas de otros países y a los apátridas que, sin reunir los requisitos para obtener el asilo o (lo que es lo mismo) sin haber sido reconocidas como refugiadas, tienen motivos fundados para creer que, si regresasen a su país de origen o al de su anterior residencia habitual, se enfrentarían a un riesgo real de sufrir una condena a pena de muerte o el riesgo de su ejecución material, tortura y tratos inhumanos o degradantes en su país de origen, o amenazas graves contra la vida o la integridad de los civiles motivadas por una violencia indiscriminada en situaciones de conflicto internacional o interno. O, simplemente, no pueden o, por ese riesgo, no quieren acogerse a la protección del país de que se trate, siempre que no concurra alguna de las causas de exclusión o causas de denegación reguladas en los artículos 11 y 12 de la LAPS.

Por último, antes de entrar en materia, es preciso matizar por qué España es competente para conocer de las solicitudes de asilo presentadas por los ciudadanos de terceros países. En este sentido cabe indicar que el *Reglamento (CE) n° 343/2003 del Consejo, de 18 de febrero de 2003, por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de asilo presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país*, determina que *cuando, con arreglo a los criterios enumerados en el presente Reglamento, no pueda determinarse el Estado miembro responsable del examen de la solicitud de asilo, será responsable del examen el primer Estado miembro ante el que se haya presentado la solicitud de asilo* (art. 13).

B) Análisis de los sujetos solicitantes de asilo y fundamentación de la concesión o denegación: Dinamarca

Existen cuatro ciudadanos nacionales de Dinamarca que solicitan el asilo en España. Según el *Protocolo n° 24 sobre asilo a nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea*, la solicitud de asilo de los nacionales de Estados miembros en otro Estado miembro no será tomada en consideración, pues se entiende que *los Estados miembros constituyen recíprocamente países de origen seguros a todos los efectos jurídicos y prácticos en relación con asuntos de asilo*.

Aún así existen una serie de excepciones donde sí se tendrá en cuenta la solicitud de asilo: si el Estado miembro del que el solicitante es nacional procede (después de la entrada en vigor del *Tratado de Ámsterdam*, amparándose en las disposiciones del artículo 15¹⁷ del *Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales*) a adoptar medidas que establezcan en su territorio excepciones a sus obligaciones con arreglo a dicho Convenio; si se ha iniciado el procedimiento mencionado en el apartado 1 del artículo 7¹⁸ del *Tratado de la Unión*

¹⁷ Artículo 15. Derogación en caso de estado de excepción. *1. En caso de guerra o de otro peligro público que amenace la vida de la nación, cualquier Alta Parte Contratante podrá tomar medidas que deroguen las obligaciones previstas en el presente Convenio en la estricta medida en que lo exija la situación, y a condición de que tales medidas no estén en contradicción con las restantes obligaciones que dimanen del derecho internacional.*

¹⁸ Artículo 7.1. *A propuesta motivada de un tercio de los Estados miembros, del Parlamento Europeo o de la Comisión, el Consejo, por mayoría de cuatro quintos de sus miembros y previa aprobación del*

Europea, y hasta que el Consejo o, en su caso, el Consejo Europeo adopte una decisión al respecto en relación con el Estado miembro del que es nacional el solicitante; si el Consejo ha adoptado una decisión de conformidad con el apartado 1 del artículo 7 del *Tratado de la Unión Europea* respecto al Estado miembro del que es nacional el solicitante, o si el Consejo Europeo, de conformidad con el apartado 2 del artículo 7 de dicho Tratado, ha adoptado una decisión respecto al Estado miembro del que es nacional el solicitante; y todo ello, si un Estado miembro así lo decidiera unilateralmente respecto de la solicitud de un nacional de otro Estado miembro.

Esto quiere decir que podrá aceptarse una solicitud de asilo siempre y cuando exista una constatación que lleve a pensar que en un Estado miembro se están incumpliendo los valores y los derechos más fundamentales.

Según la página web oficial de la Unión Europea, Dinamarca es una monarquía constitucional, que se rige por su Constitución de 1953. El Parlamento de cámara única, *Folketing*, cuenta con 179 miembros electos. Adicionalmente, puede afirmarse que se trata de un país desarrollado y con bajísimas probabilidades de que exista alguna violación generalizada de los derechos fundamentales.

Por tanto, y en aplicación de los Protocolos europeos, se procederá a no tomar en consideración la solicitud de asilo de los cuatro ciudadanos daneses.

Incluso no sería temerario pensar que estos sujetos son coautores del delito de tráfico ilícito de migrantes. Se tendrían que practicar las pruebas y declaraciones pertinentes para llegar al esclarecimiento de los hechos.

C) Análisis de los sujetos solicitantes de asilo y fundamentación de la concesión o denegación: Burkina Faso

Los siguientes ciudadanos que piden asilo en España son los nacionales de Burkina Faso. Son los sujetos más particulares de este supuesto práctico, al menos en el marco de la institución del asilo. Estas cuatro personas son los componentes de una familia: el Sr. Thomas, la Sra. Amina (según sus declaraciones, están casados y son vecinos de Uagadugú, capital de Burkina Faso), Laina y Alima, que son sus hijas menores de edad. La razón por la cual piden el asilo en España es que temen que sus hijas sufran la mutilación genital femenina (en adelante, MGF) en su pueblo natal.

Es menester recordar cuáles son los motivos que determinan que se acepte una solicitud de asilo. Según se extrae del artículo 3 de la LAPS, se concederá el asilo a todo extranjero que *debido a fundados temores de ser perseguido por motivos de raza, religión, nacionalidad, opiniones políticas, pertenencia a determinado grupo social, de género u orientación sexual, se encuentra fuera del país de su nacionalidad y no puede o, a causa de dichos temores, no quiere acogerse a la protección de tal país*. Estos “temores de ser perseguido” son objeto de más concreción en los artículos 6 y 7 de la LAPS. El legislador confecciona una lista de actos de persecución y razones que motivan los mismos.

Parlamento Europeo, podrá constatar la existencia de un riesgo claro de violación grave por parte de un Estado miembro de los valores contemplados en el artículo 2. Antes de proceder a esta constatación, el Consejo oirá al Estado miembro de que se trate y por el mismo procedimiento podrá dirigirle recomendaciones. El Consejo comprobará de manera periódica si los motivos que han llevado a tal constatación siguen siendo válidos.

Para llevar a cabo la resolución del presente supuesto práctico, nos interesan, sobre todo, los actos de violencia física o psíquica, incluidos los actos de violencia sexual, y los actos de naturaleza sexual que afecten a adultos o a niños; los cuales deberán *ser suficientemente graves por su naturaleza o carácter reiterado como para constituir una violación grave de los derechos fundamentales (...) o bien ser una acumulación lo suficientemente grave de varias medidas, incluidas las violaciones de derechos humanos* (art. 6 LAPS).

En lo relativo a los motivos de persecución, encajan con el caso que se está analizando las persecuciones por razón de género, es decir, por el hecho de pertenecer a uno u otro sexo (art. 7.1.e, párrafo cuarto LAPS), pues no se trata de una persecución motivada por la raza, la religión, la nacionalidad etc.

Por otro lado, se les concederá protección subsidiaria *a las personas de otros países (...) que, sin reunir los requisitos para obtener el asilo o ser reconocidas como refugiadas, pero respecto de las cuales se den motivos fundados para creer que si regresasen a su país de origen (...), se enfrentarían a un riesgo real de sufrir alguno de los daños graves previstos en el artículo 10 de esta Ley, y que no pueden o, a causa de dicho riesgo, no quieren, acogerse a la protección del país de que se trate* (art. 4 LAPS). Todo ello, siempre y cuando no se den las circunstancias excluyentes o de denegación expuestas en los artículos 8, 9, 11 y 12 de la LAPS.

Los daños graves del artículo 10 a los que se refiere la protección subsidiaria son la condena a pena de muerte o el riesgo de su ejecución material, la tortura y los tratos inhumanos o degradantes en el país de origen del solicitante y las amenazas graves contra la vida o la integridad de los civiles motivadas por una violencia indiscriminada en situaciones de conflicto internacional o interno.

Merece una especial referencia el asunto de los agentes de persecución, en caso de asilo, o causantes de daños graves, en el caso de protección subsidiaria: éstos serán el Estado de origen del solicitante, los partidos u organizaciones que controlen el Estado o una parte considerable de su territorio o incluso agentes no estatales, cuando el Estado y los partidos u organizaciones anteriormente mencionados no puedan o no quieran proporcionar protección efectiva contra la persecución o los daños graves (art. 13 LAPS).

El Estado que será objeto de análisis es Burkina Faso, país situado en África occidental que limita al noroeste con Malí, al noreste con Níger y al sur con Costa de Marfil, Ghana, Togo y Benín.

No se puede tratar el tema de la mutilación genital femenina en Burkina Faso sin mencionar a Thomas Sankara, el presidente del país en los años 80. Alcanzó fama por su compromiso con los derechos de la mujer, lo cual le llevó a prohibir la mutilación genital femenina, los matrimonios forzados y la poligamia. A la vista de tales antecedentes, en la actualidad está en vigor en Burkina Faso el Código Penal del año 1996, el cual en sus artículos 380, 381 y 382 establece que se castigará con pena de prisión de seis meses a tres años y con una multa considerable a quien atente contra la integridad del órgano genital de la mujer, agravando la pena de prisión que será de cinco a diez años si el resultado de tal atentado es la muerte.

Se establece también otra agravante en caso de que el culpable sea un profesional médico o sanitario sancionándole con una inhabilitación del ejercicio de su profesión durante un determinado tiempo.

Se puede, por tanto, afirmar que Burkina Faso, como Estado en sí, no promueve la práctica de este tipo de actuaciones y que no tendrá la consideración de agente de

persecución o causante de daños graves, si bien pueden ostentar esta condición los agentes no estatales cuando el Estado, en este caso, no pueda o no quiera proporcionar protección efectiva contra la persecución o los daños graves. Estaríamos hablando, probablemente, de un problema de control estatal sobre determinados grupos de personas que todavía consideran lícito y necesario practicar la mutilación femenina.

En este sentido, se establece en las *Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina* redactadas por ACNUR que *una prohibición jurídica formal de la MGF no es, por tanto, suficiente para concluir que la protección del Estado se halla disponible. El estatuto de refugiado puede y debe ser garantizado allí donde el Estado ha fracasado a la hora de imponer sanciones penales, o presentar cargos contra los perpetradores. El ACNUR ha destacado en sus Directrices sobre persecución por motivos de género que, “incluso aunque un Estado concreto pueda haber prohibido una práctica persecutoria (MGF), ese Estado puede continuar, no obstante, condonando o tolerando la práctica, o puede no ser capaz de detenerla de forma efectiva. En tales casos, la práctica podría todavía constituir persecución.” Para que la protección pueda ser considerada disponible, los Estados deben realizar esfuerzos activos y genuinos para eliminar la MGF, incluyendo actividades de prevención apropiadas, así como persecuciones sistemáticas y reales (no solamente amenazas) y el castigo para los crímenes relacionados con la MGF. Los factores que indican la ausencia de protección incluyen una falta de efectiva legislación de protección, la ausencia universal de control del Estado, y la penetrante influencia de las prácticas consuetudinarias.*

En ese caso, al existir agentes no estatales y al existir riesgo real de sufrir alguno de los daños graves previstos en el artículo 10 de la LAPS, se estarían cumpliendo, al menos, los requisitos para poder acogerse a la protección subsidiaria del artículo 4 de la LAPS. Hablamos de protección subsidiaria y no de asilo porque podría ser más difícil la inclusión de este supuesto en la figura del asilo, al haber manifestado el Sr. Thomas y la Sra. Amina que temen que se lleve a cabo la mutilación en su pueblo natal, sin manifestar que ese temor se extiende a la posibilidad de que eso ocurra en todo el país. Esto es importante a la hora de interpretar la idea de tener “fundados temores de ser perseguido” ya que, en teoría, la mutilación genital en Burkina Faso está prohibida y los cuatro burkineses viven en Uagadugú, capital del país, hecho que puede contribuir a que se piense que allí hay menos riesgo de sufrir esas prácticas¹⁹.

El asunto se torna complejo al entrar en juego la interpretación de la ley, que otorga bastante discrecionalidad, en este caso a España, para conceder o denegar el asilo. Si se tiene en cuenta la jurisprudencia española sobre este tema se percibe que los tribunales son bastante reacios a la hora de conceder el asilo por motivo de la ablación o mutilación femenina en otros países, ya sea por falta de prueba o por incoherencias en las manifestaciones de los solicitantes, entre otras cosas²⁰.

¹⁹ Este asunto puede verse parcialmente ejemplificado en el caso que motivó la Sentencia de la Audiencia Nacional 2862/2012, de 13 de junio, la cual deniega una solicitud de asilo que presenta un colombiano que, por su condición de transexual, alega tener fundados temores de sufrir daños en su pueblo natal (Barrancabermeja). La sentencia viene a expresar que Colombia es un país que prohíbe la discriminación por razón de sexo en su Constitución y que el hecho de que exista la misma en el pueblo del que procede el recurrente no hace que existan temores de ser perseguido en todo el territorio de Colombia. Por ese motivo, entre otros, se le deniega la solicitud de asilo.

²⁰ Entre ellas, las Sentencias del TS 3442/2011, de 7 de junio o la 3673/2008, de 4 de julio.

Siguiendo la interpretación que lleva a cabo el ACNUR, se debe afirmar que no importa mucho la prohibición estatal de la práctica si la persecución de la misma no se hace efectiva y que la huída interna o la reubicación de los solicitantes de asilo dentro de su propio país tampoco sería una solución, pues *cuando el solicitante es nacional de un país con una práctica universal o (casi universal) de MGF, la huída interna no será normalmente considerada como una alternativa relevante. Como otras formas de persecución por motivos de género, la MGF es, generalmente, realizada por actores privados. La falta de protección estatal efectiva en una parte del país constituye un factor indicativo de que el Estado no será capaz, o no podrá proteger a la niña o mujer en ninguna otra parte del país.*

Por lo tanto y para concluir, se hace necesario un pequeño resumen de lo expuesto: existe la posibilidad de asilo o, alternativamente, de protección subsidiaria, en caso de no reunir los requisitos para ser asilado. Para conceder el asilo, dicho en síntesis, el sujeto debe tener fundados temores de ser perseguido por motivos de raza, religión, género, pertenencia a un grupo social etc.

Primero, en lo relativo a las razones que podrían haber motivado la denegación de la solicitud de asilo, se había comentado que los temores podían ser atenuados dado que la mutilación genital está prohibida y castigada penalmente en Burkina Faso y, segundo, que la familia no vive en el pueblo natal de donde, en teoría, provienen esos temores.

No obstante, el ACNUR, como ya se expuso anteriormente, opina que el hecho de que una práctica esté prohibida legalmente no significa que se haga efectiva la persecución en el país y que el riesgo puede seguir existiendo; siguiendo el hilo de la misma idea, el Alto Comisionado establece, aplicando su reflexión a nuestro caso, que el hecho de que la familia viva en la capital del país y no en el pueblo natal no elimina la posibilidad que la práctica pueda seguir llevándose a cabo en cualquier parte del país, por no ser éste capaz de hacer efectiva la norma penal.

Y podemos preguntarnos, ¿cómo sabemos si se está aplicando o no verdaderamente la ley que prohíbe la mutilación genital en Burkina Faso? Sólo podemos responder esta pregunta a través de las estadísticas: el ACNUR publicó en el año 2013 un panorama estadístico titulado “Mutilación genital femenina y asilo en la Unión Europea”, aportando una serie de datos en relación con las solicitudes de asilo que se presentaron por esta causa. Burkina Faso es considerado ya inicialmente como un país de origen con riesgo de MGF y se calcula que la tasa de prevalencia de la práctica de la MGF es de un 72,5 %, a pesar de que el número total de mujeres de entre 14 y 64 años que solicitan asilo sea 35, frente a las 2.465 que solicitaron asilo originarias de Somalia. Aún así, una cosa es solicitar el asilo y otra cosa es el porcentaje de prevalencia de la práctica que, sin duda, es bastante alto en Burkina Faso.

Procede, por tanto y dicho lo cual, conceder el asilo a Laina y Alima, como también a sus padres en aplicación del artículo 40 de la LAPS²¹. No está de más añadir que en el supuesto práctico se dice que son los padres los que solicitan el asilo, ya que,

²¹ “El restablecimiento de la unidad familiar de las personas refugiadas y beneficiarias de protección subsidiaria podrá garantizarse mediante la concesión, respectivamente, del derecho de asilo o de la protección subsidiaria por extensión familiar, en los siguientes supuestos: (...) c) Otro adulto que sea responsable del beneficiario de protección internacional, de acuerdo con la legislación española vigente, cuando dicho beneficiario sea un menor no casado”.

al no especificarse las edades de las niñas, bien pueden éstas no tener todavía capacidad de obrar²². Por ese motivo, en el artículo 17 relativo a la presentación de la solicitud de asilo se expone que *el procedimiento se inicia con la presentación de la solicitud, que deberá efectuarse mediante comparecencia personal de los interesados que soliciten protección en los lugares que reglamentariamente se establezcan, o en caso de imposibilidad física o legal, mediante persona que lo represente*, es decir, los representantes legales de las niñas son el Sr. Thomas y la Sra. Amina.

También el artículo 8 del Reglamento del Asilo²³ establece que *en caso de imposibilidad física o legal del interesado, podrá presentar su solicitud a través de representante acreditado por cualquier medio válido en derecho que deje constancia fidedigna*. El hecho de que la familia no aporte ningún tipo de documentación implica que deben *justificar la causa de dicha omisión*.

D) Análisis de los sujetos solicitantes de asilo y fundamentación de la concesión o denegación: Perú y Filipinas

No será necesario reiterar la información respecto al asilo que ya se ha aportado en apartados anteriores. Lo único que se debe tratar aquí es la posibilidad de que existan fundados temores por parte de los dos ciudadanos de Perú y los dos ciudadanos de Filipinas de ser perseguidos por motivos de raza, religión etc. en su país de origen.

Lo que alegan como causa al solicitar el asilo es el haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes, cosa que puede ser objeto de matización ya que en el tráfico de migrantes, al contrario que en la trata de personas, media el consentimiento de la persona que quiere emigrar.

De hecho, la razón que escogieron para motivar la solicitud de asilo provoca que la solicitud sea inadmitida a trámite. El Reglamento del Asilo, en su artículo 18, establece que *el procedimiento de inadmisión a trámite en frontera se aplicará exclusivamente cuando, además de concurrir de forma manifiesta y terminante alguna de las circunstancias de inadmisión previstas en el apartado 6 del artículo 5 de la Ley 5/1984, reguladora del derecho de asilo y de la condición de refugiado, el extranjero carezca de los requisitos necesarios para entrar en España conforme a la legislación general de extranjería vigente*. A pesar de que la Ley de Asilo de 1984 fue sustituida por la LAPS, su artículo 5.6 enumera las causas por las cuales se inadmitirá a trámite una solicitud de asilo y, entre ellas, está la letra b que determina como causa *que en la solicitud no se alegue ninguna de las causas que dan lugar al reconocimiento de la condición de refugiado* y el tráfico ilícito de migrantes no da lugar, al menos no de manera directa, al reconocimiento de la condición de refugiado.

Perú cuenta con una Constitución del año 1993 que contiene un apartado dedicado a los derechos fundamentales donde se puede destacar que *la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del*

²² Circunstancia muy probable, pues las niñas con riesgo de sufrir las MGF suelen ser menores de entre 4 y 8 años de edad.

²³ *Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley 5/1984, de 26 de marzo, reguladora del derecho de asilo y de la condición de refugiado, modificada por la Ley 9/1994, de 19 de mayo.*

Estado y que toda persona tiene derecho a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar (...); a la igualdad ante la ley, entre otros derechos.

Aunque, aparentemente, Perú tiene una legislación bastante avanzada y protectora de los derechos y las libertades más fundamentales, el Informe Anual de Derechos Humanos realizado en 2013 por la embajada de Estados Unidos en Perú²⁴ concreta una serie de aspectos que sería conveniente destacar.

Se señala que el acoso sexual constituyó un grave problema. La ley no define el acoso sexual como un delito sino como una violación de los derechos laborales sujeto a una sanción administrativa, la misma que depende de la situación profesional en la que tuvo lugar la violación. El gobierno fue muy poco efectivo en hacer cumplir la ley. Las mujeres tuvieron dificultad en presentar una denuncia por acoso sexual debido a la indebida carga probatoria de la propia víctima para establecer el acoso así como por el temor a una represalia.

En lo que respecta a los derechos de las personas autóctonas, *el gobierno no proporcionó los recursos necesarios para proteger de manera efectiva los derechos civiles y políticos de las personas autóctonas y las comunidades indígenas continuaron estando política, económica y socialmente marginalizadas. Se concreta en el informe que muchas personas autóctonas y aquellos con rasgos físicos indígenas debieron soportar actos de discriminación y prejuicio contra su persona. Con frecuencia fueron víctima de comentarios despectivos sobre sus personas y estuvieron sujetos a una discriminación ilegal en lugares públicos, incluyendo teatros, restaurantes y clubs.*

También existe discriminación en lo relativo a la orientación sexual, ya que no existe ninguna ley que de manera específica proteja a este sector de la población. Aunque se supone que *la Policía debe respetar los derechos humanos, especialmente aquellos de los grupos más vulnerables y se refiere de manera explícita a los derechos de las lesbianas, los homosexuales y los travestis*, hubo durante el año algunos casos de discriminación oficial o de parte de la sociedad en su conjunto -basada en la orientación sexual- en los campos del empleo, la vivienda y el acceso a la educación o a los servicios de salud. *Las autoridades gubernamentales, incluyendo a la policía, en ocasiones hostigaron y maltrataron a algunas personas por el hecho de ser lesbianas, homosexuales, bisexuales o travestis.* Igualmente las personas afectadas por el SIDA sufrieron una discriminación y hostigamientos generalizados, a pesar de que el Ministerio de Salud impulsó estrategias para combatir la discriminación contra estos individuos.

En caso de que los sujetos declarasen, por ejemplo, que pertenecen a un grupo étnico o social diferenciado al ser personas autóctonas y que son víctimas de la discriminación y de persecución, se les podría llegar a conceder el asilo, o si no, tal vez, la protección subsidiaria. Pero aún teniendo presente toda esta información sobre Perú de la embajada americana, han alegado únicamente ser víctimas de tráfico como causa para solicitar el asilo, por tanto, no cumplen los requisitos que establece la LAPS y no se puede hacer más que inadmitir a trámite la petición de asilo.

Pasemos ahora a tratar la situación desde la óptica de Filipinas. Dos ciudadanos nacionales (según ellos declaran) de Filipinas piden asilo en España. Acorde con lo expresado por Amnistía Internacional, en su Informe Anual realizado en 2013 sobre los

²⁴ Documento ubicado en la web: <http://spanish.peru.usembassy.gov/hhrr.html>

derechos humanos en Filipinas²⁵, se llevaron a cabo múltiples homicidios ilegítimos; la aplicación de la Ley contra la Tortura seguía siendo deficiente y aún no se había condenado a ningún responsable de este delito, pues las víctimas de torturas, sobre todo presuntos delincuentes, eran reacias a denunciar por temor a sufrir represalias y a un proceso judicial prolongado; se siguieron recibiendo noticias de desapariciones forzadas de activistas, presuntos rebeldes y presuntos delincuentes y lo que es peor *siguió existiendo impunidad por torturas, desapariciones forzadas y homicidios ilegítimos pese al compromiso declarado del gobierno de erradicar estos delitos y juzgar a los responsables*.

Dependiendo de las circunstancias personales de los filipinos y en caso de que ellos llegasen a declarar las razones por las cuales piden asilo, aparte de por haber sido víctimas de tráfico ilícito de migrantes, se les podría llegar a conceder el mismo. Se repite la misma circunstancia que con los ciudadanos peruanos: si no se alega una causa que esté en la LAPS por la cual se pide el asilo, la solicitud no puede ser objeto de admisión a trámite.

4. -.Conclusiones.-

A modo de conclusión relativa a este segundo informe del supuesto práctico, se puede inferir lo siguiente:

1.- Los ciudadanos daneses no recibirán la concesión de asilo por ser ciudadanos de la Unión Europea, tal y como establece el Protocolo n°24, ya que se entiende que los Estados miembros son seguros y que sus ciudadanos nunca necesitarán asilo en otro Estado de la Unión Europea.

2.- Los ciudadanos burkineses recibirán la concesión de asilo ya que la causa que motiva la petición es el temor de sufrir la mutilación genital femenina. Dado que se trata de una práctica muy extendida y con prevalencia aún en Burkina Faso, a pesar de su prohibición penal; no se considera determinante el hecho de que el temor a sufrir ese daño tenga origen en su pueblo natal, tal y como expresan. Los padres de las menores también recibirán asilo por extensión familiar y están legitimados para pedir el asilo en lugar de sus hijas por ser sus responsables legales.

3.- Los ciudadanos peruanos y filipinos no recibirán la concesión de asilo por haber sido inadmitidas a trámite sus solicitudes, pues ninguno de ellos alegó motivos o causas que reconoce la LAPS basadas en fundados temores de ser perseguidos en su país de origen.

Si llegasen a alegar alguna de esas causas (por raza, religión, pertenencia a una etnia etc.), los Informes Anuales de distintas instituciones hacen pensar que no sería descabellado, en determinadas circunstancias, conceder el asilo a algún ciudadano de estos dos países.

²⁵ Documento ubicado en la web: <http://www.amnesty.org/es/region/philippines/report-2013>

5. -.Normativa aplicable.-

Para la realización de este informe se ha acudido a la siguiente normativa y jurisprudencia:

- Los artículos 13.4 y 96.1 de la *Constitución Española*.
- Los artículos 2, 3, 4, 6, 7 (7.1.e, párrafo cuarto), 10, 13, 40 de la *Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria*.
- El artículo 5.6.b de la *Ley 5/1984, de 26 de marzo, reguladora del derecho de asilo y de la condición de refugiado* (a pesar de estar derogada).
- Los artículos 8 y 18 del *Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley 5/1984, de 26 de marzo, reguladora del derecho de asilo y de la condición de refugiado, modificada por la Ley 9/1994, de 19 de mayo*.
- El artículo 14 de la *Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948*.
- La *Declaración 2312 (XXII) de la Asamblea General de Naciones Unidas de 14 de diciembre de 1967*.
- La *Convención sobre el Estatuto del Refugiado, aprobada en Ginebra el 28 de julio de 1951, y que ha sido modificada por el Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados, aprobado en Nueva York el 31 de enero de 1967*.
- El artículo 13 del *Reglamento (CE) N° 343/2003, del Consejo de la Unión Europea, de 18 de febrero de 2003, por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de asilo presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país*.
- El *Protocolo n° 24 sobre asilo a nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea*.
- Jurisprudencia relacionada y a la que se hará referencia:
 - Tribunal Supremo:
 - Sentencia 3442/2011, de 7 de junio.
 - Sentencia 3673/2008, de 4 de julio.
 - Audiencia Nacional:
 - Sentencia 2862/2012, de 13 de junio.

III. Informe sobre la solicitud de prestaciones de la Seguridad Social y el acta de infracciones laborales

1. -.Antecedentes de hecho.-

PRIMERO.- El 30 de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptan el buque *Pobre Mitrofán*, que llevaba un cargamento de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando. Durante la inspección del barco, los agentes incautan 2.000 cajetillas de tabaco y detienen a todos los miembros de la tripulación, entre los que se encuentran seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas, todos ellos sin contrato de trabajo.

Sin embargo, salvo en el caso de los ciudadanos españoles y daneses, no se encuentra documentación alguna que acredite la identidad ni la nacionalidad del resto de la tripulación, salvo sus declaraciones verbales.

SEGUNDO.- Entre los detenidos, la Sra. Amina y el Sr. Thomas declaran estar casados, ser vecinos de Uagadugú (Burkina Faso) y estar huyendo con sus hijas menores de edad (Laina y Alima). Ambos solicitan el asilo y una prestación familiar de la seguridad social por hijos menores de edad y la prestación por desempleo.

TERCERO.- El patrón del barco, el Sr. Gutiérrez (de nacionalidad española) declara que todos los detenidos eran tripulantes del barco y que, por tanto, todos ellos realizaban distintas labores a bordo.

CUARTO.- El día 3 de enero de 2014, el juez de instrucción ordena detener al Sr. Silvestre-Holms, de nacionalidad española, administrador de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, con domicilio social en Lalín, y Senador de las Cortes Generales del Reino de España. Asimismo la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta un acta por infracciones laborales.

2. -.Cuestiones que se plantean.-

En relación con los antecedentes expuestos, se plantean las siguientes cuestiones jurídicas:

1.- Determinar si es apropiada o no la concesión de las prestaciones de Seguridad Social que solicitaron los componentes de la familia de Burkina Faso: la prestación familiar por hijos menores y la prestación por desempleo.

2.- Disponer si el acta de infracciones laborales que levanta la Inspección de Trabajo y Seguridad Social es procedente y las razones por las cuales es así.

3. -.Fundamentos jurídicos.-

A) Cuestiones generales sobre la Seguridad Social y los requisitos de acceso a la misma

Antes de pasar a tratar cualquier otro aspecto, se hace necesario concretar el concepto de Seguridad Social. Expertos en la materia la definen *como aquella concreta modalidad de actuación administrativa orientada a compensar la pérdida de rentas de trabajo mediante prestaciones, sobre todo dinerarias, que el Estado financia*²⁶.

Existen dos clases de regímenes en el sistema de la Seguridad Social: el Régimen General y los Regímenes Especiales (art. 9 del *Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social* (en adelante, LGSS)).

El Régimen General se integra por los *beneficiarios*, es decir, el conjunto de personas con derecho actual o potencial a obtener las prestaciones de la Seguridad Social. Se puede hablar de tres tipos de beneficiarios: los activos son aquéllos que trabajan por cuenta ajena o los asimilados a los trabajadores por cuenta ajena²⁷, los pasivos serán los perceptores periódicos de prestaciones o los pensionistas y, por último, los familiares de los beneficiarios activos y pasivos.

Los Regímenes Especiales son aquéllos que no se regulan a través de la LGSS sino que son normas complementarias las que les dan forma. Actualmente hay siete Regímenes Especiales: el de los estudiantes, el de los trabajadores autónomos, el de los trabajadores de la minería del carbón, el de los trabajadores del mar, el de los funcionarios civiles, de las Fuerzas Armadas y de la Administración de Justicia.

Se podría llegar a pensar que la familia de Burkina Faso está incluida en el Régimen Especial de trabajadores del mar, ya que se alega en el supuesto práctico que son miembros de la tripulación y que todos llevaban a cabo diversas labores a bordo.

Sin embargo, ¿también trabajaban las menores? No se sabe la edad exacta de las mismas, pero dado que el motivo de persecución que alegan es la MGF es bastante probable que sean niñas de entre 4 y 8 años, como ya se comentó en el anterior informe, y por lo tanto no pueden trabajar²⁸ ni establecer ninguna relación laboral.

Además no existe ninguna documentación que justifique dicha relación laboral, por no hablar de las alegaciones de haber sido víctimas de tráfico ilícito de migrantes cosa que ya desvirtúa la posibilidad de estar dentro del Régimen Especial de trabajadores del mar. A pesar de ello, en el caso de que estuvieran bajo el amparo de este Régimen Especial, a efectos de la concesión de prestaciones, es indiferente pertenecer a un régimen o a otro.

²⁶ Definición aportada por el manual “Derecho de la Seguridad Social” de los profesores Martínez Girón, Arufe Varela y Carril Vázquez. Los datos del mismo se adjuntan en la bibliografía.

²⁷ Como puede ser cierto personal no laboral al servicio de diversas Administraciones Públicas, ciertos administradores sociales y socios trabajadores y socios de trabajo de las cooperativas.

²⁸ En el *Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores* se especifica en el artículo 6 que *se prohíbe la admisión al trabajo a los menores de dieciséis años*.

Independientemente del régimen al que pertenezca la familia de Burkina Faso, el artículo 7 de la LGSS establece que *estarán comprendidos en el Sistema de la Seguridad Social, a efectos de las prestaciones de modalidad contributiva, cualquiera que sea su sexo, estado civil y profesión, los españoles que residan en España y los extranjeros que residan o se encuentren legalmente en España, siempre que, en ambos supuestos, ejerzan su actividad en territorio nacional* y sean trabajadores por cuenta ajena, trabajadores por cuenta propia o autónomos, socios trabajadores de Cooperativas de Trabajo Asociado, estudiantes o funcionarios públicos, civiles y militares.

El apartado 3 de dicho artículo afirma, a su vez, que *estarán comprendidos en el campo de aplicación del sistema de la Seguridad Social, a efectos de las prestaciones de modalidad no contributiva, todos los españoles residentes en territorio nacional*, excluyendo a los extranjeros, a pesar de que, más adelante, la propia LGSS incluye como beneficiarios de, por ejemplo, prestaciones familiares tanto contributivas como no contributivas a todos aquellos que *residan legalmente en territorio español* (artículo 182 LGSS).

Esta disparidad se explica observando que en el artículo 7.5 de la LGSS se desmiente con prontitud lo expuesto en el 7.3²⁹. En efecto, los españoles no son los únicos beneficiarios, pues también podrán acceder a las pensiones no contributivas de la Seguridad Social los *hispanoamericanos, portugueses, brasileños, andorranos y filipinos* que residan legalmente en España. En este supuesto práctico, esta precisión no afectaría lo más mínimo porque los que piden las prestaciones sociales son nacionales de Burkina Faso.

El apartado 5 del artículo 7 continúa, dando un paso más, afirmado que *con respecto a los nacionales de otros países* (diferentes a los nombrados anteriormente, se entiende) *se estará a lo que se disponga en los Tratados, Convenios, Acuerdos o instrumentos ratificados, suscritos o aprobados al efecto, o cuanto les fuera aplicable en virtud de reciprocidad tácita o expresamente reconocida*. En este sentido conviene señalar que España sólo ha firmado Convenio bilaterales en materia de Seguridad Social con Andorra, Argentina, Australia, Brasil, Cabo Verde, Canadá, Chile, Colombia, Corea del Sur, Ecuador, Estados Unidos, Filipinas, Japón, Marruecos, México, Paraguay, Perú, República Dominicana, Rusia, Túnez, Ucrania, Uruguay y Venezuela.

Por lo tanto, los nacionales de Burkina Faso no podrán gozar de prestaciones no contributivas. Procede, visto lo expuesto, preguntarse si podrían ser beneficiarios de prestaciones contributivas, ya que las no contributivas les han sido vedadas.

Respecto a este supuesto práctico, como ya decíamos, los extranjeros podrán disfrutar de las prestaciones contributivas si *residen o se encuentran legalmente en España, siempre que ejerzan su actividad en territorio nacional*.

Dejando momentáneamente a un lado el asunto del ejercicio de la actividad, interesa formular las siguientes preguntas: ¿sigue siendo irregular su situación desde que solicitaron el asilo? ¿O pueden ser considerados residentes provisionales? Estos interrogantes tienen sentido si examinamos esta cuestión desde lo expuesto en los artículos 11 y 13 del Reglamento del Asilo.

²⁹ Las ideas que se exponen a continuación sobre este concreto asunto están condicionadas por la lectura de la Comunicación “La condición de “extranjero” y las pensiones no contributivas” elaborada por el profesor Ricardo Pedro Ron Latas y presentada en el “XII Congreso Nacional del Derecho del Trabajo y la Seguridad Social”, celebrado los días 8 y 9 de junio de 2001 en Santander.

El artículo 11 precisa lo que ocurre a efectos de residencia con las personas que solicitan el asilo y se les ha admitido a trámite: se les concede una autorización de permanencia provisional. Esto es lo que se denomina comúnmente como “tarjeta amarilla” por el color que posee o “tarjeta roja” para los casos de personas que piden asilo en Ceuta o Melilla³⁰, donde la situación a efectos migratorios es distinta al contar las ciudades autónomas con disposiciones especiales respecto al Espacio Schengen³¹.

Y el artículo 13 del Reglamento del Asilo profundiza un poco más en este asunto y se habla de la expedición de un documento previo a la autorización antes mencionada al que denominan en la norma “comprobante de su solicitud” que permitirá al extranjero *permanecer en España por un período máximo de sesenta días*. Este comprobante es conocido como “tarjeta blanca”³² y es el que poseerán mientras se está decidiendo la admisión o inadmisión a trámite de la solicitud.

Este mismo artículo reitera lo dicho en el artículo 11 afirmando que *admitida a trámite la solicitud de asilo, la autorización de permanencia se acreditará mediante la expedición al interesado de un documento de solicitante de asilo que le habilitará para permanecer en el territorio español durante la tramitación del expediente*.

No obstante lo dicho, el *Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009* (en adelante, Reglamento de Extranjería), en su Disposición adicional 21^a, hace referencia a la posibilidad de poder trabajar con esa autorización provisional para permanecer en España una vez hayan transcurrido *seis meses desde la presentación de la solicitud, siempre que ésta hubiera sido admitida a trámite*.

Pese a que lo expuesto no parece tener mucha relación con el núcleo de este informe, no obstante, llegar a saber si la familia de Burkina Faso *reside o se encuentra legalmente en España* (artículo 7 LGSS) es de vital importancia, pues dicha condición es uno de los requisitos para poder gozar del sistema de la Seguridad Social, al menos en relación a las prestaciones de modalidad contributiva.

³⁰ Estos datos provienen de esta noticia: http://www.eldiario.es/desalambre/Melilla-interpone-sirios-libertad_0_188281983.html: “Melilla y Ceuta cuentan desde el 1 de enero de 2010 con un régimen especial para los peticionarios de asilo. A pesar de ser españolas, estas dos ciudades autónomas están fuera del tratado Schengen de frontera común europea. En el resto de Europa, mientras se tramita la petición, a los demandantes se les da una cartilla amarilla con la que pueden moverse libremente y sin restricciones al menos por el país responsable del estudio de asilo, según dicta el Convenio de Dublín. Sin embargo, en estos enclaves españoles se les da una tarjeta roja en la que especifica que no podrán cruzar fronteras ni salir de la ciudad en la que se encuentran tramitando el estatus de refugiado”.

³¹ En el Acuerdo de adhesión del Reino de España al Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985, donde se acordó suprimir todas las fronteras interiores y en su lugar establecer una única frontera exterior, se expone que *seguirán aplicándose por parte de España los controles actualmente existentes para mercancías y viajeros procedentes de las ciudades de Ceuta y Melilla previos a su introducción en el territorio aduanero de la Comunidad Económica Europea y a los nacionales marroquíes no residentes en las provincias de Tetuán y Nador y que deseen entrar exclusivamente en las ciudades de Ceuta y Melilla, se les seguirá aplicando un régimen de exigencia de visado, cuya validez será limitada a las dos ciudades citadas*.

³² Este dato proviene de la página web “La Red Ariadna” que consiste en un plan integral de acciones que tienen como finalidad atender las necesidades específicas en materia de integración sociolaboral que presentan las personas solicitantes y beneficiarias de Protección Internacional: <http://redariadna.org/infoPersonas.php?subseccion=PROCEDIMIENTO>

La solución a este interrogante puede ser extraída de la lectura de las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Ceuta y Melilla del 25 de octubre de 2010 (nº resolución 1177/2010), del 28 de octubre de 2010 (nº recurso 437/2010) y del 6 de marzo de 2012 (nº resolución 247/2012)³³. Todas tratan sobre la libre circulación por todo el territorio nacional a la que tienen derecho los solicitantes de asilo de Ceuta y Melilla.

La sentencia del TSJ de Andalucía, Ceuta y Melilla de 25 de octubre de 2010 es la que aporta el modelo argumental en el que se basaron las otras dos posteriores y enuncia que *se reconoce la libertad de circulación "a los extranjeros que se hallan legalmente en nuestro territorio". Es decir, no condiciona el goce a la entrada regular, sino a encontrarse legalmente en España y ninguna duda cabe en relación a quien se le ha admitido a trámite su solicitud de asilo, expidiéndosele incluso un documento de identidad que le permite su permanencia, al menos hasta que se resuelva definitivamente la petición.*

Esto es así, porque la Ley de Extranjería afirma en su artículo 30 bis que *son residentes los extranjeros que se encuentren en España y sean titulares de una autorización para residir*, aunque sea provisional, como sería justamente el caso de un solicitante de asilo al que le expiden la autorización para residir provisionalmente una vez admitida a trámite su solicitud (artículo 11 y 13 del Reglamento del Asilo). No se trata de una residencia temporal ni de larga duración al uso, pero es una autorización para permanecer en España más de tres meses, y eso se deduce porque se permite que cumplidos los seis el solicitante pueda trabajar.

En definitiva, podría decirse que los miembros de la familia de Burkina Faso residen o se encuentran legalmente en España, pues tienen una autorización que lo confirma por ser solicitantes de asilo.

Sin embargo, para ser incluidos en el sistema de la Seguridad Social de las prestaciones contributivas (porque ya se explicó que a las no contributivas no tienen acceso) no solo hay que residir o encontrarse legalmente en España si se trata de un extranjero, sino que también debe ejercer su actividad (profesional, se entiende) en territorio nacional.

En el supuesto práctico se deduce que ningún miembro de la familia ejerce su actividad en España, dado que acaban de llegar de Mauritania y no se llega a probar fehacientemente (porque no hay documentación) esa relación laboral dudosamente existente entre la familia y la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.” (o el naviero explotador del buque) que consistía en formar parte de la tripulación del buque. Y aunque trabajasen, según alega el patrón, lo están haciendo sin existencia de contrato y los extranjeros no tienen permiso de residencia y trabajo, por lo que estaríamos ante unas infracciones laborales³⁴ que probablemente fueron las que motivaron el acta de infracción.

³³ Nuestro Código Civil (en adelante, CC) establece en su artículo 1.6 que *la jurisprudencia complementará el ordenamiento jurídico con la doctrina que, de modo reiterado, establezca el Tribunal Supremo al interpretar y aplicar la ley, la costumbre y los principios generales del derecho*. Las sentencias que aquí analizamos son de un Tribunal Superior de Justicia, pero a efectos de este caso, la jurisprudencia del TSJ podría cumplir el papel de fuente de interpretación porque las sentencias tratan un aspecto “foral” si así puede llamarse, pues la situación de prohibición de libre circulación sólo se da en Ceuta y Melilla al no pertenecer al Espacio Schengen.

³⁴ Recogidas en los artículos 7.1 y 37.1 o 37.3 (dependiendo de quién contrató a la tripulación: si “Conservas...” o un naviero con quién esta última contrató) del *Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de*

Recapitulando, pues, la familia de Burkina Faso no puede acceder al disfrute de las prestaciones no contributivas, porque el artículo 7 de la LGSS no se lo permite y tampoco al de las prestaciones contributivas, porque, a pesar de encontrarse legalmente en España, no es posible probar que trabaje ningún miembro de la familia en territorio español.

Deberán esperar, en todo caso, a que transcurran los 6 meses desde que se les expidió la autorización de permanencia provisional para poder trabajar y así poder aspirar a ser beneficiarios del sistema de Seguridad Social, o bien podrían solicitar una residencia temporal y trabajo por circunstancias excepcionales por colaboración contra redes organizadas, si se llegase a probar que existe una red organizada, según lo expuesto en el artículo 137 del Reglamento de Extranjería.

B) Cuestiones sobre la prestación familiar por hijos menores

Uno de los asuntos más problemáticos en relación con la naturaleza de las prestaciones a las que pueden acceder los extranjeros es la contradicción existente entre el artículo 7.1, 7.3, 7.5 de la LGSS³⁵ en relación con el artículo 14.3 de la Ley de Extranjería que establece, por el contrario, que *los extranjeros, cualquiera que sea su situación administrativa, tienen derecho a los servicios y prestaciones sociales básicas* y el artículo 15 del Reglamento del Asilo, que no se queda atrás afirmando que *los solicitantes de asilo, siempre que carezcan de medios económicos, podrán beneficiarse de servicios sociales, educativos y sanitarios que presten las Administraciones públicas competentes, dentro de sus medios y disponibilidades presupuestarias, para asegurar un nivel de vida adecuado que les permita subsistir. Las prestaciones otorgadas podrán modularse cuando la solicitud de asilo se encuentre pendiente de admisión a trámite, y se garantizará, en todo caso, la cobertura de las necesidades básicas de los solicitantes de asilo.*

Según parte de la doctrina, la discordancia entre todos estos artículos solo puede resolverse acudiendo a la normativa autonómica sobre asistencia social, a la interpretación y a la jurisprudencia. Uno de los puntos más oscuros es determinar cuáles son las prestaciones sociales básicas, ya que éstas son a las que, en teoría, tienen acceso todos los extranjeros, si cumplen determinados requisitos económicos y cuenta su país con un convenio bilateral con España (art. 7.5 LGSS).

Según la *Guía sobre el derecho de asilo* distribuida por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en 2005, el nivel básico se compone del derecho a la educación, a la atención sanitaria, a la Seguridad Social y a los servicios sociales.

La expresión “asistencia social” proviene de nuestra Constitución de su artículo 148.1.20^a. Aquí se expresa que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias relativas a la asistencia social (Galicia cuenta con la Ley gallega 13/2008). Dado que en el texto constitucional no se expresa el contenido específico de

agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

³⁵ Donde se viene afirmando que los extranjeros para acceder a la Seguridad Social deben residir o encontrarse legalmente en España en la modalidad contributiva y ello con algunas especialidades en la modalidad no contributiva, como ya se señaló.

la llamada asistencia social, se acude a la jurisprudencia constitucional que define la asistencia social, frente al sistema de Seguridad Social, como *un mecanismo protector de situaciones de necesidad específicas, sentidas por grupos de población a los que no alcanza la Seguridad Social y que opera mediante técnicas distintas de las propias de la Seguridad Social*³⁶.

Se pueden decir que existen dos tipos de asistencia social: la externa y la interna al sistema de Seguridad Social. Las ayudas sociales relativas a la externa se financian con los créditos de los Presupuestos autonómicos y sin generar cargas para el Estado. La interna, sin embargo, es financiada por los impuestos que el Estado recauda (no por vía de las cotizaciones sociales) y aparece regulada en los artículos 55 y 56 de la LGSS.

Las prestaciones de asistencia social de carácter interno pueden ser, junto con la asistencia sanitaria para personas sin recursos, las pensiones por invalidez no contributiva, las pensiones por jubilación no contributiva y las prestaciones de protección no contributiva de las unidades familiares. Estas últimas prestaciones son las que nos interesan, ya que aquí se incluye la prestación familiar por hijos menores que pide la familia burkinesa³⁷.

Las prestaciones de protección no contributiva de las unidades familiares se encuentran reguladas desde el artículo 181 al 190 de la LGSS. Es requisito para acceder a ellas el residir legalmente en España, situación que cumple finalmente la familia burkinesa, como ya se comentó, y la prestación por hijos menores que piden es la que sigue. Por cada hijo menor de 18 años a cargo, *la cuantía de la asignación económica a que se refiere el párrafo a del artículo 181*³⁸ *será, en cómputo anual, de 291 euros* (art. 182 bis.1 LGSS). Todo ello siempre y cuando no se supere un determinado nivel de rentas.

A pesar de que la familia burkinesa parece reunir los requisitos necesarios para acceder a esta prestación, no debemos olvidar que ésta pertenece a la modalidad no contributiva y que el artículo 7, en su apartado 3 y 5, de la LGSS, no incluye a Burkina Faso entre los países que podrán gozar de las prestaciones no contributivas o asistenciales.

C) Cuestiones sobre la prestación por desempleo

La otra prestación que solicita la familia de Burkina Faso es la prestación por desempleo. Si cabe, es la más llamativa de cuantas existen en el sistema de la Seguridad Social y esto es así porque el artículo 41 de la CE nombra especialmente dicha prestación³⁹. Este tema es tratado en los artículos 203 a 234 de la LGSS y también en diversos reglamentos.

³⁶ Extracto de la sentencia del Tribunal Constitucional 76/1986, de 9 de junio.

³⁷ El Anexo 1 cuenta con un modelo de solicitud de prestación por hijo a cargo (Doc. nº 2).

³⁸ *Las prestaciones familiares de la Seguridad Social, en su modalidad no contributiva, consistirán en:*
a) *Una asignación económica por cada hijo, menor de 18 años (...).*

³⁹ *Los poderes públicos mantendrán un régimen público de Seguridad Social para todos los ciudadanos, que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad, especialmente en caso de desempleo.*

Como ocurría con la prestación familiar por hijos menores, la prestación por desempleo también cuenta con dos niveles: el contributivo, donde se encuentran las prestaciones básicas, y el asistencial, donde están las complementarias.

Para llegar a ser beneficiario de una prestación por desempleo, tanto en su modalidad contributiva como asistencial, es necesario que el sujeto se encuentre en una situación llamada “contingencia de desempleo”, comúnmente definida como la situación en que temporalmente se encuentran quienes, pudiendo y queriendo trabajar, cesan en el trabajo que venían realizando y, en consecuencia, se ven privados de sus rentas salariales⁴⁰. Por tanto, deben reunirse en su situación cinco elementos esenciales: la temporalidad, el poder trabajar (es decir, apto físicamente para trabajar), el querer trabajar (es decir, estar inscrito como demandante de empleo en el Servicio Público de Empleo, entre otras cosas), cesar en un trabajo previo y la necesidad de compensar la pérdida de salario (consiguiente a esa cesación de un trabajo previo).

El nivel contributivo está integrado por las prestaciones básicas por desempleo donde la principal es la prestación por desempleo⁴¹. Es una prestación económica, periódica y temporal que, para ser cobrada, requiere de un período previo y mínimo de cotización que se traduce, normalmente, en 360 días. Dicho esto, se deduce que la familia burkinesa no podrá disfrutar de esta prestación por no haber cotizado, aparte de por las otras razones que se expusieron anteriormente en relación al artículo 7.1 de la LGSS.

El nivel asistencial se compone de las prestaciones complementarias. La más importante es la llamada “subsidio por desempleo”⁴². Hay hasta ocho tipos distintos de subsidio, pero los requisitos comunes para acceder a ellos son que el sujeto debe reunir las características de la contingencia de desempleo y debe cumplir el requisito de carencia de rentas, entre otros requisitos económicos. Al no estar incluidos en la contingencia de desempleo por no haber cesado en un trabajo previo, la familia burkinesa tampoco puede acceder al subsidio por desempleo.

Todo ello sin perjuicio de que, si se llegase a demostrar que realmente la familia de Burkina Faso trabajaba en el buque, podría gozar de las prestaciones de desempleo en virtud de lo expuesto en el artículo 220 de la LGSS que establece que *la entidad gestora competente pagará las prestaciones por desempleo en los supuestos de incumplimiento de las obligaciones de afiliación, alta y de cotización, sin perjuicio de las acciones que pueda adoptar contra la empresa infractora y la responsabilidad que corresponda a ésta por las prestaciones abonadas.*

⁴⁰ Definición aportada por el manual “Derecho de la Seguridad Social” de los profesores Martínez Girón, Arufe Varela y Carril Vázquez. Los datos del mismo se adjuntan en la bibliografía.

⁴¹ El Anexo 1 cuenta con un modelo de solicitud de prestación contributiva (válida para solicitar prestación por desempleo) (Doc. nº 3).

⁴² El Anexo 1 cuenta con un modelo de solicitud de subsidio de desempleo (Doc. nº 4).

D) Aspectos derivados del acta de infracciones laborales

Como norma general de la Seguridad Social, la LGSS hace mención de la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (art. 78 y 96 LGSS). El primer artículo establece sus funciones, entre las que se encuentran *la vigilancia en el cumplimiento de las obligaciones que derivan de la presente Ley y, en especial, de los fraudes y morosidad en el ingreso y recaudación de cuotas de la Seguridad Social; la inspección de la gestión, funcionamiento y cumplimiento de la legislación que les sea de aplicación a las entidades colaboradoras en la gestión; y la asistencia técnica a entidades y organismos de la Seguridad Social, cuando les sea solicitada*. En el 96 se indica a qué norma hay que acudir en materia de infracciones y sanciones.

El acta de infracciones laborales⁴³ es uno de los elementos que conforman el procedimiento sancionador en el Orden Social. Para llevar a cabo una aproximación al concepto de acta de infracciones laborales debemos primero analizar el *Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social* (en adelante, LISOS). En esta norma aparece un nutrido catálogo de infracciones donde se deben intentar encontrar las que más se ajustan a nuestro supuesto práctico. Todo ello basándonos en la existencia de una supuesta relación laboral entre la empresa contratante y todos o alguno de los tripulantes.

Como en el caso práctico no se concreta qué infracción laboral se cometió, me he tomado la libertad de escoger una serie de infracciones provenientes de la LISOS que podrían encajar en el contexto del caso: el artículo 7.1 considera infracción grave *no formalizar por escrito el contrato de trabajo cuando este requisito sea exigible o cuando lo haya solicitado el trabajador*, en este caso, estaríamos hablando del contrato de embarco⁴⁴, de carácter laboral; el artículo 8.4 de la LISOS sanciona como muy grave *la transgresión de las normas sobre trabajo de menores contempladas en la legislación laboral*; en su artículo 22.2 se tipifica como grave *no solicitar la afiliación inicial o el alta de los trabajadores que ingresen a su servicio, o solicitar la misma, como consecuencia de actuación inspectora, fuera del plazo establecido. A estos efectos se considerará una infracción por cada uno de los trabajadores afectados*.

Como los extranjeros llegan desprovistos de documentación también podría existir una infracción grave consistente en *no entregar al trabajador en tiempo y forma, cuantos documentos sean precisos para la solicitud y tramitación de cualesquiera prestaciones, incluido el certificado de empresa, o la no transmisión de dicho certificado* (22.6 LISOS).

En el artículo 37.1 también se expresa que *serán consideradas conductas constitutivas de infracción muy grave las de los empresarios que utilicen trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo el preceptivo permiso de trabajo, o su renovación, incurriendo en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros que hayan ocupado*. Así como en su apartado 3, donde también se sanciona *las de las personas físicas o jurídicas que promuevan, medien o amparen el trabajo de*

⁴³ El Anexo 1 cuenta con un modelo de acta por infracciones laborales (Doc. nº 5).

⁴⁴ El Anexo 1 cuenta con un modelo de contrato de embarco que nos aporta la *Resolución por la que se aprueba nuevo modelo de contrato de embarco aplicable al personal que se rige por la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, aprobada en 20 de mayo de 1969* (Doc. nº 1).

los extranjeros en España sin el preceptivo permiso de trabajo, ya que el buque español es considerado de nacionalidad española⁴⁵ y, por lo tanto, a estos efectos, se entiende que están trabajando en territorio español.

La diferencia entre el artículo 37.1 y 37.3 no es casual. El primer apartado se refiere a aquellos que hayan contratado a la tripulación, que puede ser “Conservas...” u otra empresa probablemente de carácter naviero y el segundo apartado se refiere a los sujetos que amparan esa infracción que en este caso práctico sólo podría ser “Conservas...”.

Todas estas infracciones podrían sancionarse si realmente llega a demostrarse que todos o alguno de los tripulantes del barco trabajaban en realidad. Si esto no fuese así, el administrador cargaría con la responsabilidad de haber cometido una infracción administrativa de contrabando y quizá un delito de tráfico ilícito de migrantes si la supuesta contratación de la tripulación la gestionó “Conservas...”. Por el contrario, si se prueba que trabajan para esta empresa, todo el elenco anteriormente nombrado de infracciones encajaría en este supuesto y procedería el levantamiento del acta contra “Conservas...” o contra quien se hubiera encargado de la contratación.

En lo referente a los aspectos procedimentales, la norma que aporta las líneas generales sobre el procedimiento sancionador laboral es la LISOS desde su artículo 51 al 54. El procedimiento se iniciará, siempre de oficio, por acta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en virtud de actuaciones practicadas de oficio, por propia iniciativa o mediante denuncia o a instancia de persona interesada⁴⁶.

Las actas de infracción de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social reflejarán los hechos constatados por el Inspector de Trabajo y Seguridad Social o Subinspector de Empleo y Seguridad Social actuante, que motivaron el acta, destacando los relevantes para determinar y tipificar la infracción y la graduación de la sanción.

También se debe especificar en el acta la infracción que se impute, con expresión del precepto vulnerado; así como la calificación de la infracción, en su caso la graduación de la sanción, la propuesta de sanción y su cuantificación.

Es importante señalar que los hechos constatados en el acta por los funcionarios de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social tendrán presunción *iuris tantum* de certeza⁴⁷.

Sin embargo, la normativa que trata en profundidad el procedimiento a seguir para imponer las sanciones oportunas es el *Real Decreto 928/1998, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de Orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social* (en adelante, RGIS).

Antes de que comience el procedimiento sancionador propiamente dicho se lleva a cabo una actividad inspectora previa que será *el conjunto de actuaciones realizadas*

⁴⁵ Artículo 252.1. *Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española*, del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.

⁴⁶ También se expresa esto en el artículo 13 de la *Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social*.

⁴⁷ También se establece esto en la Disposición adicional 4ª de la *Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social*.

por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social destinadas a comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y convenidas en el orden social.

Esta actividad previa no durará más de nueve meses *salvo que la dilación sea imputable al sujeto a inspección o a las personas dependientes del mismo* y también podrá ampliarse por otro período en determinadas circunstancias.

En relación a nuestro supuesto práctico, la actividad previa de comprobación podrá iniciarse, entre otras, por orden superior de autoridad competente, tanto de la Administración General del Estado como Autonómica, a través de la correspondiente Jefatura de Inspección Provincial o, en su caso, de sus Unidades especializadas; por petición de cualquier órgano jurisdiccional cuando determine su objeto, amplitud y finalidad o por denuncia de hechos presuntamente constitutivos de infracción en el orden social etc. (art 9 RGIS).

El artículo 13 del RGIS trata sobre el inicio del procedimiento sancionador, que será de oficio, *como resultado de la actividad inspectora previa, por acta de infracción de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social*. Ésta habrá de reflejar nombre y apellidos o razón social, domicilio, actividad, documento nacional de identidad, número de identificación fiscal, código de cuenta de cotización a la Seguridad Social y, en su caso, número de Seguridad Social de autónomos, del presunto sujeto infractor; los hechos comprobados por el funcionario actuante; la infracción o infracciones presuntamente cometidas, con expresión del precepto o preceptos vulnerados, y su calificación; el número de trabajadores de la empresa y número de trabajadores afectados por la infracción, cuando tal requisito sirva para graduar la sanción o, en su caso, calificar la infracción; la propuesta de sanción, su graduación y cuantificación, que será el total de las sanciones propuestas si se denunciará más de una infracción; el órgano competente para resolver y órgano competente para realizar los actos de instrucción y ordenación del expediente sancionador y plazo para la interposición de las alegaciones ante éste; la indicación del funcionario que levanta el acta de infracción y firma del mismo y, en su caso, visado del Inspector de Trabajo y Seguridad Social con su firma e indicación del que la efectúe y la fecha del acta de infracción (art. 14 RGIS).

El artículo 17 sigue diciendo que *las actas de infracción serán notificadas al presunto sujeto o sujetos responsables en el plazo de diez días hábiles contados a partir del término de la actuación inspectora, entendiéndose por ésta la de la fecha del acta, advirtiéndoles que podrán formular escrito de alegaciones en el plazo de quince días hábiles contados desde el siguiente a su notificación, acompañado de la prueba que estimen pertinente, ante el órgano instructor del expediente y que en caso de no efectuar alegaciones, el acta de infracción podrá ser considerada propuesta de resolución*.

En lo relativo a la graduación de las sanciones y a la cuantía de las mismas, los artículos 39 y 40 de la LISOS establecen que las sanciones podrán imponerse en los grados de mínimo, medio y máximo, atendiendo a los criterios establecidos en el artículo 39. Dado que no contamos con pruebas concluyentes en algunos aspectos y no se percibe ninguna circunstancia de las enumeradas en el artículo antes citado, *la sanción se impondrá en el grado mínimo en su tramo inferior* (art. 39.6 LISOS).

El artículo 40 expresa que se sancionarán las infracciones graves con multa, en su grado mínimo, de 626 a 1.250 euros y las muy graves con multa, en su grado

mínimo, de 6.251 a 25.000 euros; excepto en la infracción grave del artículo 22.2 que se sancionará con la multa, en su grado mínimo, de 3.126 a 6.250 euros. Tenemos, por tanto, dos infracciones graves (art. 7.1 y 22.6 LISOS), dos infracciones muy graves (art. 8.4 y 37.1 o 37.3 LISOS) y una infracción grave del artículo 22.2 de la LISOS.

En definitiva, la suma de las sanciones concurrentes daría un resultado de 16.880 euros, si se escogen las cantidades mínimas propuestas por la LISOS.

4. -.Conclusiones.-

A modo de conclusión relativa a este tercer informe del supuesto práctico, se puede inferir lo siguiente:

1.- La familia de Burkina Faso no es beneficiaria del sistema de Seguridad Social en su modalidad contributiva, pues, pese a superar el requisito de residencia por ser solicitantes de asilo al contar con una autorización de permanencia provisional, no hay pruebas de que hayan trabajado y cotizado en España. Tampoco gozarán de prestaciones en su modalidad no contributiva, pues el artículo 7 de la LGSS no concede esa posibilidad a los nacionales de Burkina Faso.

2.- Como consecuencia de lo anterior, la prestación familiar por hijos menores y la de desempleo no pueden ser concedidas, salvo que se demuestre que sí trabajaban.

3.- El acta de infracciones laborales es un documento que forma parte del procedimiento sancionador laboral y se extiende por parte de la Inspección de Trabajo una vez constatados los hechos constitutivos de infracción en el orden social. Si se entiende que los tripulantes mantenían una relación laboral con quien les haya contratado, ya sea “Conservas...” u otra empresa, se actuó adecuadamente dado que se cometieron infracciones; si no, únicamente nos encontramos antes delitos penales y no infracciones laborales.

5. -.Normativa aplicable.-

Para la realización de este informe se ha acudido a la siguiente normativa y jurisprudencia:

- Los artículos 41 y 148.1.20º de la *Constitución Española*.
- El artículo 1.6 del *Código Civil*.
- Los artículos 31 bis y 14.3 de la *Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social*.
- El artículo 13 y la Disposición Adicional 4ª de la *Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social*.

- Los artículos 7 (7.1, 7.3, 7.5), 9, 55, 56, 78, 96, 181 a 190 y del 203 a 234 del *Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social (LGSS)*.

- Los artículos 11, 13 y 15 del *Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley 5/1984, de 26 de marzo, reguladora del derecho de asilo y de la condición de refugiado, modificada por la Ley 9/1994, de 19 de mayo*.

- El artículo 6 del *Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores*.

- Los artículos 9, 13, 14 y 17 del *Real Decreto 928/1998, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de Orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social*.

- Los artículos 7.1, 8.4, 22.2 y 6, 37.1 y 3, 39.1 y 6, 40.1.b, 40.1.c, 40.1.e.1º y del 51 al 54 del *Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (LISOS)*.

- El artículo 137 y la Disposición Adicional 21ª del *Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009*.

- El artículo 252.1 del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.

- El *Acuerdo de adhesión del Reino de España al Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985*.

- Jurisprudencia relacionada y a la que se hará referencia:

○ Tribunal Constitucional:

- Sentencia 76/1986, de 9 de junio.

○ Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Ceuta y Melilla:

- Sentencia nº resolución 1177/2010, de 25 de octubre.

- Sentencia nº recurso 437/2010, de 28 de octubre.

- Sentencia nº resolución 247/2012, de 6 de marzo.

IV. Informe sobre los existentes o posibles contratos de carácter mercantil

1. -.Antecedentes de hecho.-

PRIMERO.- El 30 de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptan a 50 millas de las costas gallegas el buque *Pobre Mitrofán*, con pabellón Español, procedente de Mauritania, que llevaba un cargamento de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, y del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando.

Durante la inspección del barco, los agentes incautan 2.000 cajetillas de tabaco y detienen a todos los miembros de la tripulación, entre los que se encuentran seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas, todos ellos sin contrato de trabajo.

Sin embargo, salvo en el caso de los ciudadanos españoles y daneses, no se encuentra documentación alguna que acredite la identidad ni la nacionalidad del resto de la tripulación, salvo sus declaraciones verbales.

SEGUNDO.- El patrón del barco, el Sr. Gutiérrez (de nacionalidad española), niega las acusaciones que se hacen sobre el tráfico ilícito de migrantes, y declara que todos los detenidos eran tripulantes del barco y que, por tanto, todos ellos realizaban distintas labores a bordo.

TERCERO.- El día 3 de enero de 2014, el juez de instrucción ordena detener al Sr. Silvestre-Holms, de nacionalidad española, administrador de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, con domicilio social en Lalín, y Senador de las Cortes Generales del Reino de España. Asimismo la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta un acta por infracciones laborales.

2. -.Cuestiones que se plantean.-

En relación con los antecedentes expuestos, se plantean las siguientes cuestiones jurídicas:

1.- Establecer las diferencias entre los contratos mercantiles y los contratos de carácter laboral, siendo estos últimos los que podrían haber motivado las prestaciones económicas de la Seguridad Social.

2.- Analizar los distintos contratos de carácter mercantil que pueden intuirse en este caso práctico.

3.- Llevar a cabo una explicación de cada uno de ellos y de sus características.

3. -.Fundamentos jurídicos.-

A) *Diferencias entre los contratos mercantiles y los contratos laborales*

Aunque la diferencia entre ambos tipos de contrato no parece compleja, a menudo se confunden y, desafortunadamente, se utiliza esa disparidad para cometer ilícitos contra la Seguridad Social y contra los trabajadores. Esto es así porque las responsabilidades del Sr. Silvestre-Holms, el administrador de la S. A., son distintas según desde qué óptica se analicen los contratos que formaliza la S. A. o el naviero con sus trabajadores.

Los contratos mercantiles pueden ser definidos como *aquellos que surgen como instrumento necesario para regular las relaciones jurídicas a que da lugar la actividad profesional del empresario con los adquirentes de bienes y servicios en el mercado, ya sean otros empresarios o de los llamados "consumidores"*⁴⁸.

Esto quiere decir (excluyendo a los consumidores que serán parte contratante en contratos tales como la compraventa) que la relación contractual se inicia en igualdad de condiciones cuando la otra parte es otro empresario. Por lo que la relación no está regulada por el Estatuto de los Trabajadores, sino por el Código de Comercio, y de forma subsidiaria por el Código Civil.

La persona sujeta a un contrato mercantil presta sus servicios a una empresa a cambio de una comisión. Se diferencia de los contratos de trabajo laborales en que en el contrato mercantil el trabajador es independiente, no depende de un empresario que le organiza cómo deber hacer su trabajo. Utiliza sus medios propios y la retribución es variable, pues depende de los resultados.

Si el contrato que se firma es mercantil, el trabajador debe darse de alta en el régimen de autónomos, ya que la empresa no cotiza por él a la Seguridad Social. Tampoco hay nóminas, el trabajador emite una factura para que la empresa le pague. Como en el contrato se suele establecer el pago en función de comisiones, los ingresos son inciertos, pero tanto si los hay como si no, el trabajador asume la obligación de pagar mensualmente su cuota a la Seguridad Social. Con un contrato mercantil no se cotiza para el paro, salvo que el trabajador haya elegido la cotización especial por desempleo dentro de su modalidad de autónomo.

En ocasiones, lo que ocurre es que el empresario contratante firma con el trabajador un contrato mercantil aunque en realidad no se cumplan los requisitos para tener esa condición, con el único objetivo de minimizar sus responsabilidades para con el trabajador y que se ocupe éste de las obligaciones con la Seguridad Social y no estar sujeto a tener que pagarle una nómina fija.

Jurisprudencialmente y en base a los artículos 1.1 y 8.1 del Estatuto de los Trabajadores, se ha venido desarrollando una doctrina que contiene las características que debe tener un contrato laboral. Si cuenta con ellas, no debe ser calificado nunca como contrato mercantil. Las características son, en primer lugar, la dependencia, que es la realización de la actividad en el ámbito de organización y dirección de otra persona,

⁴⁸ Definición extraída del manual "Instituciones de derecho mercantil, Volumen II" de Fernando Sánchez Calero y Juan Sánchez-Calero Guilarte. Los datos del mismo se adjuntan en la bibliografía.

es decir la subordinación del trabajador a la del empleador o empresario a favor de la cual se ejecuta el trabajo. En definitiva, la sujeción a las órdenes o instrucciones del empresario.

En segundo lugar, la ajenidad, que implica que los resultados de la actividad laboral del trabajador van a pertenecer desde el momento de su producción al empresario (ajenidad en los frutos) y porque es el empresario el que corre con los riesgos que de la actividad empresarial se deriven, ya que el trabajador tiene derecho a su salario con independencia de los resultados de la empresa (ajenidad en los riesgos)

En tercer lugar, la voluntariedad, que implica que las partes concluyen el contrato de forma voluntaria sin que pueda concurrir ningún tipo de coacción.

Y en último lugar, la retribución, donde se entiende que la relación habrá de ser retribuida⁴⁹.

En caso de duda, el juez en virtud de la presunción contenida en el art.8.1 del Estatuto de los Trabajadores fallará en favor de la laboralidad de la relación.

B) Posibles contratos mercantiles entre “Conservas y Congelados” y el naviero o empresa naviera

Deberá hacerse una aproximación al concepto de naviero y al concepto de dependientes del naviero, para poder explicar de mejor forma los posibles contratos mercantiles presentes.

El naviero es el empresario marítimo, es decir, aquella *persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos* (art. 10 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

No sabemos si “Conservas...” actúa como empresa naviera, pero la opción más posible es que “Conservas...” haya contratado con una empresa naviera (que lleva a cabo la explotación de buques propios o ajenos) para realizar el transporte de las mercancías, a través de un contrato mercantil. Se analizará, pues, la situación desde esta perspectiva.

Este contrato mercantil podría ser un contrato de arrendamiento de buque, un contrato de fletamento o un contrato de transporte marítimo. Procede establecer aquí las diferencias entre los mismos.

Un contrato de arrendamiento de buque formaliza la obligación del propietario del buque (arrendador), mediante la percepción de un determinado canon (flete), de poner a disposición del arrendatario (“Conservas...”) por un tiempo determinado el uso de un buque que no está armado y equipado (sin tripulación incluida). Al poner el buque a disposición de otra persona, el propietario pierde la posesión del mismo y por tanto pasaría a considerarse naviero a la persona que ostenta la posesión (“Conservas...”) porque explotaría el buque. Traduciendo esto a la realidad del supuesto práctico, la supuesta empresa naviera perdería la posesión y pasaría a tener la condición de naviera “Conservas y Congelados” habiendo contratado, por tanto, a la tripulación la S. A.

⁴⁹ Características nombradas en las sentencias del TS del 9 de marzo de 2010 (nº recurso 1443/2009) y del 10 de julio de 2007 (nº recurso 1412/2006), entre otras.

misma⁵⁰. Se puede formalizar este contrato a través del formulario BARECON elaborado por el BIMCO⁵¹.

Un contrato de fletamento es un acuerdo por el que una persona (fletante) se obliga a poner un buque armado y equipado (con tripulación incluida) a disposición de otra (fletador, que sería “Conservas...”) que pagará el flete, bien por un tiempo determinado o bien por la realización de uno o más viajes.

Se denomina fletamento “por tiempo” o *time charter* al fletamento por un tiempo determinado, que es cuando el fletante pone a disposición del fletador durante un período de tiempo determinado un buque armado y equipado.

Se denomina fletamento “por viaje” cuando el compromiso es la realización de uno o más viajes, independientemente del tiempo que lleve. Dentro de esta categoría existen otras clasificaciones referentes al número de viajes: si son uno o varios, o si es uno de ida y vuelta que es llamado “viaje redondo”; o referentes al espacio del buque que se pone a disposición: fletamento total o parcial, es decir, cuando se trata de la totalidad del buque o de una parte, respectivamente.

Según sea “por tiempo” o “por viaje”, el contrato se formaliza mediante una póliza diferente. En el primer caso a través de la póliza BALTIME y en el segundo a través de la GENCON.

En el fletamento no existe ningún compromiso respecto a la carga, al igual que en el arrendamiento. Es algo así como una especie de “préstamo” de un buque, donde el fletante “presta” el buque ya preparado y el fletador paga el “préstamo”. La diferencia respecto al arrendamiento reside en que el buque sí está armado y equipado y el fletante no pierde la posesión del buque en ningún momento (siendo representado en el buque por el capitán o patrón) y por tanto no se transmite la condición de naviero. No es lo mismo “alquilar” algo que “prestar” algo⁵².

Por último, un contrato de transporte marítimo de mercancías es aquél por el que una persona asume, mediante un determinado precio, la obligación de transportar por mar, de un lugar a otro, mercancías bajo su propia custodia. Existen dos tipos de contrato de transporte marítimo: el internacional y el de cabotaje; uno regulado por la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, que introdujo en España las “Reglas de La Haya”, y el otro por el Código de Comercio.

Una de las diferencias entre el transporte marítimo en relación con el arrendamiento y el fletamento es que en el de transporte sí hay obligación por parte del porteador de custodiar las mercancías. El transporte, además, es un tipo de contrato en el que no se cede el buque, no se pone a disposición de nadie ni equipado o sin equipar, sino que el naviero se compromete únicamente al traslado de las mercancías.

⁵⁰ Esto tiene importancia para lo que se analizará en el quinto informe “Informe sobre la posible responsabilidad del Sr. Silvestre-Holms, administrador de “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”.

⁵¹ *Baltic and International Maritime Council*. Todos los formularios aquí expresados se encuentran en el Anexo 2.

⁵² Estas referencias a figuras contractuales que no corresponden con el tema que se está tratando únicamente tienen como fin facilitar la comprensión de las diferencias entre el arrendamiento y el fletamento.

El contrato de transporte marítimo de mercancías se realiza a través de un documento llamado conocimiento de embarque que puede formalizarse a través del formulario COMBICONWAYBILL realizado también por el BIMCO.

Los contratos anteriormente expuestos son los que podrían existir entre “Conservas y Congelados” y la empresa naviera, que se dedica a explotar el uso de buques.

C) Posibles contratos mercantiles entre el naviero o empresa naviera y la compañía de gestión naviera

Los contratos mercantiles que tendrían lugar a continuación se celebrarían entre la empresa naviera (que previamente contrató con “Conservas y Congelados”) y una supuesta compañía de gestión naviera (colaboradora independiente de la empresa naviera) que se encargará de llevar a cabo la contratación de los colaboradores dependientes del naviero, entre otras cosas. La compañía de gestión naviera normalmente representa al naviero y, por tanto, es como si estuviera contratando el naviero utilizando como intermediario a otro.

Para analizar esta posibilidad, debemos señalar que los colaboradores dependientes del naviero son un conjunto de personas llamado “dotación” que desempeñan diversas funciones a bordo del buque. Son, por tanto, las personas que se contratan para el servicio del buque. La dotación está formada por el capitán, los oficiales y la tripulación.

Existen dos posibilidades en lo relativo a la contratación del capitán y tripulación. Según la obra de la profesora Angélica Díaz de la Rosa, “*Los contratos de gestión de tripulación de buques*”, el naviero puede contratar directamente a su tripulación a través de un contrato laboral de embarco, o bien, que es lo más común, el naviero puede firmar un contrato mercantil (contrato de gestión de tripulación) con un colaborador independiente (compañía de gestión naviera) que se encargue de celebrar los contratos de embarco, ajuste o enrolamiento oportunos, que son de carácter laboral, al estar sujetos a las órdenes de ese colaborador independiente o del naviero por contar con las características propias laborales y no mercantiles de dependencia y subordinación.

El colaborador independiente, que representaría al naviero, suele ser una compañía de gestión naviera especializada precisamente en ese tipo de contratos relativos a la tripulación, seguros de accidentes e incapacidad, tramitación de visados, promoción de la capacidad del buque mediante actividades de flete, etc.

Es necesario mencionar de nuevo la existencia de una organización internacional una de las mayores asociaciones privadas del mundo marítimo llamada BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*). Esta entidad se ha encargado de elaborar unos modelos de contrato de gestión de tripulaciones de buques⁵³, que será aquél que formalicen el naviero y la compañía gestora, para que ésta última realice los contratos de embarco con la tripulación.

⁵³ Los modelos mencionados se encuentran en el Anexo 2. Son los formularios «CREWMAN-A» y «CREWMAN-B», elaborados por el organismo internacional BIMCO.

El contrato de gestión de tripulaciones de buques, *una figura a medio camino entre el Derecho marítimo laboral y el Derecho marítimo mercantil* (en palabras de la profesora Angélica Díaz de la Rosa), tiene como objeto la contratación por cuenta ajena de los miembros de las tripulaciones de buques mercantes, la contratación de seguros, así como la gestión sucesiva de las relaciones laborales resultantes, entre otras cosas.

A pesar de que este contrato es bastante específico, podría amoldarse a las características de cinco contratos mercantiles diferentes: arrendamiento de obra, arrendamiento de servicios, mandato o comisión mercantil, agencia, o mediación o corretaje. La autora del manual que se citó anteriormente afirma que se trata de una modalidad de la comisión mercantil, pero con algunas especialidades como la atipicidad, su frecuente internacionalidad, el recurso a modelos contractuales prerredactados (como los expuestos en el Anexo 2) y la fraccionabilidad de contenido.

La comisión mercantil viene regulada en el artículo 244 del Código de Comercio y se asemeja tanto al objeto del contrato de gestión de tripulaciones porque es un mandato por el que el comisionista (en este caso, compañía gestora) se obliga a realizar o a participar en un acto o contrato mercantil por cuenta de otra persona llamada comitente (en este caso, naviero).

Por tanto y en definitiva, el contrato de gestión es un contrato mercantil, una modalidad especial del contrato de comisión mercantil, y es el celebrado entre el naviero y la compañía de gestión naviera.

D) Posibles contratos laborales entre la compañía de gestión naviera y la tripulación, y la compañía de gestión naviera y el asegurador

No se profundizará acerca de los posibles contratos laborales entre la compañía gestora y los tripulantes por no ser objeto de pregunta específica en este caso práctico.

Sin embargo, se podría añadir una breve referencia en relación a la responsabilidad del gestor por los hechos ilícitos de los tripulantes enrolados, como consecuencia del contrato de gestión que le habilitó para contratar con ellos.

El gestor, al actuar por cuenta ajena, en principio no asumiría la responsabilidad pues actuó representando al naviero. Si se quiere, podría incluso existir una responsabilidad solidaria entre el gestor y el naviero, pero Díaz de la Rosa opina que lo más adecuado es incluir en los contratos de gestión de tripulación una cláusula en la que se estipule que los gestores quedan libres de toda responsabilidad en lo relativo a la actuación de la tripulación, salvo que estos actos sean consecuencia de un acto negligente de los gestores (los formularios «CREWMAN-A» y «CREWMAN-B» la contienen).

En lo relativo al posible contrato entre la compañía gestora y el asegurador para contratar un seguro, es necesario decir que en el contrato de gestión viene incluida la obligación de la contratación de seguros por parte de la compañía gestora. Por tanto, entre la compañía gestora y un supuesto asegurador se realizarían uno o varios contratos de seguro. Los seguros marítimos vienen regulados en los artículos 737 y siguientes del Código de Comercio.

4. -.Conclusiones.-

A modo de conclusión relativa a este cuarto informe del supuesto práctico, se puede inferir lo siguiente:

1.- Los contratos mercantiles y los laborales se diferencian entre sí porque en los primeros las partes contratantes son sujetos independientes uno del otro, con su propia organización. Los laborales se caracterizan por su dependencia, ajenidad, voluntariedad y por su retribución periódica.

2.- Los posibles contratos mercantiles entre “Conservas y Congelados” y el naviero o empresa naviera pueden ser el de arrendamiento de buque, el de fletamento y el de transporte marítimo, dependiendo de cuales sean las características de los contratos formalizados podrán ser unos u otros.

3.- El posible contrato mercantil entre el naviero o empresa naviera y la compañía de gestión naviera es el contrato de gestión de tripulaciones de buques, que es aquél donde se acuerda que la compañía de gestión va a realizar por cuenta del naviero contratos con el objeto de contratar a la tripulación, entre otras cosas.

4.- El posible contrato laboral, en este caso, entre la compañía de gestión naviera y la tripulación es el contrato de embarco, ajuste o enrolamiento. A pesar de no ser objeto de este informe, nombrar este contrato es necesario para finalizar la cadena contractual comenzada desde “Conservas y Congelados” hasta la tripulación.

5. -.Normativa aplicable.-

Para la realización de este informe se ha acudido a la siguiente normativa y jurisprudencia:

- Aplicación por analogía de los artículos 1542 y siguientes del *Código Civil*.
- Los artículos 244, 652 y siguientes, y 737 y siguientes del *Código de Comercio*.
- El artículo 1.1 y 8.1 del *Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores*.
- El artículo 10 del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.
- Jurisprudencia relacionada y a la que se hará referencia:
 - Tribunal Supremo:
 - Sentencia nº recurso 1443/2009, de 9 de marzo de 2010.
 - Sentencia nº recurso 1412/2006, de 10 de julio de 2007.

V. Informe sobre la posible responsabilidad del Sr. Silvestre-Holms, administrador de “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”

1. -.Antecedentes de hecho.-

PRIMERO.- Como ya se expuso en los anteriores informes, el buque *Pobre Mitrofán* con pabellón Español, procedente de Mauritania, es interceptado en zona económica exclusiva con un supuesto cargamento de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, y del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando.

SEGUNDO.- Durante la inspección del barco, los agentes incautan 2.000 cajetillas de tabaco y detienen a todos los miembros de la tripulación, entre los que se encuentran seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas, todos ellos sin contrato de trabajo. Sin embargo, salvo en el caso de los ciudadanos españoles y daneses, no se encuentra documentación alguna que acredite la identidad ni la nacionalidad del resto de la tripulación, salvo sus declaraciones verbales.

TERCERO.- Salvo los nacionales españoles, el resto de los tripulantes alegan haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes.

El patrón del barco, el Sr. Gutiérrez (de nacionalidad española), niega las acusaciones de tráfico ilícito de migrantes, y declara que todos los detenidos eran tripulantes del barco y que, por tanto, todos ellos realizaban distintas labores a bordo. Asimismo, niega tener constancia de las cajetillas de tabaco y que, en todo caso, habrían sido introducidas y ocultadas por la tripulación sin su conocimiento ni consentimiento.

CUARTO.- El día 3 de enero de 2014, el juez de instrucción ordena detener al Sr. Silvestre-Holms, de nacionalidad española, administrador de la empresa “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, con domicilio social en Lalín, y Senador de las Cortes Generales del Reino de España.

2. -.Cuestiones que se plantean.-

En relación con los antecedentes expuestos, se plantean las siguientes cuestiones jurídicas:

1.- Establecer el tipo de responsabilidad que se produciría en función del tipo de contrato mercantil que se aplique al caso práctico.

2.- Determinar el modo de actuación para poder procesar al administrador de la S. A., el Sr. Silvestre-Holms.

3.- Esclarecer la responsabilidad penal y civil del Sr. Silvestre-Holms ante los hechos acaecidos en relación con el buque *Pobre Mitrofán* el que, supuestamente,

transportaba un cargamento de la empresa que él mismo administra. El cargamento resultó ser 2.000 cajetillas de tabaco y varias personas que afirman ser víctimas de tráfico ilícito de migrantes.

4.- En aras de determinar con concreción la responsabilidad del administrador, se deberán apuntar las características de los delitos cometidos y sus posibles formas de ejecución.

3. -.Fundamentos jurídicos.-

A) Responsabilidad del administrador en el marco del contrato de arrendamiento, de fletamento o de transporte marítimo

Si se pretende determinar con precisión la responsabilidad del administrador, es necesario observar la situación desde tres ópticas diferentes. Como no sabemos qué contrato formalizó con el supuesto naviero, dueño o simple explotador del buque, se distinguirá la responsabilidad en el supuesto de haber formalizado un arrendamiento, un fletamento o un transporte.

Partiendo de esta base, si el administrador o la S. A. de la cual él es responsable firmó un contrato de arrendamiento de buque con el naviero, toda la responsabilidad referente al contrabando y al tráfico ilícito de migrantes caerá sobre el Sr. Silvestre-Holms, administrador de la S. A. Esto es así porque el buque, como ya se dijo en el cuarto informe, no se arrienda equipado y con tripulación, sino que únicamente se cede el buque en sí sin tripulación, etc.: lo que provoca que todas las gestiones referentes al cargamento, a los tripulantes y al resto del equipo sean asumidas por el administrador o la S. A. y, por tanto, sean responsabilidad del mismo.

En caso de que se hubiese tratado de un contrato de fletamento, el asunto es un poco más complejo porque la tripulación no es contratada por la S. A., sino por el naviero o por su empresa gestora (representante del naviero). Por tanto, la responsabilidad respecto al tráfico ilícito de migrantes será del naviero que supuestamente los contrató y la responsabilidad del contrabando será de la S. A. pues nada tiene que ver el naviero con el cargamento que quieren transportar los de la S. A. porque, una vez equipado y armado, el buque se deja a disposición de la S. A.

Si el contrato fuese simplemente un transporte marítimo, la responsabilidad que generaba la existencia del fletamento será la misma que la que genera el transporte marítimo. Esto es así porque el buque no se llega a arrendar, ni a ceder, ni a prestar. El buque sigue estando en poder del naviero habiendo éste contratado a la tripulación y es ajeno únicamente al contenido, si cabe, de la mercancía que tiene que transportar.

Y, por último, hay una posibilidad común entre los tres contratos. En caso de que se probase que el tabaco fue introducido y ocultado por los tripulantes, éstos serían los responsables del contrabando.

B) Procesamiento especial por ser Senador de las Cortes Generales

El hecho de que el Sr. Silvestre- Holms sea Senador de las Cortes Generales, además de administrador de “Conservas...” bien podría generar una causa de incompatibilidad. En este sentido cabe comenzar la exposición señalando que la *Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General* (en adelante, LOREG) establece las causas de inelegibilidad, es decir, las causas por las cuales una persona no puede ser elegida electoralmente. Pues bien, estas causas son, a su vez, las mismas que las de incompatibilidad (art. 6.4 LOREG). Esto es lo dispuesto sobre el tema en el Título I de la LOREG, en las Disposiciones comunes para las elecciones por sufragio universal directo; sin embargo, existe un Título II dedicado al asunto que nos ocupa llamado “Disposiciones Especiales para las elecciones de Diputados y Senadores” (art. 154 al 175).

El artículo 157 es el que nos dice que *el mandato de los Diputados y Senadores se ejercerá en régimen de dedicación absoluta en los términos previstos en la Constitución y en la presente Ley también establece que el mandato de los Diputados y Senadores será incompatible con el desempeño, por sí o mediante sustitución, de cualquier otro puesto, profesión o actividad, públicos o privados, por cuenta propia o ajena, retribuidos mediante sueldo, salario, arancel, honorarias o cualquier otra forma.*

No obstante, existe una excepción a esta regla y reside en el artículo 159.3.c donde se permite que *de la prohibición de ejercicio de actividades públicas y privadas a que se refieren el artículo 157.2 (las expresadas en el párrafo anterior) y el presente, se exceptúan tan sólo: (...) c) Las actividades privadas distintas de las recogidas en el apartado 2 de este artículo⁵⁴ que serán autorizadas por la respectiva Comisión de cada Cámara, previa petición expresa de los interesados. La solicitud y la autorización que se otorgue se inscribirán en el Registro de Intereses a que se refiere el artículo 160 de la presente Ley.* Es decir, se extrae de lo expuesto que no estamos ante ningún caso de los del artículo 159.2 y que, para ser administrador de la S. A., el Sr. Silvestre-Holms tendría que haber pedido la autorización correspondiente a la Comisión del Senado.

Al margen de esta supuesta irregularidad en caso de que no esté autorizado para llevar a cabo esa actividad empresarial, el procesamiento penal de un Senador no sigue el mismo procedimiento que en caso de un ciudadano estándar. La LECrim desde su artículo 750 al 756 nos expone la forma de proceder en caso de tener que procesar a un

⁵⁴ Artículo 159.2. *En particular, es en todo caso incompatible la realización de las conductas siguientes:*
a) *Las actividades de gestión, defensa, dirección o asesoramiento ante cualesquiera Organismos o Empresas del sector público estatal, autonómico o local, respecto de asuntos que hayan de resolverse por ellos (...).*
b) *La actividad de contratista o fiador de obras, servicios, suministros y, en general, cualesquiera contratos que se paguen con fondos de Organismos o Empresas del sector público estatal, autonómico o local (...).*
c) *El desempeño de puestos o cargos que llevan anejas funciones de dirección, representación, asesoramiento o prestación de servicios en Empresas o Sociedades arrendatarias o administradoras de monopolios.*
(...)
g) *Y cualesquiera otras actividades que por su naturaleza sean incompatibles con la dedicación y las obligaciones parlamentarias contenidas en los respectivos Reglamentos.*

Diputado o Senador. El juez de instrucción que ordenó detener al Sr. Silvestre-Holms tendría que haber obtenido previamente una autorización del Senado. Hasta que el Senado resuelva, *se suspenderán por el Secretario judicial los procedimientos desde el día en que se dé conocimiento a las Cortes, estén o no abiertas, permaneciendo las cosas en el estado en que entonces se hallen.*

Si el Senado resolviese negando la autorización, se sobreseerá respecto al Senador. La petición de autorización recibe el nombre de suplicatorio, en el que también se remitirán los *cargos que resulten contra el Senador, con inclusión de los dictámenes del Fiscal y de las peticiones particulares en que se haya solicitado la autorización.* Dado que no se trata de un delito cometido *in fraganti* por el Senador, consideramos que no procede comentar el procedimiento para ese caso.

C) La responsabilidad penal del Sr. Silvestre-Holms

El Sr. Silvestre-Holms, al ser el administrador de la sociedad anónima “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.”, es el máximo responsable de las acciones que se llevan a cabo en nombre de la empresa, según se deduce del artículo 31 del CP⁵⁵; como sería en este caso el haber contratado con un naviero el arrendamiento o fletamento de un buque o realizar la travesía que realizó el buque *Pobre Mitrofán* desde Mauritania con motivo del transporte de una supuesta mercancía que tiene dudosa vinculación con el objeto de la propia empresa.

Sin embargo, no es sólo el Sr. Silvestre-Holms el que responde de las infracciones cometidas en el seno de su sociedad, sino que la propia empresa, es decir, la persona jurídica, puede ser también penalmente responsable.

Se hace imprescindible la inclusión aquí del artículo 31 bis del CP que establece, entre otras cosas, que *en los supuestos previstos en este Código, las personas jurídicas serán penalmente responsables de los delitos cometidos en nombre o por cuenta de las mismas, y en su provecho, por sus representantes legales y administradores de hecho o de derecho.* Se puede percibir que existe una discordancia entre lo expuesto en este artículo y los hechos acaecidos, ya que el administrador de la empresa, en principio, no fue el autor material de las infracciones. Él no se encontraba en el buque y fue la tripulación, supuestamente, la que introdujo el tabaco, y fue el naviero o la compañía de gestión naviera en su nombre la que contrató a los inmigrantes sin papeles.

Cuando se habla de los *supuestos previstos en este Código*, es necesario decir que el artículo 318.4 bis del CP y el artículo 11.1 de la LORC, dedicados al tráfico ilícito de migrantes y a las infracciones administrativas de contrabando, respectivamente, permiten penar a las personas jurídicas.

No obstante, el artículo 31 bis continúa en un segundo párrafo y señala que *las personas jurídicas serán también penalmente responsables de los delitos cometidos, en el ejercicio de actividades sociales y por cuenta y en provecho de las mismas, por quienes, estando sometidos a la autoridad de las personas físicas mencionadas en el*

⁵⁵ Artículo 31.1 CP: *El que actúe como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, o en nombre o representación legal o voluntaria de otro, responderá personalmente, aunque no concurran en él las condiciones, cualidades o relaciones que la correspondiente figura de delito o falta requiera para poder ser sujeto activo del mismo, si tales circunstancias se dan en la entidad o persona en cuyo nombre o representación obre.*

párrafo anterior, han podido realizar los hechos por no haberse ejercido sobre ellos el debido control atendidas las concretas circunstancias del caso.

Es acertada la aportación del profesor Nicolás Rodríguez García al afirmar que se parte de la idea de que *las personas jurídicas están obligadas a tener un programa de prevención de delitos en el que de manera general estén implicados todos los integrantes de la empresa —dirigentes y empleados— pero que de forma específica esté liderado —o al menos del que formen parte— por expertos penalistas que diseñen y ejecuten una estrategia empresarial jurídica de previsión e intervención en los delitos*⁵⁶. Es aquí donde se materializa a la realidad la noción de “debido control” que está expresada en el artículo 31 bis del CP. Por tanto, el naviero, por actuación de la compañía gestora, sería el responsable de no haber ejercido el debido control.

No está de más mencionar aquí que el CP enumera las sanciones que pueden ser impuestas a la sociedad en su artículo 33.7, las cuales siempre tienen la consideración de graves. Son la multa por cuotas o proporcional, la disolución de la persona jurídica, la suspensión de sus actividades por un plazo que no podrá exceder de cinco años, la clausura de sus locales y establecimientos por un plazo que no podrá exceder de cinco años o la prohibición de realizar en el futuro las actividades en cuyo ejercicio se haya cometido, favorecido o encubierto el delito, también la inhabilitación para obtener subvenciones y ayudas públicas, para contratar con el sector público y para gozar de beneficios e incentivos fiscales o de la Seguridad Social y la intervención judicial para salvaguardar los derechos de los trabajadores o de los acreedores por el tiempo que se estime necesario.

Son numerosos los instrumentos jurídicos internacionales que venían demandando en España una respuesta clara en relación con la responsabilidad de las personas jurídicas, la cual no se había instaurado hasta la reforma del año 2010 que es cuando se regula de manera pormenorizada este asunto.

Sobre todo, se insistió en aquellas figuras delictivas donde la posible intervención de las personas jurídicas se hace más evidente, entre las que se encuentra la trata de seres humanos y la inmigración ilegal. En el ámbito al que nos estamos refiriendo, la *Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional* (Convención de Palermo) establece en su artículo 10 la responsabilidad de las personas jurídicas por participación en delitos graves en que esté involucrado un grupo delictivo organizado. Esa responsabilidad podrá ser penal, civil o administrativa, sin perjuicio de la responsabilidad penal que incumba a las personas naturales que hayan perpetrado los delitos.

Al ser posible afirmar que la persona jurídica es penalmente responsable, pueden darse en este supuesto dos situaciones distintas. En la primera situación, en caso de que sea cierto que la S. A. resulta tener verdadero funcionamiento detrás de su personalidad jurídica o incluso si se trata de un organización criminal dedicada a la perpetración de delitos tales como los cometidos (art. 318.4 bis CP) serán responsables “Conservas...” y el administrador, o el naviero, en virtud del artículo 31 y 31 bis del CP; o se dará la segunda situación, donde será responsable sólo el administrador, o el naviero, si se aplica en este caso la doctrina del levantamiento del velo.

⁵⁶ Fragmento de la ponencia “Análisis de la regulación legal de la responsabilidad penal de las personas jurídicas en España” de Nicolás Rodríguez García, profesor titular de Derecho Procesal y acreditado para el cuerpo de Catedráticos de la Universidad de Salamanca.

D) Posible aplicación de la doctrina del levantamiento del velo

A pesar de que la doctrina del levantamiento del velo se suele aplicar ante delitos de elusión de pago de deudas societarias y de obligaciones tributarias, tiene como finalidad general desplazar la figura de la persona jurídica cuando ésta es una mera fachada y su existencia responde únicamente a la protección del administrador y de sus socios.

La primera sentencia española que aplicó la doctrina del levantamiento del velo fue la sentencia del TS del 28 de mayo de 1984. En ella se expresa que *desde el punto de vista civil y mercantil (...) se ha decidido prudencialmente, y según casos y circunstancias, por aplicar por vía de equidad y acogimiento del principio de la buena fe, la tesis y práctica de penetrar en el "substratum" personal de las entidades o sociedades, a las que la ley confiere personalidad jurídica propia, con el fin de evitar que al socaire de esa ficción o forma legal (de respeto obligado, por supuesto) se puedan perjudicar ya intereses privados o públicos o bien ser utilizada como camino del fraude, admitiéndose la posibilidad de que los jueces puedan penetrar ("levantar el velo jurídico") en el interior de esas personas cuando sea preciso para evitar el abuso de esa independencia en daño ajeno o de "los derechos de los demás" o contra interés de los socios, es decir, de un mal uso de la personalidad, en un "ejercicio antisocial" de su derecho.*

Se aprecia aquí también de gran interés la mención de la *Circular 1/2011 relativa a la responsabilidad penal de las personas jurídicas conforme a la reforma del Código Penal efectuada por la LO 5/2010* emitida por la Fiscalía General del Estado.

En las conclusiones de este documento, se afirma que *en aquellos casos en los que se detecte la existencia de sociedades pantalla o de fachada caracterizadas por la total ausencia de auténtica actividad, organización, infraestructura, patrimonio etc., utilizadas como herramientas del delito y/o para dificultar su investigación, nada obsta a que los Sres. Fiscales recurran a la figura de la simulación contractual o a la doctrina del levantamiento del velo, a los efectos de aflorar a las personas físicas amparadas por la ficción de independencia y alteridad de la sociedad pantalla, evitando imputar a estas últimas aun a pesar de que puedan gozar de personalidad jurídica y por tanto, y desde un punto de vista estrictamente formal, podría serles de aplicación el artículo 31 bis del Código Penal.*

Los Sres. Fiscales valorarán asimismo la pertinencia de imputar únicamente a la persona física, levantando también en este caso el velo societario, en aquellos supuestos -preferentemente de negocios o actividades unipersonales que adopten formas societarias- en los que la personalidad jurídica sea del todo ajena a la comisión del hecho delictivo, se detecte la falta de verdadera alteridad de la entidad corporativa y exista un solapamiento total entre la voluntad del gestor y la de la persona jurídica, de modo que la imputación conjunta de la persona física y la jurídica pueda generar en la práctica un supuesto de bis in ídem.

Evidentemente, harían falta determinadas pruebas de las que no disponemos para llevar a cabo esta actuación. Si pudiera llegar a probarse que la sociedad "Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A." o que la empresa naviera es una sociedad pantalla y que sólo era un mero instrumento para encubrir la comisión de los delitos, se castigaría únicamente a las personas físicas que están detrás de la persona jurídica. Deberían

incluso llevarse a cabo averiguaciones sobre la existencia o no de una organización delictiva bajo esa fachada de sociedad.

E) Delito de tráfico ilícito de migrantes: características y forma de ejecución

El delito de tráfico ilícito de migrantes es un delito complejo de consumación anticipada, ya la fórmula “promover, favorecer o facilitar” (art. 318 bis CP) favorece tal consumación y por tanto dificulta enormemente la apreciación de fórmulas menores de participación, como la complicidad, o de ejecución, como la tentativa.

Es anticipada porque es irrelevante que no se concluya la operación por causas ajenas a la voluntad del presunto delincuente y se considerará consumado el delito aunque la interceptación del transporte se produzca antes de llegar a la costa española o a la de cualquier país de la Unión Europea (en este caso, muy probablemente, a Dinamarca⁵⁷).

No puede ser cometido respecto de ciudadanos de la Unión Europea, es decir, los daneses no podrían ser considerados víctimas de tráfico ilícito de migrantes; y para apreciar este delito es indiferente el menor o mayor número de inmigrantes transportados⁵⁸.

Se puede observar una excesiva amplitud del concepto de autor y confusión entre consumación y formas de imperfecta ejecución.

La explicación puede encontrarse en el art. 2 de la *Directiva 2002/90/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2002*, destinada a definir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares, donde se establece que tanto la instigación como la complicidad y el intento de estos comportamientos han de ser punibles. Pero eso no significa que deba imponerse la misma pena en cada una estas formas delictivas.

El delito de inmigración clandestina se considera consumado, sin que quepa la apreciación de formas imperfectas de ejecución si se ha desarrollado la actividad tendente al favorecimiento de la inmigración aún en el caso de que no se haya producido la entrada en España o no se haya alcanzado la finalidad perseguida con la acción delictiva.

Ante determinados aspectos poco claros del artículo 318 bis del CP en su tipo básico, la Fiscalía General del Estado en 2006 exhortó a los fiscales a atemperar su actuación, respetando el principio de responsabilidad por el hecho, el principio de culpabilidad y el principio de proporcionalidad, ajustando la entidad de las penas en función de la gravedad del hecho realizado.

Dispone el apartado segundo del 318 bis, entre otras cosas, que *si la víctima fuera menor de edad o incapaz, (los autores) serán castigados con las penas superiores en grado a las previstas en el apartado anterior*. Por tanto, el hecho de ser la víctima

⁵⁷ El hecho de que el buque estuviera a 50 millas de España lleva a pensar que no se dirigía a nuestro país, sino que tenía un destino más al norte. Teniendo en cuenta que las únicas personas documentadas eran los españoles y los daneses, y, en relación con estos últimos, que no tiene mucho sentido que sean objeto de tráfico de migrantes, se podría llegar a deducir que el buque se dirigía a Dinamarca y que las personas de ambas nacionalidades europeas son autoras materiales del delito.

⁵⁸ Esto último según la sentencia del TS 491/2005, de 18 de abril.

menor o incapaz agrava doblemente la conducta con una pena de prisión de entre 8 años y un día y 12.

Dado que no es lo mismo, a la hora de dilucidar la existencia de consentimiento de la supuesta víctima de tráfico, que el menor tenga casi 18 años o que tenga, por ejemplo, 5 años, convendría tener en cuenta lo dispuesto por la *Circular 3/2009 sobre protección de los menores víctimas y testigos*, de la Fiscalía General del Estado, que establece que *aun asumiendo que el mero hecho de la minoría de edad hace merecedor al testigo de un tratamiento especial, la intensidad de la protección puede graduarse, atendiendo a la edad del menor*.

Es importante señalar que cuando el menor acompaña a cualquiera de sus padres en el episodio inmigratorio no es aplicable esta circunstancia agravatoria ya que no hay riesgo concreto de lesión de los derechos del niño al estar amparado por sus progenitores. A la luz de nuestro supuesto práctico, se puede apreciar la presencia de dos menores de edad que, al estar acompañadas por sus padres, no provocarían la aplicación aquí de esta agravante.

Por último, se hace necesario añadir que cuando los autores sean los jefes, administradores o encargados de una organización o asociación delictiva, se les aplicará la pena en su mitad superior, que podrá elevarse a la inmediatamente superior en grado, según el artículo 318.4 bis del CP.

F) La responsabilidad civil o mercantil del Sr. Silvestre-Holms

Al margen de la responsabilidad penal, no se deben olvidar la responsabilidad civil o mercantil que se encuentra en la *Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital* (en adelante, LSC), consecuencias del incumplimiento de los deberes inherentes al cargo por parte del administrador.

Desde el artículo 225 hasta el 232, se aprecia en la LSC una relación de los distintos deberes que, de ser incumplidos, motivarían la responsabilidad recogida en el artículo 236 de la LSC donde se establece que *los administradores de derecho o de hecho como tales, responderán frente a la sociedad, frente a los socios y frente a los acreedores sociales, del daño que causen por actos u omisiones contrarios a la ley o a los estatutos o por los realizados incumpliendo los deberes inherentes al desempeño del cargo*. Estos deberes son el de diligente administración, el de lealtad, el de prohibición de utilizar el nombre de la sociedad y de invocar la condición de administrador, la prohibición de aprovechar oportunidades de negocio, la comunicación de la existencia de cualquier conflicto de intereses, el de prohibición de competencia y el deber de secreto.

A la luz del supuesto ante el que nos encontramos, los deberes que quizá se hayan incumplido son el de diligente administración y el de lealtad, ya que al haber permitido que esa travesía se llevara a cabo el administrador no está siendo diligente, si a su conducta se le puede llamar así, y al no imponer el debido control tampoco ha defendido los intereses sociales de la S. A.

Todo ello debería tenerse en consideración salvo que, efectivamente, tal y como se señaló previamente, la sociedad sea una sociedad pantalla cuya existencia esté

únicamente motivada por la necesidad de encubrir las actividades que se estaban llevando a cabo en su nombre.

Por tanto, la doctrina del levantamiento del velo podría ser de aplicación dejando de lado la existencia de la sociedad, que no parece más que una fachada, para dirigir la actuación sancionadora directamente contra el administrador y contra los autores materiales, los cuales deben ser objeto de prueba e investigación para afirmar su culpabilidad.

4. -.Conclusiones.-

A modo de conclusión relativa a este último informe del supuesto práctico, se puede dilucidar lo siguiente:

1.- El Sr. Silvestre-Holms es responsable penal y civil de la comisión de una infracción administrativa muy grave de contrabando de tabaco y de un delito de tráfico ilícito de migrantes, al ser el administrador de derecho de la sociedad “Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.” y ostentar por ello la responsabilidad personal de todas las acciones que se lleven a cabo en esa entidad (art. 31 CP). Todo ello, si llegase a probarse que él era conocedor de las actividades y que las permitió.

2.- Responderá penal y civilmente también la persona jurídica con las sanciones pertinentes si no se procediese a la aplicación de la doctrina del levantamiento en caso de que no se apreciaran motivos para ello. Si tal doctrina se aplicase, únicamente responderá la persona física que estaba amparada por la ficción de la persona jurídica.

3.- La infracción administrativa muy grave por contrabando no presenta problemas a la hora de materializar la pena correspondiente, la cual sería una multa con las características que se expresaron en el primer informe.

El delito de tráfico ilícito de migrantes, sin embargo, fue merecedor de varias matizaciones. Se considera un delito consumado con solo “promoverlo, favorecerlo o facilitar” tal y como se tipifica en el artículo 318 bis del CP, y contiene varias agravaciones, entre ellas, el hecho de que alguna de las víctimas sea menor de edad y que los autores sean los jefes, administradores o encargados de una organización o asociación delictiva.

5. -.Normativa aplicable.-

Para la realización de este informe se ha acudido a la siguiente normativa y jurisprudencia:

- Los artículos 157 y 159.3.c de la *Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General*.

- El artículo 11.1 de la *Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando*.

- Los artículos 31, 31 bis, 33.7, 318.4 bis del *Código Penal*.
- Los artículos 750 a 756 de la *Ley de Enjuiciamiento Criminal*.
- Los artículos 225 a 232 y 236 del *Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital*.
- La *Directiva 2002/90/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2002, destinada a definir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares*.
- El artículo 10 de la *Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional* (Convención de Palermo).
- *Circular 3/2009 de la Fiscalía General del Estado*.
- *Circular 1/2011 de la Fiscalía General del Estado*.
- Jurisprudencia relacionada y a la que se hará referencia:
 - Tribunal Supremo:
 - Sentencia del 28 de mayo de 1984.
 - Sentencia 491/2005, de 18 de abril.

Conclusiones finales

Una vez elaborados los cinco informes sobre el supuesto práctico, procede realizar unas breves conclusiones finales relativas a las respuestas que se demandaban en cada informe.

La actuación de las autoridades españolas respecto al buque *Pobre Mitrofán* es legal y correcta. A pesar de hallarse el barco en zona económica exclusiva, la detención se puede llevar a cabo porque el pabellón que ostentaba era español. La Guardia Civil también es autoridad competente para realizar este tipo de detenciones, tal y como se expresó en el primer informe. La incautación del tabaco, así como la detención de todos los tripulantes, es también adecuada y ajustada a Derecho.

Las solicitudes de asilo deben admitirse a trámite y concederse en el caso de la familia de Burkina Faso. No obstante, los daneses, peruanos y filipinos verán inadmitidas a trámite sus solicitudes por no cumplir, por diferentes motivos, los requisitos para ser admitidas.

La familia de Burkina Faso solicita unas prestaciones de la Seguridad Social que deben ser denegadas, ya que estos ciudadanos no reúnen las características necesarias para gozar de ellas.

El acta de infracciones laborales es procedente, si se llegase a probar que los tripulantes trabajaban efectivamente en el buque, tal y como declaró el patrón. El motivo es la existencia de varias infracciones laborales cometidas sobre los tripulantes de existir, al menos en la práctica, un contrato de embarco, ajuste o enrolamiento.

Aparecen diversos contratos mercantiles en este supuesto práctico, a saber, el arrendamiento de un buque, el fletamento del mismo o el transporte marítimo de mercancías. No se debe olvidar el contrato de gestión de tripulaciones de buques, ni el contrato de seguro realizado por la supuesta compañía gestora naviera.

La responsabilidad del administrador, el Sr. Silvestre-Holms, es dudosa. Al no saber con certeza cuántos sujetos están implicados en el asunto, el baile de responsabilidades no es estático y va variando según sumamos y eliminamos sujetos intervinientes. En líneas generales, el administrador siempre será responsable en caso de que la S. A. de la que es administrador se vea afectada bien en sus intereses o en el interés de sus socios. También será responsable si se pudiera demostrar la introducción por parte de la S. A., sin injerencias de nadie más, del cargamento de tabaco en el buque y si desde la sociedad anónima se hubiera contratado ilícitamente a la tripulación y no a través de un naviero. El conocimiento de estas actuaciones, a pesar de que él no tuviera participación material, también podría acarrearle responsabilidades.

Para concluir, sólo me queda señalar la existencia de dos anexos relativos a los distintos contratos, las prestaciones y el acta de infracción que se trataron en los informes y la inclusión de una bibliografía sin la cual este trabajo no habría sido posible.

Bibliografía

Manuales y Libros:

- *Instituciones de derecho mercantil, Volumen II*; Fernando Sánchez Calero, Juan Sánchez-Calero Guilarte; Editorial Aranzadi, SA; 36ª Edición (9ª en Aranzadi); Pamplona; 2013.
- *Instituciones de Derecho Internacional Público*, Manuel Díez de Velasco, Editorial Tecnos, 18ª Edición coordinada por Concepción Escobar Hernández, Madrid, 2013.
- *La mutilación genital femenina y sus posibles soluciones desde la perspectiva del derecho internacional privado*; Mª Dolores Adam Muñoz; Servicio de publicaciones de la Universidad de Córdoba; Instituto Andaluz de la Mujer; Córdoba; 2003.
- *Internacionalidad del Derecho marítimo y jurisdicción internacional*; Rafael Matilla Alegre; Universidad de Deusto; Bilbao; 1999.
- *Instituciones de derecho de la navegación marítima*; Juan Luis Pulido Begines; Editorial Tecnos; Madrid; 2009.
- *El delito de tráfico ilegal e inmigración clandestina de personas*; Virginia Mayordomo Rodrigo; Editorial iustel; Madrid; 2008.
- *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*; Ángel Rojo y Emilio Beltrán (Dirección), Ana Belén Campuzano (Coordinación); Editorial Tirant lo Blanch; 5ª Edición; Valencia; 2013.
- *Los contratos de gestión de tripulaciones de buques*; Angélica Díaz de la Rosa; Editorial LA LEY, grupo Wolters Kluwer; 1ª Edición; Madrid; 2011.

Fuentes informáticas:

-LA ZEE, EL BUQUE Y LA DETENCIÓN-

- Tema VII. Vigencia espacial de la ley penal, Doble grado en Derecho y ADE. Grupos 2711 y 2712, Curso 2010-2011, Introducción al Derecho penal. Prof. Fernando Molina Fernández:
http://portal.uam.es/portal/page/portal/UAM_ORGANIZATIVO/Departamentos/AreasDerecho/AreaDerechoPenal/docenciapenal/Materiales%20PGI2/Materiales%2020102011/tema_vigencia%20espacial_FernandoMolina.pdf
- Artículo “Supuestos constitucionales que posibilitan la entrada y registro en domicilio” de Juan José Hernández Domínguez, Inspector del Cuerpo Nacional de Policía, publicado el 1/05/2012:

<http://portaljuridico.lexnova.es/articulo/JURIDICO/136515/supuestos-constitucionales-que-posibilitan-la-entrada-y-registro-en-domicilio-hernandez-dominguez>

- Tema 13 – “Medidas cautelares personales” – Tirant lo Blanch:
www.tirant.com/actualizaciones/an302

-CONTRABANDO Y TABACO-

- Trabajo fin de curso (Curso de Experto Universitario en Investigación Criminal) de D. José Ignacio Mendoza Martínez, “Consideraciones jurídico-procesales sobre el tráfico de sustancias estupefacientes por rutas marítimas”:

http://iugm.es/uploads/tx_iugm/Jose_I._Mendoza_Martinez.pdf

- “Estudio de las actividades ilegales en el transporte marítimo”, Universitat politècnica de Catalunya, Facultat de Nàutica de Barcelona, Trabajo Final de Carrera, Diplomatura en Navegació Marítima, Oriol Berges Bergadà:

<http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/13721/1/Oriol%20berges.pdf>

- Página web del Comisionado para el Mercado de Tabacos (precios del tabaco):
<http://www.cmtabacos.es/wwwcmt/listaPrecios.php>

- Noticia de “El Economista” sobre las marcas que lideran el contrabando de tabaco:
<http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/5193515/10/13/--Marlboro-y-Winston-lideran-el-tabaco-de-contrabando-en-el-mercado-espanol.html>

-TRAFICO ILÍCITO DE MIGRANTES-

- Consejo Internacional de Políticas de Derechos Humanos “Migración Irregular, Tráfico Ilícito de Migrantes y Derechos Humanos: Hacia la Coherencia”:

http://www.ichrp.org/files/summaries/40/122_pb_es.pdf

- Artículo sobre “Nueva regulación de la trata, el tráfico ilegal y la inmigración clandestina de personas”, Virginia Mayordomo Rodrigo, profesora agregada de Derecho Penal, Facultad de Derecho de San Sebastián, Secretaria Académica del Instituto Vasco de Criminología:

www.usc.es/revistas/index.php/epc/article/download/143/77

- Estudio sobre “Tráfico ilícito de personas. La reforma del artículo 318 bis del Código Penal (I)”, José María López, Fiscal:

www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/1292344080446?blobheader...

-ASILO Y MUTILACIÓN GENITAL FEMENINA-

- Informe Anual realizado en 2013 sobre los derechos humanos en Filipinas por Amnistía Internacional:

<http://www.amnesty.org/es/region/philippines/report-2013>

- Informe Anual de Derechos Humanos realizado en 2013 por la embajada de Estados Unidos en Perú:

<http://spanish.peru.usembassy.gov/hhrr.html>

- ACNUR, “Mutilación genital femenina y asilo en la Unión Europea”:

http://www.acnur.es/PDF/demasiadodolor_web_20140206134744.pdf

- *Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina* redactadas por ACNUR:

http://www.acnur.es/PDF/solicitudes_relativas_mutilacin_genital_20130218112611.pdf

- “La mutilación genital femenina, derecho de asilo en España y otras formas de protección internacional”, Carmen Miguel Juan, The AIRE Centre, Universitat de València:

http://www.uv.es/cefd/17/carmen_miguel.pdf

- Mujeres en red, Mutilación genital femenina:

<http://www.nodo50.org/mujeresred/msf.htm>

- Periódico “Le Monde Diplomatique”, *Putting a stop to excision in Burkina Faso*:

<http://mondediplo.com/1998/10/07burkina>

- Código Penal de Burkina Faso:

<http://www.refworld.org/docid/3ae6b5cc0.html>

- Protocolos de la Unión Europea:

http://www.realinstitutoelcano.org/especiales/EspecialFuturoEuropa/docs/TratadoLisboa2007/C-Protocolos_Revisados_abril2008.pdf

- Noticia de “Periodismo humano” sobre el asilo en España:

<http://periodismohumano.com/migracion/mas-trabas-para-obtener-asilo-en-espana.html>

- SEGURIDAD SOCIAL Y ACTA DE INFRACCIONES-

- “La protección social de los trabajadores extranjeros”, responsable: Santiago González Ortega, Universidad Pablo de Olavide, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales:

<http://www.seg-social.es/prdi00/groups/public/documents/binario/113305.pdf>

- Comunicación “La condición de “extranjero” y las pensiones no contributivas”, profesor Ricardo Pedro Ron Latas, presentada en el “XII Congreso Nacional del Derecho del Trabajo y la Seguridad Social”, celebrado los días 8 y 9 de junio de 2001 en Santander:

<http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/2183/2149/1/AD-5-33.pdf>

- Página web “La Red Ariadna”, que consiste en un plan integral de acciones que tienen como finalidad atender las necesidades específicas en materia de integración sociolaboral que presentan las personas solicitantes y beneficiarias de Protección Internacional:

<http://redariadna.org/infoPersonas.php?pag=infoPersonas.php&subseccion=PROCEDIMIENTOS>

-CONTRATOS MERCANTILES-

- Documento “5.2. Repercusión legal del Código en las empresas subcontratadas con funciones de gestión de la seguridad: el caso de las agencias de embarque” (página 14, o 70 en el PDF):

<http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/6358/8/Cap%C3%ADtulo%205.pdf>

- Entrada en el blog “Práctica jurídica y empresarial”: ¿Qué es contrato de trabajo y qué es contrato mercantil?:

http://practicajuridicayempresarial.blogspot.com.es/2011_02_01_archive.html

- Página web de *The Baltic and International Maritime Council* (BIMCO):

<https://www.bimco.org/>

-RESPONSABILIDAD DEL ADMINISTRADOR-

- Análisis de la regulación legal de la responsabilidad penal de las personas jurídicas en España, Nicolás Rodríguez García, profesor titular de Derecho Procesal y acreditado para el cuerpo de Catedráticos, Universidad de Salamanca:

http://ruc.udc.es/bitstream/2183/9168/1/ponencias_11_Rodriguez_Garcia_197-232.pdf

- Circular 1/2011 relativa a la responsabilidad penal de las personas jurídicas conforme a la reforma del Código Penal efectuada por la Ley Orgánica número 5/2010:

http://web.icam.es/bucket/NS_AE_CIRCULAR1_2011PERSONAJURiDICADEFINITIVA%281%29%281%29.PDF

Anexos

- Anexo 1: relativo a los distintos posibles contratos laborales, a las prestaciones de la Seguridad Social y al acta de infracción del supuesto práctico.

Se encuentran en este orden:

- Documento nº 1: Resolución por la que se aprueba nuevo modelo de contrato de embarco aplicable al personal que se rige por la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, aprobada en 20 de mayo de 1969.

Fuente: página web del Boletín Oficial del Estado.

- Documento nº 2: Solicitud de prestación por hijo a cargo.

Fuente: página web de la Seguridad Social.

- Documento nº 3: Solicitud de prestación contributiva (válida para solicitar prestación por desempleo).

Fuente: página web del Servicio Público de Empleo Estatal.

- Documento nº 4: Solicitud de subsidio de desempleo.

Fuente: página web del Servicio Público de Empleo Estatal.

- Documento nº 5: Modelo de acta por infracciones laborales.

Fuente: Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

- Anexo 2: relativo a los distintos contratos mercantiles identificados y analizados.

Se encuentran en este orden:

- Documento n° 6: Modelo de contrato de arrendamiento a casco desnudo (BARECON).

Fuente: página web de The Baltic and International Maritime Council.

- Documento n° 7: Modelo de contrato de fletamento por tiempo (BALTIME)

Fuente: página web de The Baltic and International Maritime Council.

- Documento n° 8: Modelo de contrato de fletamento por viaje (GENCON)

Fuente: página web de The Baltic and International Maritime Council.

- Documento n° 9: Modelo de contrato de transporte marítimo (conocimiento de embarque) (COMBICONWAYBILL).

Fuente: página web de The Baltic and International Maritime Council.

- Documento n° 10: Modelos de contrato de gestión de tripulaciones de buques (CREWMAN A y CREWMAN B).

Fuente: página web de The Baltic and International Maritime Council.

- Documento n° 11: Modelo de contrato de seguro marítimo.

Fuente: página web de The Baltic and International Maritime Council.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

CORRECCION de errores de la Orden de 1 de marzo de 1973 por la que se aprueba el Reglamento del Servicio de Cuentas Corrientes Postales.

Advertido error en el texto remitido para su publicación del Reglamento anejo a la citada Orden, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 58, de fecha 8 de marzo de 1973, páginas 4839 a 4842, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

Artículo 36.1, cuarta línea, donde dice: «... no lo hubiesen sido notificados», debe decir: «... no le hubiesen sido notificados».

MINISTERIO DE TRABAJO

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se aprueba nuevo modelo de contrato de embarco aplicable al personal que se rige por la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, aprobada en 20 de mayo de 1969

Ilustrísimo señor:

Visto el proyecto de contrato de embarco que someto a este Centro directivo el Sindicato Nacional correspondiente, y visto asimismo el informe que se solicitó de la Subsecretaría de la Marina Mercante,

Esta Dirección General, teniendo en cuenta que en el proyecto se observan las prescripciones sobre contenido del contrato que señala el artículo 39, apartado 5, de la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, aprobada en 20 de mayo de 1969, y que la Resolución aprobatoria del modelo anterior fué derogada por dicha Ordenanza,

Acuerda aprobar el adjunto modelo de contrato de embarco, el cual deberá ser publicado con la presente Resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 13 de marzo de 1973.—El Director general, Vicente Toro Orfí.

Ilmo. Sr. Presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

CONTRATO DE EMBARCO

En el puerto de a de de 19... don Capitán del buque, de matrícula de la Empresa armadora por su propio derecho y en nombre domiciliada en y don de años de edad, nacido el día de de natural de provincia de de estado domiciliado en calle de número con Libreta de Inscripción Marítima número expedida en por con fecha de de cuyo documento acredita la identidad de su titular, conviene en firmar el presente Contrato de Embarco, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 39 de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, de 20 de mayo de 1969, con arreglo a las cláusulas generales y especiales que a continuación se establecen.

1. CLÁUSULAS GENERALES

1.ª Don obliga a prestar a bordo los servicios propios de su profesión, desempeñando la plaza de (1) en el buque dedicado a la navegación de (2) o en cualquier otro de los que componen la flota de la Empresa al que pueda ser transbordado, de acuerdo con los preceptos contenidos en los artículos 74 y 75 de la Ordenanza y concordantes del Regla-

mento de Régimen Interior, sin que por ello se altere ninguna de las condiciones del presente contrato.

Las obligaciones y derechos de este contrato serán exigibles por ambas partes contratantes a partir de la fecha del primer enrolamiento del contrato.

2.ª El contrato queda clasificado a todos los efectos, como personal (3) de la Empresa (artículos 3.º al 11), y la duración del presente contrato será (4)

3.ª El salario base inicial que disfrutará el tripulante en su plaza de (5) será de (6) pesetas mensuales, sin perjuicio de aquellas otras retribuciones (trienios, pagos extraordinarios, gratificaciones, plus de navegación por participación en el sobordo, plus familiar, etc.), que se regulan en los artículos 106 al 116 de la Ordenanza, e indemnizaciones y suministros que puedan corresponderle, de acuerdo con su categoría profesional y plaza que desempeñe entre las enumeradas en los artículos 124 al 135 del indicado texto.

4.ª En lo no previsto expresamente en este contrato, las obligaciones y derechos de ambas partes contratantes se ajustarán a lo preceptuado en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, de 20 de mayo de 1969, y sus disposiciones complementarias o aclaratorias, Reglamento de Régimen Interior de la Empresa y cuadro de organización de los servicios y trabajos del buque.

En su virtud, las condiciones de trabajo a bordo, tanto en la mar como en puerto (artículos 11, al 30), anticipos (artículo 307), manutención (artículos 133 y 214), jornada de trabajo (artículos 136 al 139), horas extraordinarias (artículo 140), descansos dominical o semanal (artículos 142 al 151), vacaciones (artículos 152 al 160) y enfermedad y accidente (artículos 167 al 172), serán las establecidas en los citados artículos y sus concordantes de Régimen Interior.

5.ª Para el abono por el armador de los gastos de locomoción e indemnizaciones por desplazamiento que para el disfrute de vacaciones establece el artículo 163 de la Ordenanza, así como los que, a tenor de lo dispuesto en los artículos 167, 169 y 170, corresponden en el caso de enfermedad o en aquellos otros en que debe considerarse el domicilio del contratado, la residencia habitual del mismo es la de (7)

6.ª Desde el momento de embarcar y mientras permanezca a bordo, el tripulante queda sometido al régimen y disciplina del buque, quedando advertido:

a) Que habrá de cumplir cuantas órdenes le sean dadas por el Capitán o sus representantes, relativas a las faenas relacionadas con la navegación o cometido asignado a cada departamento, sin que pueda invocarse como motivo de excusa para el cumplimiento de aquéllas circunstancia alguna, aunque sea justificada; todo ello sin perjuicio de poder ejercitar, al regreso a puerto español, las acciones y reclamaciones que correspondan, ante el armador o autoridades competentes.

b) De los preceptos de la Ley Penal de la Marina Mercante y demás disposiciones que afectan a la disciplina a bordo.

c) De las faltas en que pueda incurrir y sanciones que podrá imponersele de acuerdo con los artículos 174 al 183 de la Ordenanza y concordantes del Reglamento de Régimen Interior.

7.ª El contratado deberá ejercitar el derecho que le otorgan los artículos 38 y 218 de la Ordenanza de consultar, a bordo de cualquier de los buques en que preste sus servicios, la citada Ordenanza y el Reglamento de Régimen Interior de la Empresa; vieniendo obligados los Jefes de Departamentos o Sección y, en todo caso, el Capitán, a facilitar los indicados textos.

8.ª Para el caso de accidente, sobrevenido como consecuencia del cumplimiento de este contrato, se estará a lo que determinan las disposiciones vigentes en España sobre la materia; haciéndose constar que la Empresa armadora tiene contratada la oportuna póliza del Seguro de Accidentes del Trabajo (con (8)

9.ª En caso de ascenso, cambio de destino o función, o cuando por cualquier otra circunstancia se modifique con carácter definitivo la clasificación del tripulante, bien sea por razón de permanencia en la Empresa (cláusula 2.ª), en su categoría profesional (cláusula 1.ª) o en su salario base (cláusula 3.ª), se procederá a la formulación de un nuevo contrato, sin que por ello pierda el contratado los derechos anteriormente adquiridos a efectos de cómputo de antigüedad y de aquellos otros que dimanen de servicios prestados.

En los transbordos, sin modificación de las circunstancias citadas en el párrafo anterior, no será precisa la extensión de nuevo contrato, bastando la anotación justificativa de tal hecho, en la Libreta de Inscripción Marítima, para estimar modificadas en tal sentido las correspondientes cláusulas del presente.

10. La extinción, suspensión o modificación de la relación jurídico-laboral producida por el presente Contrato, previos, indemnizaciones, etc., se regularán por las normas que, respecto al personal (9) se contienen en el capítulo X, «Modificación y suspensión o cese de las actividades», de la Ordenanza.

A efectos de lo dispuesto en el artículo 95, el armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasionen la repatriación a España y su restitución a (10)

11. Si surgiere cualquier cuestión entre las partes contratantes acerca de la interpretación y cumplimiento de este contrato, antes de promover cualquier juicio laboral, el que se proponga instarlo estará obligado a intentar la celebración del acto de conciliación ante el Tribunal y forma prevista en el artículo 195 de la Ordenanza.

Si no hubiese conciliación o ésta no estuviese resuelta en el plazo legalmente establecido, las partes quedan en libertad de hacer uso de las acciones que les corresponden ante la Magistratura de Trabajo, en la forma y términos establecidos por la legislación vigente.

II. CLÁUSULAS ESPECIALES (11)

.....

Y en garantía del cumplimiento de lo anteriormente convenido, se extiende el presente contrato por triplicado, a un solo efecto, en el lugar y fecha arriba indicados, firmando ambas partes contratantes y quedando autorizado con la firma y sello de la autoridad de Marina o Cónsul correspondiente (si se extiende en el extranjero), sin cuyo requisito no tendrá fuerza de obligar.

El Tripulante, _____ El Capatán, _____

AUTORIZADO

EL O/

(1) Cargo o categoría profesional (artículos 5.º y 6.º) de la Ordenanza.

(2) Primera, Segunda o Tercera Zona (artículo 4.º)

(3) Fijo, interino o eventual (artículos 8.º al 13.º)

(4) Deberá decirse «por tiempo indeterminado», si se trata de personal fijo; se citará el nombre y apellidos del tripulante al que sustituye, así como las causas de la sustitución, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 de la Ordenanza, si el contrato se formaliza con personal interino; y se concretará el viaje o viajes para los que se carela el tripulante, así como, si es posible, la fecha de terminación del contrato, cuando éste afecte a personal eventual (artículo 12).

(5) Cargo o categoría profesional (artículos 5.º y 6.º)

(6) Señalese el salario base (artículo 108 y anexo I) o el superior que se fije de común acuerdo entre Empresa y trabajador.

(7) Cítese la localidad y provincia en donde tenga su residencia habitual el tripulante.

(8) Mencionar el nombre de la Entidad aseguradora o la propia Empresa, en el supuesto de que por esta se asuman los riesgos de incapacidad temporal; si bien, se citará, en todo caso el nombre de la que cubra la incapacidad permanente y muerte.

(9) Fijo, interino y eventual o complementario.

(10) Citar el puerto de embarque o el que de común acuerdo se señale, o el lugar de la residencia habitual del tripulante (artículo 161).

(11) Como cláusulas especiales se incluyen todas aquellas que de común acuerdo puedan establecerse, siempre que no se opongan a las que con carácter general se contienen en el contrato, así como las condiciones más beneficiosas que pueda otorgar la Empresa, superiores a las que figuren en el Reglamento de Régimen Interior de la misma.

(12) Autoridad de Marina o Cónsul que autorice el contrato (artículo 39).

MINISTERIO DE AGRICULTURA

ORDEN de 15 de marzo de 1973 por la que se desarrolla el Decreto 3156/1972, de 26 de octubre, de estructura orgánica del Instituto Nacional de Semillas y Plantas de Vivero.

Ilustrísimos señores:

En cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 3156/1972, de 26 de octubre, sobre la organización del Instituto Nacional de Semillas y Plantas de Vivero y tal como en cuanto la Ley 1/1971, de 30 de marzo, por la que se atribuyen al indicado Organismo nuevas funciones y actividades no contenidas en

el Decreto de 18 de abril de 1947, por el que se creaba el Instituto a que se refiere la Ley antes mencionada, y en uso de las facultades conferidas por la disposición final primera del Decreto de Organización del Instituto para dictar las disposiciones complementarias para la estructuración en Secciones y unidades de rango inferior y las que sean necesarias para su ejecución y desarrollo.

Este Ministerio, previa aprobación de la Presidencia del Gobierno, ha tenido a bien disponer:

1. La Secretaría General tendrá adscritas para el cumplimiento de sus funciones las siguientes unidades:

- Sección de Asuntos Generales.
- Negociado de Personal y Presupuestos.
- Negociado de Infracciones y Legislación.
- Sección de Planificación.
- Negociado de Convenios y Relaciones con Organismos de Semillas y Plantas de Viveros.
- Negociado de Registro de Productores Estadística y Economía.

2. La Subdirección Técnica de Certificación de Semillas y Plantas de Vivero tendrá adscritas para el cumplimiento de sus funciones las siguientes unidades, con rango orgánico de Sección:

- Servicio de la Patata de Siembra y Afines.
- Negociado de Tubérculos de Siembra.
- Negociado de Raíces de Siembra.
- Servicio de Cereales, Leguminosas y Plantas Industriales.
- Negociado de Cereales y Leguminosas.
- Negociado de Plantas Industriales.
- Servicio de Hortícolas, Forrajeras y Pratenses.
- Negociado de Hortícolas.
- Negociado de Forrajeras y Pratenses.
- Servicio de Plantas de Vivero y Ornamentales.
- Negociado de Frutales.
- Negociado de Ornamentales.

3. La Subdirección Técnica de Laboratorios y Registro de Variedades Comerciales y Protegidas, tendrá adscritas para el cumplimiento de sus funciones las siguientes unidades, con rango orgánico de Sección:

- Estación de Ensayo de Semillas y Plantas de Vivero.
- Negociado de Análisis.
- Negociado de Sanidad.
- Registro de Variedades Comerciales y de Variedades Protegidas.
- Negociado de Registro de Variedades Comerciales.
- Negociado de Registro de Variedades Protegidas.
- Negociado de Comprobación de Variedades Comerciales y Protegidas.

4. Dependrán directamente del Director del Instituto los siguientes Centros Nacionales, con rango orgánico de Sección, en las provincias que se citan:

- Centro Nacional de Control de la Patata de Siembra y Afines, en Alava.
- Centro Nacional de Control de Cereales, Leguminosas y Plantas Industriales, en Cádiz.
- Centro Nacional de Control de Hortícolas, Forrajeras y Pratenses, en Zaragoza.
- Centro Nacional de Control de Plantas de Vivero y Ornamentales, en Valencia.

Cada uno de los citados Centros Nacionales se estructurarán en los siguientes Negociados:

- Negociado de Certificación.
- Negociado de Post-Control.
- Negociado de Ensayos de Campo.

A través de las antedichas unidades, la Dirección del Instituto coordinará y realizará el control de los campos de obtención de semillas y plantas de vivero y de la manipulación de estos productos en los almacenes correspondientes.

5. Los Centros Nacionales de Control y el personal de ellos dependientes, quedan adscritos administrativamente a las co-

Solicitud de PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO

INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR ESTE FORMULARIO

NOTA INFORMATIVA.- Si desea solicitar esta prestación por hijos comunes y no comunes, menores acogidos en acogimiento familiar, permanente o preadoptivo (convivencia con los padres de hijo/s común/es con otro/s aportado/s por cualquiera de ellos a la unidad familiar) debe rellenar una solicitud por los hijos comunes y otra por los no comunes.

1.- DATOS DEL SOLICITANTE

1.1. **DATOS PERSONALES.-** Indique la condición por la que solicita la prestación.

Si ha contraído matrimonio y posee apellidos distintos de los que tenía de soltera, indique también los de soltera.

1.2. **PARA SUPUESTOS DE PROGENITOR/A, ADOPTANTE, O ACOGEDOR/A FAMILIAR PERMANENTE O PREADOPTIVO.-** Indique su estado civil y el tipo de convivencia en que se encuentra con el otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a permanente o preadoptivo.

1.3. **SITUACIÓN LABORAL.-** Exprese su situación laboral especificando así mismo si cobra o ha solicitado alguna prestación o subsidio de alguna entidad tanto pública como privada.

2.- DATOS DEL OTRO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A FAMILIAR PERMANENTE O PREADOPTIVO.-

Rellene las casillas siguiendo las instrucciones anteriores.

Aunque no exista convivencia entre los progenitores, es muy importante que nos facilite los máximos datos posibles del otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a familiar permanente o preadoptivo y su DNI/NIE.

3.- DATOS DE LOS HIJOS O MENORES POR LOS QUE PIDE LA PRESTACIÓN.-

Si tiene más de tres hijos, rellene nuevas hojas de causantes.

Declare los datos personales, información de si convive, trabaja, cobra o ha solicitado alguna prestación, así como, en el supuesto de que tenga reconocida o alegue una discapacidad, los datos solicitados sobre esa discapacidad.

4.- DECLARACIÓN DE INGRESOS.-

Referidos al ejercicio presupuestario anterior a la fecha de la presentación de la solicitud.

4.1. **Rendimientos netos del trabajo:** indicar el importe de las retribuciones íntegras percibidas (en dinero y/o en especie) menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal (cotizaciones a la Seguridad Social, cuotas a sindicatos, ...).

4.2. **Rendimientos íntegros del capital mobiliario** (intereses de cuentas corrientes, libretas de ahorro, depósitos, ...): indicar el importe bruto, sin efectuar descuento alguno, de los rendimientos obtenidos por el capital.

4.3. **Rendimientos netos del capital inmobiliario:** indicar el importe de las rentas derivadas de la titularidad de bienes inmuebles, rústicos o urbanos, sin tener en cuenta la vivienda habitual, por arrendamientos de los mismos u otro concepto similar menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal.

4.4. **Rendimientos netos de actividades económicas:** indicar el importe de los ingresos obtenidos con motivo de la realización de la actividad económica menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal.

4.5. **Ganancias patrimoniales:** saldo neto positivo de las ganancias patrimoniales imputables al ejercicio de referencia de los ingresos, derivado de la venta de bienes muebles (acciones, fondos de inversión, ...) o de bienes inmuebles

5.- OTROS DATOS.

DATOS FISCALES. Si el futuro titular de la prestación tiene establecida su residencia fiscal (más de 183 días al año) en un país extranjero o en una Comunidad o Ciudad Autónoma o Territorio Foral distinto del lugar en donde solicita su prestación, debe indicarlo.

El **DOMICILIO DE COMUNICACIONES** a efectos legales sólo debe indicarse cuando desee recibirlas en otro distinto al suyo habitual, incluidas las comunicaciones oficiales en las que se le pidan actuaciones en plazos determinados.

6.- ALEGACIONES.-

Si quiere añadir algo que considere importante para tramitar su prestación y no lo vea recogido en el formulario, póngalo en este apartado de la forma más breve y concisa posible.

7.- MODALIDAD DE COBRO DE LA PRESTACIÓN.-

Cruce con un aspa la fórmula por la que desea que le hagamos llegar el importe de su prestación.

Ponga especial cuidado en rellenar las casillas de la cuenta corriente para que no haya problemas cuando hagamos el ingreso.

Si reside en el extranjero y quiere recibir allí el pago, debe aportarnos la certificación bancaria con todos los datos que le proporcionen en su entidad bancaria.

8.- COBRO DE LA PRESTACIÓN POR CAUSANTE MAYOR DE 18 AÑOS.-

En el supuesto de que el causante mayor de 18 años con capacidad de obrar quiera ser perceptor de la asignación económica, se cumplimentará el número de la cuenta del causante.

Este apartado se firmará por el solicitante y el causante.



Solicitud de PRESTACIONES POR HIJO A CARGO

Antes de empezar a cumplimentar la solicitud lea detenidamente todos los apartados y las instrucciones sobre cada uno de ellos.

Debe imprimir un único ejemplar y presentarlo en un Centro de Atención e Información de la Seguridad Social. Para facilitar su presentación solicite cita previa en el teléfono 901 10 65 70 o en www.seg-social.es

1. DATOS DEL SOLICITANTE

1.1 DATOS PERSONALES		DNI - NIE		Núm. de la Seguridad Social	
Primer apellido DÓMINE		Segundo apellido		Nombre THOMAS	
Fecha de nacimiento 10-03-1965		Sexo <input checked="" type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer		Nacionalidad BURKINÉS	
Actúa en calidad de: <input checked="" type="checkbox"/> Progenitor/a o adoptante		<input type="checkbox"/> Acogedor/a permanente o preadoptivo		<input type="checkbox"/> Tutor	
Domicilio habitual: (calle, plaza ...)		Número		Bloque	
Código postal		Localidad UAGADUGU		Provincia KADIOGO	
País BURKINA FASO		Escalera		Piso	
Teléfono de contacto		Puerta		Teléfono de contacto	
1.2 SI LO SOLICITA COMO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A PERMANENTE O PREADOPTIVO, RELLENE LOS SIGUIENTES DATOS		ESTADO CIVIL		SE ENCUENTRA (en relación con el otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a)	
<input type="checkbox"/> Soltero/a		<input checked="" type="checkbox"/> Casado/a		<input type="checkbox"/> Viudo/a	
<input type="checkbox"/> Separado/a		<input type="checkbox"/> Divorciado/a		<input type="checkbox"/> Separado/a de hecho	
Título de familia numerosa <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Fecha de expedición del título de familia numerosa		¿Existe convivencia entre ambos?	
Fecha de vencimiento		Si hay hijos con discapacidad, indique cuántos		<input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ	
Título de familia núm. _____		Lo ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Categoría <input type="checkbox"/> General <input type="checkbox"/> Especial	
Si está separado/a o divorciado/a: Recibe pensión compensatoria <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Importe mensual _____ €		Fecha de solicitud _____	
1.3 DATOS DE LA SITUACIÓN LABORAL		¿Trabaja actualmente? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		En caso afirmativo: <input type="checkbox"/> por cuenta propia	
Nombre de la empresa _____		País _____		¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ	
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s de alguna Entidad? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ		¿Cobra prestación de desempleo? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Clase de prestación _____		Organismo _____		País que lo abona _____	
Importe (anual) _____ €					

2. DATOS DEL OTRO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A PERMANENTE O PREADOPTIVO

2.1 DATOS PERSONALES		DNI - NIE		Núm. de la Seguridad Social	
Primer apellido DÓMINE		Segundo apellido		Nombre AMINA	
Fecha de nacimiento 20-10-1965		Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input checked="" type="checkbox"/> Mujer		Nacionalidad BURKINESA	
Actúa en calidad de: <input type="checkbox"/> Progenitor/a o adoptante		<input type="checkbox"/> Acogedor/a permanente o preadoptivo		<input type="checkbox"/> Tutor	
Domicilio habitual: (calle, plaza ...)		Número		Bloque	
Código postal		Localidad		Provincia	
País		Escalera		Piso	
Teléfono de contacto		Puerta		Teléfono de contacto	
Estado civil: <input type="checkbox"/> Soltero/a		<input checked="" type="checkbox"/> Casado/a		<input type="checkbox"/> Viudo/a	
<input type="checkbox"/> Separado/a		<input type="checkbox"/> Divorciado/a			

Apellidos y nombre: DÓMINE, AMINA	DNI - NIE: ②
--	--

Domicilio habitual: (calle, plaza ...)						Número	Bloque	Escalera	Piso	Puerta	Teléfono de contacto
Código postal	Localidad: UAGADUGU		Provincia: KADIOGO			País: BURKINA FASO					

2.2 DATOS DE LA SITUACIÓN LABORAL

¿Trabaja actualmente? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		En caso afirmativo: <input type="checkbox"/> por cuenta propia		¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ	
Nombre de la empresa _____		País _____		¿Cobra prestación de desempleo? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s de alguna Entidad? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ			
Clase de prestación _____		Organismo _____		País que lo abona _____	
Importe (anual) _____ €					

3. DATOS DE LOS HIJOS (CAUSANTES) POR LOS QUE PIDE LA PRESTACIÓN

3.1 DATOS PERSONALES		DNI - NIE	Núm. de la Seguridad Social
Primer apellido: DÓMINE		Segundo apellido	Nombre: LAINA

Fecha de nacimiento: 21-04-2008	Sexo: <input type="checkbox"/> Hombre <input checked="" type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad: BURKINESA	Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____ <input type="checkbox"/> En trámite, fecha de solicitud _____
Estado civil: <input checked="" type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a	¿Reside en España? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	País de nacimiento: BURKINA FASO	

3.2 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA

Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ	¿Trabaja? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Está en desempleo? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Cobra prestación de desempleo? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ			
Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____			
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ	
Cuantía mensual _____ Clase de prestación _____ Organismo _____ País _____			

3.3 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD

¿Está incapacitado por sentencia judicial? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Porcentaje _____ %
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	En su caso, fecha vencimiento _____
¿Tiene carácter permanente? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____
¿Tiene título de discapacidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	

SEGUNDO CAUSANTE

3.4 DATOS PERSONALES		DNI - NIE	Núm. de la Seguridad Social
Primer apellido: DÓMINE		Segundo apellido	Nombre: ALINA

Fecha de nacimiento: 02-06-2009	Sexo: <input type="checkbox"/> Hombre <input checked="" type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad: BURKINESA	Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____ <input type="checkbox"/> En trámite, fecha de solicitud _____
Estado civil: <input checked="" type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a	¿Reside en España? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	País de nacimiento: BURKINA FASO	

3.5 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA

Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ	¿Trabaja? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Está en desempleo? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Cobra prestación de desempleo? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ			
Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____			
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar? <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> SÍ	
Cuantía mensual _____ Clase de prestación _____ Organismo _____ País _____			

20131121

8-004 PF-5 (cas)

Apellidos y nombre:

DNI - NIE:

③

3.6 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD

¿Está incapacitado por sentencia judicial?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Porcentaje _____ %
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	En su caso, fecha vencimiento _____
¿Tiene carácter permanente?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____
¿Tiene título de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____

TERCER CAUSANTE

3.7 DATOS PERSONALES	DNI - NIE	Núm. de la Seguridad Social
Primer apellido	Segundo apellido	Nombre
Fecha de nacimiento	Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad
Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____		<input type="checkbox"/> En trámite, fecha de solicitud _____
Estado civil <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a	¿Reside en España? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Indique país: _____	País de nacimiento

3.8 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA

Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Trabaja? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____		
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Quantía mensual _____	Clase de prestación _____	Organismo _____	País _____

3.9 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD

¿Está incapacitado por sentencia judicial?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Porcentaje _____ %
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	En su caso, fecha vencimiento _____
¿Tiene carácter permanente?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____
¿Tiene título de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____

4. DECLARACIÓN DE INGRESO (cuando se solicita para hijos sin discapacidad)

4.1 DEL SOLICITANTE (sólo si es progenitor/a, adoptante o acogedor/a familiar permanente o preadoptivo)
Declaro que los ingresos, por cualquier concepto (ver instrucción número 4 para cumplimentar este formulario) ascendieron a la cantidad de _____ €
4.2 DEL OTRO PROGENITOR/A ADOPTANTE O ACOGEDOR/A FAMILIAR PERMANENTE O PREADOPTIVO
Declaro que los ingresos, por cualquier concepto (ver instrucción número 4 para cumplimentar este formulario) ascendieron a la cantidad de _____ €

5. OTROS DATOS DEL SOLICITANTE

5.1 A EFECTOS FISCALES								
Residencia fiscal:								
Provincia _____			País _____					
5.2 DOMICILIO DE COMUNICACIONES A EFECTOS LEGALES								
Nombre o Razón social								
Domicilio habitual: (calle, plaza ...)				Número	Bloque	Escalera	Piso	Puerta
Código postal	Localidad	Provincia	País	Apdo. de correos				

20131121

8-004 PF-5 (cas)

Apellidos y nombre:	DNI - NIE:	④
---------------------	------------	---

Si desea recibir información por correo electrónico, indíquelo	Si desea recibir información por un SMS, indique su móvil
LENGUA COOFICIAL en la que desea recibir su correspondencia:	

6. ALEGACIONES

7. ELECCIÓN DE MODALIDAD DE COBRO

PAGO EN ESPAÑA (Banco o Caja de Ahorro)	código IBAN:			
<input type="checkbox"/> EN VENTANILLA <input type="checkbox"/> EN CUENTA/LIBRETA	CÓDIGO PAÍS	CCC		
	ENTIDAD	OFICINA/SUCURSAL	D. CONTROL	NÚMERO DE CUENTA
	_ _ _	_ _ _ _	_ _ _	_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _
PAGO EN EL EXTRANJERO	<input type="checkbox"/> cheque	<input type="checkbox"/> transferencia	País	
	BIC:			
	IBAN:			
	CCC:			

DECLARO, bajo mi responsabilidad, que son ciertos los datos que consigno en la presente solicitud, manifestando que quedo enterado de la obligación de comunicar al Instituto Nacional de la Seguridad Social cualquier variación que de ellos pudiera producirse en lo sucesivo y dentro de los 30 días siguientes a aquél en el que suceda.

AUTORIZO la consulta de mis datos de identificación personal y la verificación y cotejo de los datos económicos declarados con los de carácter tributario obrantes en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en los términos establecidos en la O. M. 18-11-99 (BOE del día 30), o en cualquier otro Organismo que tuviera atribuida la competencia sobre ellos. Asimismo manifiesto, igualmente, mi consentimiento para la consulta u obtención de copia de datos sobre la valoración de la discapacidad custodiados por los Servicios Sociales de carácter público, así como la consulta de los datos de domicilio e identidad a través de los Sistemas de Verificación establecidos (Sistemas de Verificación de Datos de Identidad y de Residencia). Asimismo, en su caso, también autorizo la consulta de mis datos sobre residencia legal en España obrantes en el Fichero de datos de expedientes de trámites de extranjería del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en el Fichero Adextra del Ministerio del Interior y el Fichero de Permisos y Autorizaciones a Extranjeros del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Todos estos accesos informáticos se realizarán, en todo caso, con garantía de confidencialidad y a los exclusivos efectos de esta solicitud.

SOLICITO, mediante la firma del presente impreso, que se dé curso a esta petición de prestación familiar, adoptando para ello todas las medidas conducentes a su mejor resolución.

....., a de de 20

Firma del solicitante y del otro titular

8. COBRO DE LA PRESTACIÓN POR CAUSANTE MAYOR DE 18 AÑOS

PAGO EN ESPAÑA (Banco o Caja de Ahorro)	código IBAN:			
<input type="checkbox"/> EN VENTANILLA <input type="checkbox"/> EN CUENTA/LIBRETA	CÓDIGO PAÍS	CCC		
	ENTIDAD	OFICINA/SUCURSAL	D. CONTROL	NÚMERO DE CUENTA
	_ _ _	_ _ _ _	_ _ _	_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

....., a de de 20

Firma del solicitante y causante

20131121
8-004 PF-5 (cas)



A CUMPLIMENTAR POR LA ADMINISTRACIÓN

Clave de identificación de su expediente:

Funcionario de contacto:

Apellidos y nombre:

DNI - NIE:



SOLICITUD DE PRESTACIÓN FAMILIAR POR HIJO A CARGO

**DOCUMENTOS QUE SE LE REQUIEREN EN LA
FECHA DE RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD POR EL INSS:**

- 1 DNI de NIE de:
 - Solicitante
 - Otro progenitor
 - Causantes núms.:
- 2 Certificado de discapacidad expedido por el IMSERSO u Organismo competente de la Comunidad Autónoma o justificante de haberlo pedido
- 3 Libro de familia
- 4 Partida de nacimiento
- 5 Título de familia numerosa
- 6 Justificante de ingresos
 - Nómina
 - Declaración de renta
 - Certificado de empresa/SPEE
 - Declaración jurada
 - Otros documentos
- 7 Certificado de empadronamiento
- 8 Certificado del registro de ciudadanos de la Unión Europea/EEE
- 9 Tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión Europea/EEE
- 10 Autorización residencia temporal/permanente
- 11 Tarjeta de identidad de extranjeros (TIE) Solicitud TIE

En supuestos de separación judicial o divorcio:

- 12 Justificante pensión compensatoria
- 13 Sentencia judicial que acredite dichas situaciones
- 14 Declaración de si ha obtenido de su cónyuge la prestación de Protección Familiar después de la fecha de separación o divorcio, en caso de cambio de titular

En supuestos de separación de hecho o separación/divorcio en trámite:

- 15 Copia diligenciada por el Juzgado de la demanda de separación/divorcio
- 16 Copia de la denuncia de abandono del hogar familiar
- 17 Convenio regulador sellado y diligenciado por el Juzgado
- 18 Testimonio de la aprobación judicial de las medidas provisionales en que se acuerde la guarda y custodia

En el supuesto de parejas de hecho en las que no existe convivencia:

- 19 Documento judicial que atribuya la guarda y custodia de los hijos comunes a un determinado progenitor o a ambos de forma compartida.

En supuestos de tutela, guarda, curatela o acogimiento de menores o mayores con discapacidad:

- 20 Resolución judicial mediante la que se constituye la tutela/curatela o acogimiento
- 21 Documento de toma de posesión o aceptación del cargo de tutor
- 22 Auto judicial encomendando la guarda y custodia
- 23 Otros

Recibí

Firma

**DOCUMENTOS NO NECESARIOS PARA EL TRÁMITE,
QUE APORTA VOLUNTARIAMENTE EL SOLICITANTE:**

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____

Recibí los documentos requeridos a excepción de los
núms. _____

Firma

Cargo y nombre del funcionario _____

Fecha _____ Lugar _____

DILIGENCIA DE COMPULSA: A la vista de los
siguientes documentos originales y en vigor:

Se expide la presente diligencia de verificación para hacer constar que los datos reflejados en este formulario coinciden fielmente con los que aparecen en los documentos originales aportados o exhibidos por el solicitante.

Firma

Cargo y nombre del funcionario _____

Fecha _____ Lugar _____

Esta solicitud va a ser tramitada por medios informáticos. Los datos personales que figuran en ella serán incorporados a un fichero creado por la Orden 27-7-1994 (BOE del día 29) para el cálculo, control y revalorización de la prestación que se le reconozca, y permanecerán bajo custodia de la Dirección General del Instituto Nacional de la Seguridad Social. En cualquier momento puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición sobre los datos incorporados al mismo ante la Dirección Provincial del INSS (art. 5 de la Ley 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de carácter personal. BOE del día 14).

Solicitud de PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO

DOCUMENTOS NECESARIOS PARA EL TRÁMITE DE SU PRESTACIÓN

EXHIBICIÓN DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS EN ORIGINAL Y EN VIGOR

1. Españoles:

- Documento Nacional de Identidad (DNI), del solicitante, del otro progenitor/a adoptante o acogedor/a permanente o preadoptivo y de los hijos o menores por los que se solicita la prestación que hayan cumplido 14 años.

2. Extranjeros:

2.1. Ciudadanos de la U.E./E.E.E. o Suiza:

- Certificado de registro de ciudadano de la Unión o Certificado del derecho a residir con carácter permanente, junto con pasaporte o documento de identidad en vigor (arts. 7.1 y 10.1 RD 240/2007, de 16 de febrero).

2.2. Miembros de la familia de un ciudadano de la U.E./E.E.E. o Suiza que no ostenten la nacionalidad de uno de dichos Estados:

- Tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión o resguardo acreditativo de la presentación de la solicitud de la tarjeta (arts. 8 y 10.3 RD 240/2007, de 16 de febrero).

2.3. No nacionales de la U.E./E.E.E. o Suiza que residan en territorio nacional.

- Tarjeta de identidad de extranjero (TIE) para los solicitantes, otros progenitores y causantes o autorización residencia temporal o permanente, según proceda.
- Solicitud de la tarjeta o autorización de residencia, para hijos nacidos en España de no nacionales de la U.E./E.E.E. o Suiza.
- Número de identificación de extranjero (NIE), en todos los supuestos.

2.4. Residentes en el extranjero

- Número de identificación de extranjero (NIE) si lo posee.

PRESENTACIÓN DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS EN ORIGINAL Y EN VIGOR Y FOTOCOPIAS COMPULSADAS O COPIAS PARA PROCEDER A SU COMPULSA

3. Certificado de empadronamiento de beneficiarios y causantes (sólo en los supuestos previstos en el RD 523/2006, de 28 de abril).

4. Libro de familia o certificado en extracto de las partidas de nacimiento de los hijos, expedido por el Registro Civil correspondiente.

5. Justificante de ingresos. Deberá presentar, en su caso, la documentación que acredite el nivel de rentas indicado en la solicitud.

Sólo si se encuentra en alguna de estas situaciones:

6. En supuestos de separación judicial o divorcio:

- Sentencia judicial que acredite dichas situaciones o documento por el que se establece la guarda y custodia de los hijos y
- Declaración de si ha obtenido de su cónyuge la prestación de Asignación familiar por hijo a cargo después de la fecha de separación o divorcio, en caso de cambio de titular.

7. En el supuesto de separación de hecho o si la separación o el divorcio están en trámite:

- Copia diligenciada por el Juzgado de la demanda de separación o divorcio o,
- Copia de la denuncia de abandono del hogar familiar o,
- Convenio regulador sellado y diligenciado por el Juzgado o,
- Testimonio de la aprobación judicial de las medidas provisionales en que se acuerde la guarda y custodia.

8. En el supuesto de parejas de hecho en las que no existe convivencia:

- Documento judicial que atribuya la guarda y custodia de los hijos comunes a un determinado progenitor o a ambos de forma compartida.

9. En el supuesto de tutela, guarda, curatela o acogimiento de menores o mayores con discapacidad:

- Resolución judicial mediante la que se constituya la tutela/curatela o documento expedido por la Entidad Pública que tiene atribuida la protección de menores o incapacitados, que acredite el acogimiento del menor o incapacitado o auto judicial encomendando la guarda y custodia.
- Para los supuestos de tutela, documento de toma de posesión o aceptación del cargo de tutor.

10. En el supuesto de hijos con discapacidad o en trámite de reconocimiento: Título de discapacidad expedido por el IMSERSO u organismo competente de la Comunidad Autónoma o justificante de haberlo solicitado.

11. En el supuesto de solicitantes cuyos hijos residan en algún Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo o de Suiza: el formulario E-401 "Certificación relativa a la composición de la familia con miras a la concesión de prestaciones familiares", cumplimentado por el organismo competente del país de residencia de los hijos.

En caso de convenio con un país, certificado de la composición familiar, expedido por la autoridad competente del país de residencia de los hijos.

En el supuesto de solicitantes marroquíes por hijos que residen en Marruecos: Certificado de la Caja Nacional de Seguridad Social de Marruecos sobre si el cónyuge percibe prestaciones familiares por los hijos relacionados en la solicitud así como sobre la actividad laboral de éste y de los hijos mayores de 16 años, indicando en el caso afirmativo, los ingresos.

12. En supuestos de familia numerosa: Título de familia numerosa.

Solicitud de PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO

EL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL LE INFORMA:

De acuerdo con el art. 42.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE del 27-11-1992 y 8-4-2003), el plazo máximo para resolver y notificar el procedimiento iniciado es de 45 días contados desde la fecha en la que su formulario ha sido registrado en esta Dirección Provincial.

Transcurrido dicho plazo sin haber recibido notificación con la resolución de esta solicitud, podrá entender que su petición ha sido desestimada por aplicación de silencio negativo y solicitar que se dicte resolución, teniendo esa solicitud valor de reclamación previa de acuerdo con lo establecido en el art. 71 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social (BOE del día 11).

Si este formulario no va acompañado de los documentos necesarios para su tramitación, deberá exhibirlos o presentarlos en cualquier dependencia de esta Dirección Provincial, personalmente o por correo, en el plazo de diez días contados desde el día siguiente al que recibe la notificación.

El incumplimiento del plazo señalado tendrá los siguientes efectos:

- Documentos 1 (acreditación de identidad del solicitante y, en su caso, del otro progenitor y causantes mayores de 14 años), 2 a 5 y 9: si la petición se ha instado por el propio beneficiario se entenderá que desiste de la misma, de acuerdo con lo previsto en los arts. 70 y 71 de la ya citada Ley 30/1992. Si, por el contrario, los presenta en el tiempo requerido, el plazo máximo para resolver y notificar su prestación se iniciará a partir de la fecha de recepción de esos documentos.
- Documentos 1 (acreditación de identidad de las demás personas que figuran en el formulario), 6 a 8 y 10 a 12: su expediente se tramitará sin tener en cuenta las circunstancias a las que se refieren por no haber sido probadas, de acuerdo con el art. 80 de la misma Ley 30/1992.

RECUERDE:

Si se produce alguna variación en los datos declarados, tanto en lo referente a situación económica (ingresos laborales u otro tipo de rentas de usted o su cónyuge), familiar (cambio de estado civil, defunciones, etc.) o de su domicilio (de residencia, fiscal) debe usted comunicarlo a la Dirección Provincial o a un Centro de Atención e Información (CAISS) de este Instituto.

La inclusión de datos falsos, así como la obtención fraudulenta de prestaciones, pueden ser actos constitutivos de delito.

Si va a enviar por correo postal este formulario, puede aportar la documentación solicitada mediante fotocopia de la misma debidamente compulsada por funcionario público autorizado para ello, a excepción de los documentos indicados en los puntos 1 y 2, de los que se deberán facilitar todos los datos contenidos en dichos documentos.

www.seg-social.es

<https://sede.seg-social.gob.es/>

NO OLVIDE PEDIR COPIA O EXTRACTO DE ESTE FORMULARIO UNA VEZ PRESENTADO



Solicitud de prestación contributiva

- Alta Inicial Reanudación Opción por nuevo derecho
- Compatibilidad con el trabajo a tiempo parcial
- Compatibilidad con contrato de apoyo a emprendedores
- Compatibilidad con trabajo por cuenta propia de menores de 30 años

[] []

[] []

Tipo de prestación Tipo de colectivo Fecha de grabación del derecho (A cumplimentar por el SEPE)

1) Datos personales del solicitante

Nombre THOMAS 1º apellido DÓMINE 2º apellido _____

Nº DNI o NIE _____ Nº Seguridad Social _____ Fecha de nacimiento 10-03-1965 Sexo HOMBRE

Nacionalidad BURKINÉS País de retorno _____

País donde ha trabajado _____ Desde _____ Hasta _____

DOMICILIO

Via: Tipo _____ Nombre _____ Núm. _____ Bis/Por _____ Escal. _____ Piso _____ Letra _____

Municipio UAGADUGU Código Postal _____ Provincia KADIAGO

A efectos de comunicaciones/notificaciones (Sólo si es distinto del indicado anteriormente)

Via: Tipo _____ Nombre _____ Núm. _____ Bis/Por _____ Escal. _____ Piso _____ Letra _____

Municipio _____ Código Postal _____ Provincia _____

Apartado de correos _____

TELÉFONO Y CORREO ELECTRÓNICO

Fijo _____ Móvil _____

Correo electrónico _____

2) Datos de la entidad financiera (banco o caja) para el abono de la prestación

Nombre de la entidad financiera _____

IBAN (Número internacional de cuenta bancaria) ES _____

Se indicarán todos los datos solicitados de la cuenta en la que desee recibir la prestación, debiendo ser TITULAR de la misma.
Se cumplimentarán siempre, aunque se hubieran facilitado con anterioridad.

3) Datos de los hijos que conviven o están a cargo del solicitante

(Incluir únicamente los hijos que conviviendo o no, estén a su cargo, menores de veintiseis años o mayores con una discapacidad en grado igual o superior al 33% o menores en acogida).

DNI o NIE				
1º Apellido	<u>DÓMINE</u>	<u>DÓMINE</u>		
2º Apellido				
Nombre	<u>LAINA</u>	<u>ALINA</u>		
Fecha de nacimiento	<u>21-04-2008</u>	<u>02-06-2009</u>		
Grado de discapacidad igual o superior al 33%	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO

4) Observaciones

[]

Nombre y apellidos

THOMAS DOMINE

DNI

- **ME COMPROMETO** a cumplir las obligaciones que se indican en el art. 231 de la Ley General de la Seguridad Social (LGSS).
- **DECLARO** bajo mi responsabilidad que:
 - Son ciertos los datos que consigno en la presente solicitud y manifiesto que quedo enterado de la obligación de comunicar al Servicio Público de Empleo Estatal cualquier variación que pudiera producirse en lo sucesivo,
 - El cese se ha producido como trabajador por cuenta ajena y no me encuentro en situación de reserva o excedencia forzosa ni en ninguna otra que me permita el reingreso a un puesto de trabajo,
 - No recibo retribuciones, indemnizaciones o cualquier otro tipo de prestación compensatoria.
 - No tengo vínculo de parentesco hasta segundo grado, ni he convivido con los empresarios durante el tiempo en que he trabajado con ellos, ni he formado parte del Consejo de Administración de alguna de las empresas en las que he cesado, ni tengo una participación igual o superior a la tercera parte del capital social en alguna entidad y tampoco puedo prestar servicios en sociedades participadas en el 50% o más del capital social por familiares hasta el segundo grado con los que convivía durante los periodos a considerar para el reconocimiento de la prestación. Así como, que no continúo desarrollando ninguna actividad mercantil por cuenta propia o ajena, independientemente de su resultado económico o tiempo de dedicación.
 - Dispongo de la correspondiente autorización por parte de los miembros de mi unidad familiar para el tratamiento de sus datos personales o económicos a efectos de poder gestionar correctamente esta solicitud,
 - Quedo informado de las obligaciones que se indican en el art. 231 de la LGSS y de los compromisos que adquiero al firmar esta solicitud, quedando ambos reflejados en el reverso de la misma.
- **AUTORIZO** la verificación y cotejo de los datos económicos declarados con los de carácter tributario obrantes en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en los términos establecidos en la Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1999, de los datos de identidad y residencia obrantes en los sistemas regulados en las Ordenes PRE/3949/2006, de 26 de diciembre y PRE/4008/2006, de 27 de diciembre, así como de cualquier otro dato de carácter personal o económico, que sea necesario para el reconocimiento o el mantenimiento de la percepción de las prestaciones por desempleo, a obtener de las bases de datos de cualquier otro Organismo o Administración Pública.

Diligencia de documentación presentada en el trámite de la solicitud (A cargo de la persona que presta el Servicio Público de Empleo Estatal)

DOCUMENTOS	COTEJADO		RECIBIDO	REQUERIDO
	COINCIDE	NO COINCIDE		
DNI, Pasaporte, Tarjeta de Identidad de Extranjero (TIE).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento que contenga el Número de Identidad de Extranjero (NIE).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento identificativo de los hijos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Libro de Familia o documento equivalente, en caso de extranjeros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento acreditativo de la titularidad de la cuenta que nos ha facilitado (cartilla, recibos, etc).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado del grado de discapacidad o resolución que la reconozca.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resolución judicial o escrito de formalización del acogimiento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sentencia y/o convenio regulador, en caso de separación o divorcio.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado/s de Empresa, firmado/s y sellado/s.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formulario U006 o E-302 o certificación consular sobre la situación laboral de los hijos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formulario UI o E-301 o documento equivalente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acta de conciliación administrativa o judicial, o resolución judicial.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Providencia de opción por la indemnización.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación de las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno, en caso de retornados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación del Director del centro penitenciario.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones

Se expide la presente diligencia de verificación de los datos reflejados en este Impreso y los que aparecen en los documentos aportados.

En el caso de que se le requiera la aportación de documentación dispone, según lo establecido en el art. 25.1 del R.D. 626/85, de 2 de abril, de un plazo de 15 días para su presentación, transcurrido el cual se archivará la solicitud, previa resolución, sin perjuicio de que pueda instar una nueva si su derecho no hubiera prescrito.

Fecha de presentación de la solicitud y firma del solicitante

Fecha de presentación de la solicitud y firma del receptor

_____ a _____ de _____ de 20__

_____ a _____ de _____ de 20__

Fdo.: _____ Sello de la Unidad _____ Fdo.: _____

De acuerdo con lo previsto en el art. 228.1 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, la entidad gestora deberá dictar resolución en el plazo de los 15 días siguientes a la fecha en que se hubiera formulado la solicitud de la prestación y cursar la notificación en el plazo de 10 días a partir de la fecha de su dictado, de conformidad con lo previsto en el art. 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Una vez transcurridos tres meses desde la presentación de la solicitud de la prestación, si aún no hubiera sido notificada la resolución, el interesado podrá interponer reclamación previa según lo dispuesto en la Disposición Adicional vigésimoquinta, 2 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en el art. 71 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la Jurisdicción Social, al entenderse desestimada la solicitud por silencio administrativo.

Para obtener información sobre el estado de tramitación del procedimiento podrá dirigirse a <https://sede.sepe.gob.es> ó al teléfono 901 11 99 99

PROTECCIÓN DE DATOS.- La presente solicitud contiene datos de carácter personal que forman parte de un fichero de titularidad de la Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal, y autoriza a dicho titular a tratarlos automatizadamente con la única finalidad de gestionar funciones derivadas del motivo de la solicitud y, en su caso, cederlos a los Organismos señalados en la Orden TAS/4231/2006, de 26 de diciembre, a efectos de completar su gestión. Conforme a la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición.

OBLIGACIONES Y COMPROMISOS QUE ADQUIERE AL FIRMAR ESTA SOLICITUD

- Buscar activamente empleo.
- Facilitar al Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) y a los Servicios Públicos de Empleo Autonómicos (SPE), la información necesaria para garantizar la recepción de notificaciones y comunicaciones (domicilio).
- Cuando no quede garantizada la recepción de las comunicaciones en el domicilio, debe proporcionar los datos necesarios para realizar la comunicación por medios electrónicos.
- Proporcionar la documentación e información necesaria para el reconocimiento, suspensión, extinción o reanudación del derecho a las prestaciones y comunicar a los SPE y al SEPE, cualquier cambio en su situación (baja médica, variación de número de hijos, desplazamiento al extranjero...).
- Suscribir y cumplir las exigencias del compromiso de actividad.
- Solicitar la baja en la prestación, cuando se produzcan situaciones de suspensión o extinción del derecho o se dejen de reunir los requisitos exigidos para su percepción.
- Inscribirse y mantener la inscripción como demandante de empleo en los SPE.
- Acudir, cuando haya sido citado (ofertas de empleo, acciones formativas o de orientación...), ante los servicios públicos de empleo o las agencias de colocación correspondientes.
- Devolver el justificante, en el plazo de cinco días, de haber comparecido en el lugar y fecha indicados, a fin de cubrir la oferta de empleo facilitada.
- Reintegrar las prestaciones percibidas indebidamente.

Si se coloca y el trabajo que realiza es por cuenta ajena a tiempo parcial, infórmese en www.sepe.es o en su oficina de prestaciones sobre la posibilidad de compatibilizar dicho trabajo con la prestación por desempleo.

RECUERDE:

El hecho de incumplir las citadas obligaciones o compromisos puede conllevar la aplicación de las sanciones correspondientes. El falseamiento de datos para obtener fraudulentamente la prestación supondrá una infracción muy grave, lo que dará lugar a la pérdida y posible exclusión del derecho a percibir cualquier prestación económica durante un año.

En la sede electrónica, accesible a través de <https://sede.sepe.gob.es>, puede realizar los siguientes trámites de prestaciones:

- | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| - Reconocimiento de la prestación | - Solicitud de prestaciones | - Modificación datos bancarios |
| - Prórroga de subsidio | - Obtención de certificados | - Desistimiento |
| - Declaración anual de rentas | - Baja de la prestación | - Consultas |
| - Cita previa | | |



Solicitud de subsidio de desempleo

Alta inicial por:

- Agotamiento prestación contributiva con responsabilidades familiares
- Cotización insuficiente para prestación contributiva
- Mayores de 55 años
- Emigrante retornado
- Reanudación
- Fijo discontinuo
- Agotamiento prestación contributiva sin responsabilidades familiares
- Revisión de expediente de invalidez
- Liberado de prisión
- Prórroga del subsidio
- Opción de compatibilidad con el trabajo a tiempo parcial

Tipo de prestación Tipo de colectivo Fecha de grabación del derecho (A cumplimentar por el SEPE)

Antes de rellenar cada apartado, lea atentamente las "Instrucciones para cumplimentar la solicitud" de la carpeta informativa.

1) Datos personales del solicitante

Nombre THOMAS 1º apellido DOMINE 2º apellido _____
 Nº DNI o NIE _____ Nº Seguridad Social _____ Fecha de nacimiento 10-03-65 Sexo HOMBRE
 Nacionalidad BURKINÉS País de retorno _____
 País donde ha trabajado _____ Desde _____ Hasta _____

DOMICILIO

Via: Tipo _____ Nombre _____ Núm. _____ Bis/Por _____ Escal. _____ Piso _____ Letra _____
 Municipio UAGADUGU Código Postal _____ Provincia KADOGO

A efectos de comunicaciones/notificaciones (Solo si es distinto del indicado anteriormente)

Via: Tipo _____ Nombre _____ Núm. _____ Bis/Por _____ Escal. _____ Piso _____ Letra _____
 Municipio _____ Código Postal _____ Provincia _____
 Apartado de correos _____

TELÉFONO Y CORREO ELECTRÓNICO

Fijo _____ Móvil _____
 Correo electrónico _____

2) Datos de la entidad financiera (banco y caja) para el abono de la prestación

Nombre de la entidad financiera _____

IBAN (Número internacional de cuenta bancaria) ES _____

Se indicarán todos los datos solicitados de la cuenta en la que desea recibir la prestación, debiendo ser TITULAR de la misma. Se cumplimentarán siempre, aunque se hubieran facilitado con anterioridad.



Nombre y apellidos **THOMAS DÓMINE**

DNI

3) Declaración de rentas en concepto mensual del solicitante y de los familiares que convivan o estén a su cargo.

Se incluyen las rentas obtenidas en el mes anterior a la solicitud, siempre que se mantengan en el actual o, en caso de prórroga, las obtenidas durante la percepción. En caso de solicitud de prórroga indique la fecha de obtención de las rentas declaradas a continuación: ___/___/___

3.1 RENTAS DEL SOLICITANTE (en euros/mes)

Trabajo/pensiones _____ Capital mobiliario _____ Capital inmobiliario _____
Actividades profesionales/agrarias _____ Otras rentas _____ TOTAL **0,00**

3.2 DATOS Y RENTAS DEL CÓNYUGE (en euros/mes)

Nombre y apellidos _____ DNI o NIE _____
Trabajo/pensiones _____ Capital mobiliario _____ Capital inmobiliario _____
Actividades profesionales/agrarias _____ Otras rentas _____ TOTAL **0,00**

Indique si el régimen económico matrimonial es el de gananciales: Sí No

3.3 DATOS Y RENTAS DE LOS HIJOS (Incluir únicamente los hijos, que conviviendo o no, estén a su cargo, menores de veintiseis años o mayores con una discapacidad en grado igual o superior al 33% o menores en acogida).

DNI o NIE				
1º Apellido				
2º Apellido				
Nombre				
Fecha de nacimiento				
Grado de discapacidad igual o superior al 33%	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Rentas (en euros/mes)				
Trabajo/pensiones				
Capital mobiliario				
Capital inmobiliario				
Actividades profesionales/agrarias				
Otras rentas				
TOTAL RENTAS				

4) Observaciones

- **ME COMPROMETO** a cumplir las obligaciones que se indican en el art. 231 de la Ley General de la Seguridad Social (LGSS).
- **DECLARO** bajo mi responsabilidad que:
 - Son ciertos los datos que consigno en la presente solicitud y manifiesto que quedo enterado de la obligación de comunicar al Servicio Público de Empleo Estatal cualquier variación que pudiera producirse en lo sucesivo,
 - El cese se ha producido como trabajador por cuenta ajena y no me encuentro en situación de reserva o excedencia forzosa ni en ninguna otra que me permita el reingreso a un puesto de trabajo,
 - No recibo retribuciones, indemnizaciones o cualquier otro tipo de prestación compensatoria.
 - No tengo vínculo de parentesco hasta segundo grado, ni he convivido con los empresarios durante el tiempo en que he trabajado con ellos, ni he formado parte del Consejo de Administración de alguna de las empresas en las que he cesado, ni tengo una participación igual o superior a la tercera parte del capital social en alguna entidad y tampoco puedo prestar servicios en sociedades participadas en el 50% o más del capital social por familiares hasta el segundo grado con los que convivía durante los periodos a considerar para el reconocimiento de la prestación. Así como, que no continúo desarrollando ninguna actividad mercantil por cuenta propia o ajena, independientemente de su resultado económico o tiempo de dedicación.
 - Dispongo de la correspondiente autorización por parte de los miembros de mi unidad familiar para el tratamiento de sus datos personales o económicos a efectos de poder gestionar correctamente esta solicitud,
 - Quedo informado de las obligaciones que se indican en el art. 231 de la LGSS y de los compromisos que adquiero al firmar esta solicitud, quedando reflejados en el reverso de la misma.
- **AUTORIZO** la verificación y cotejo de los datos económicos declarados con los de carácter tributario obrantes en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en los términos establecidos en la Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1999, de los datos de identidad y residencia obrantes en los sistemas regulados en las Ordenes PRE/3949/2006, de 26 de diciembre y PRE/4008/2006, de 27 de diciembre, así como de cualquier otro dato de carácter personal o económico, que sea necesario para el reconocimiento o el mantenimiento de la percepción de las prestaciones por desempleo, a obtener de las bases de datos de cualquier otro Organismo o Administración Pública.

Nombre y apellidos _____

DNI _____

Diligencia de documentación presentada en el trámite de la solicitud (A completar por el Servicio Público de Empleo Estatal)

DOCUMENTOS	COTEJADO		RECIBIDO	REQUERIDO
	COINCIDE	NO COINCIDE		
DNI, Pasaporte, Tarjeta de Identidad de Extranjero (TIE) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento que contenga el Número de Identidad de Extranjero (NIE). _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento identificativo de los hijos. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Libro de Familia o documento equivalente, en caso de extranjeros. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento acreditativo de la titularidad de la cuenta que nos ha facilitado (cartilla, recibos, etc). _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado del grado de discapacidad o resolución que la reconozca. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resolución judicial o escrito de formalización del acogimiento. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sentencia y/o convenio regulador, en caso de separación o divorcio. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Justificante de ingresos obtenidos en el mes anterior a la solicitud _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fotocopia de la resolución del expediente de revisión por mejoría. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado/s de Empresa, firmado/s y sellado/s. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación de las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno, en caso de retornados. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formulario U1 o E-301 o documento equivalente. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación del Director del centro penitenciario. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones

Se expide la presente diligencia de verificación de los datos reflejados en este impreso y los que aparecen en los documentos aportados.

En el caso de que se le requiera la aportación de documentación dispone, según lo establecido en el art. 25.1 del R.D. 625/85, de 2 de abril, de un plazo de 15 días para su presentación, transcurrido el cual se archivará la solicitud, previa resolución, sin perjuicio de que pueda instar una nueva si su derecho no hubiera prescrito.

Fecha de presentación de la solicitud y firma del solicitante

En _____ a _____ de _____ de 20__

Fecha de presentación de la solicitud y firma del receptor

En _____ a _____ de _____ de 20__

Fdo.: _____

Sello de la Unidad

Fdo.: _____

De acuerdo con lo previsto en el art. 228.1 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, la entidad gestora deberá dictar resolución en el plazo de los 15 días siguientes a la fecha en que se hubiera formulado la solicitud de la prestación y cursar la notificación en el plazo de 10 días a partir de la fecha de su dictado, de conformidad con lo previsto en el art. 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Una vez transcurridos tres meses desde la presentación de la solicitud de la prestación, si aún no hubiera sido notificada la resolución, el interesado podrá interponer reclamación previa según lo dispuesto en la Disposición Adicional vigesimoquinta, 2 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en el art. 71 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la Jurisdicción Social, al entenderse desestimada la solicitud por silencio administrativo.

Para obtener información sobre el estado de tramitación del procedimiento podrá dirigirse a <https://sede.sepe.gob.es> o al teléfono 901 11 99 99

PROTECCIÓN DE DATOS.- La presente solicitud contiene datos de carácter personal que forman parte de un fichero de titularidad de la Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal, y autoriza a dicho titular a tratarlos automatizadamente con la única finalidad de gestionar funciones derivadas del motivo de la solicitud y, en su caso, cederlos a los Organismos señalados en la Orden TAS/4231/2006, de 26 de diciembre, a efectos de completar su gestión. Conforme a la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición.

OBLIGACIONES Y COMPROMISOS QUE ADQUIERE AL FIRMAR ESTA SOLICITUD

- Buscar activamente empleo, participar en las acciones de mejora de la ocupabilidad que se determinen por los SPE, en su caso, dentro de un itinerario de inserción.
- Facilitar al Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) y a los Servicios Públicos de Empleo Autonómicos (SPE), la información necesaria para garantizar la recepción de notificaciones y comunicaciones (domicilio).
- Cuando no quede garantizada la recepción de las comunicaciones en el domicilio, debe proporcionar los datos necesarios para realizar la comunicación por medios electrónicos.
- Proporcionar la documentación e información necesaria para el reconocimiento, suspensión, extinción o reanudación del derecho a los subsidios y comunicar a los SPE y al SEPE, el domicilio a efectos de notificación y cualquier cambio en su situación (cambio de domicilio, baja médica, variación de número de hijos, desplazamiento al extranjero...).
- Suscribir y cumplir las exigencias del compromiso de actividad.
- Solicitar la baja en el subsidio, cuando se produzcan situaciones de suspensión o extinción del derecho o se dejen de reunir los requisitos exigidos para su percepción.
- Inscribirse y mantener la inscripción como demandante de empleo en los SPE.
- Acudir, cuando haya sido citado (ofertas de empleo, acciones formativas o de orientación...), ante los servicios públicos de empleo o las agencias de colocación correspondientes.
- Devolver el justificante, en el plazo de cinco días, de haber comparecido en el lugar y fecha indicados, a fin de cubrir la oferta de empleo facilitada.
- Reintegrar los subsidios percibidos indebidamente.
- Los perceptores del subsidio de mayores de 52/55 años deben presentar la declaración anual de sus rentas acompañada de la documentación acreditativa que corresponda.

Si se coloca y el trabajo que realiza es por cuenta ajena a tiempo parcial, infórmese en www.sepe.es o en su oficina de prestaciones sobre la posibilidad de compatibilizar dicho trabajo con la percepción del subsidio.

RECUERDE:

El hecho de incumplir las citadas obligaciones o compromisos puede conllevar la aplicación de las sanciones correspondientes. El falseamiento de datos para obtener fraudulentamente el subsidio supondrá una infracción muy grave, lo que dará lugar a la pérdida y posible exclusión del derecho a percibir cualquier prestación económica durante un año.

En la sede electrónica, accesible a través de <https://sede.sepe.gob.es>, puede realizar los siguientes trámites de prestaciones:

- | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| - Reconocimiento de la prestación | - Solicitud de prestaciones | - Modificación datos bancarios |
| - Prórroga de subsidio | - Obtención de certificados | - Desistimiento |
| - Declaración anual de rentas | - Baja de la prestación | - Consultas |
| - Cita previa | | |



ACTA DE INFRACCIÓN

Datos del Acta

Acta de infracción Nº: Materia:

Fecha: Otros sujetos responsables (Ver anexo): SI: NO:

Datos de la Empresa

Nombre Empresa: N.I.F./C.I.F.:

Actividad: C.C.C.:

Domicilio:

Localidad:

El/la Inspector/a de Trabajo y Seguridad Social que suscribe en uso de las facultades que le otorga la Ley 42/1997, de 14 de Noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (B.O.E. de 15 de Noviembre de 1997), y el Real Decreto Legislativo 5/2000 de 4 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (B.O.E. de 8 de Agosto de 2000) y el Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998), por el que se aprueba el Reglamento sobre procedimiento para la imposición de sanciones por infracciones en el orden social y para la extensión de actas de liquidación de cuotas de la Seguridad Social, hace constar:

(Ver cuerpo del Acta en páginas siguientes)



[INICIO TEXTO ANEXO ACTA - texto libre que cumplimenta el actuante]

ACTUACIONES PRACTICADAS

En fecha 02/01/2014, a las 9 horas, se ha realizado visita de inspección al centro de trabajo sito en CALLE --- (LALÍN/SURESA). En fecha 31/12/2013, se produce la comparecencia de El Sujeto Responsable.

MIRANAR N: 2 /
VILLANAR N: 6

HECHOS COMPROBADOS

La S. A. "CONSERVAS Y CONGELADOS"/La "COMPAÑÍA DE GESTIÓN NAVIERA" ha infringido la normativa laboral empleando en el buque mercante *Pobre Mitrofán*, de pabellón español, a seis nacionales españoles, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas; todos ellos sin la documentación precisa para la solicitud y tramitación de cualesquiera prestaciones, sin la formalización por escrito del contrato de trabajo, sin permiso de trabajo los extranjeros, sin edad suficiente para trabajar (dos menores) y sin haber solicitado la afiliación inicial o el alta de los trabajadores.

PRECEPTOS INFRINGIDOS

Estos hechos consistentes en no haber proporcionado o promovido la documentación, el contrato de trabajo, el permiso de trabajo, haber empleado a menores a su servicio y no solicitar en tiempo y forma la afiliación y el alta del trabajador con carácter previo al inicio de la prestación de servicios, constituyen infracción de lo dispuesto en los artículos 7.1, 8.4, 22.2, 22.6, 37.1 (en éste último infractora "COMPAÑÍA DE GESTIÓN NAVIERA" si fue la que contrató a la tripulación) o 37.3 (si contrató "COMPAÑÍA DE GESTIÓN NAVIERA" y "CONSERVAS Y CONGELADOS" estaba al corriente de sus operaciones, siendo ésta última la infractora en esta concreta infracción).

TIPIFICACIÓN, CALIFICACIÓN Y GRADUACIÓN

- Artículo 7.1.....Infracción grave.....Grado mínimo: de 626 a 1.250 euros.
- Artículo 8.4..... Infracción muy grave.....Grado mínimo: de 6.251 a 25.000 euros.
- Artículo 22.2.....Infracción grave.....Grado mínimo: de 3.126 a 6.250 euros.
- Artículo 22.6.....Infracción grave.....Grado mínimo: de 626 a 1.250 euros.
- Artículo 37.1/37.3.....Infracción muy grave/muy grave.....Grado mínimo: de 6.251 a 25.000 euros.

Según el artículo 39.6 del Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, "el acta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social que inicie el expediente sancionador y la resolución administrativa que recaiga, deberán explicitar los criterios de graduación de la sanción tenidos en cuenta, de entre los señalados en los anteriores apartados de este artículo. Cuando no se considere relevante a estos efectos ninguna de las circunstancias enumeradas en dichos apartados, la sanción se impondrá en el grado mínimo en su tramo inferior". Al no percibir ninguna de las circunstancias que se mencionan en el texto normativo, se ha procedido a imponer el grado mínimo en su tramo inferior.

[FIN TEXTO ANEXO ACTA]



Por lo que se propone la imposición de la sanción por un importe total de: 16.880 EUROS

Dieciséis mil ochocientos ochenta euros

De conformidad con lo establecido en el artículo 40, del Real Decreto Legislativo 5/2000 de 4 de agosto (B.O.E. del 8 de Agosto del 2000).

Se advierte a la empresa que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 14.1.f), 17.1 y 18 bis del Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social aprobado por Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998), en redacción dada por el Real Decreto 772/2011 de 3 de junio (B.O.E. de 21 de junio), podrá presentar escrito de alegaciones en el plazo de QUINCE DÍAS HÁBILES contados desde el siguiente al de notificación de la presente Acta, acompañado de la prueba que estime pertinente, dirigido al órgano competente para realizar los actos de instrucción y ordenación del expediente sancionador, así como para efectuar la Propuesta de Resolución por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Jefe/a de la Unidad Especializada de Seguridad Social de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social

Con dirección en:

RONDA DE LA MURALLA nº58.3º. 27003 - LUGO

Por ser materia de competencia de la Administración General del Estado, asumirá el órgano competente de la Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social de Lugo la competencia para resolver el expediente administrativo sancionador, conforme establece el artículo 4 del Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998), la Orden TIN 2076/2010 de 27 de julio (B.O.E. de 31 de julio) y el artículo 48 de Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (B.O.E. de 8 de Agosto de 2000).

En el supuesto de no formalizarse escrito de alegaciones, el acta de infracción podrá ser considerada propuesta de resolución, de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 del Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998) en redacción dada por el Real Decreto 772/2011 de 3 de junio (B.O.E. de 21 de junio). En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 42.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (B.O.E. de 27 de Noviembre de 1992), modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero (B.O.E. de 14 de Enero de 1999), se informa de que el plazo máximo establecido por el Real Decreto 928/1998 citado para dictar la resolución es de seis meses desde la fecha de la

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

itlugo @meyss.es
www.meyss.es/itss

RONDA DE LA MURALLA 58-3º
27003 - LUGO
TEL: 982 223905
FAX: 982 224293



presente Acta. No obstante, cuando concurren circunstancias excepcionales, podrá acordarse la ampliación de dicho plazo máximo, en los términos previstos en el artículo 42.6 de la Ley 30/1992, transcurrido el cual se producirá la caducidad del procedimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.2 de la Ley 30/1992. No se computarán a tal efecto las interrupciones producidas por causas imputables al interesado o por la suspensión del procedimiento a que se refiere el mencionado Reglamento, debiendo ser cursada la notificación en el plazo de 10 días, a partir de la fecha de la resolución.

El importe de la sanción figurada en la presente Acta de Infracción se liquidará en la Resolución que se dicte a tal efecto, para su ingreso por el/los sujetos responsables de su pago, conforme establece el artículo 74.1 del Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social aprobado por Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio (B.O.E. de 25) en relación con el artículo 25.2 del Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social aprobado por Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998) en redacción dada por el Real Decreto 772/2011 de 3 de junio (B.O.E. de 21 de junio)

Código de Servicio: 01000000014 - Acta de Infracción. 1020/14000000100

EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

ACTUANTE ACTUANTE ACTUANTE

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

itlugo @meyss.es
www.meyss.es/itss

RONDA DE LA MURALLA 58-3º
27003 - LUGO
TEL: 982 223905
FAX: 982 224233



**BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER
CODE NAME: "BARECON 2001"**

PART I

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

First issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, in 1974 as "Barecon A" and "Barecon B" Revised and amalgamated 1989. Revised 2001

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, issued November 2001

(continued)

"BARECON 2001" STANDARD BAREBOAT CHARTER

PART I

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

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

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

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

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

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Owners unless the Vessel is found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided;	130 131 132 133 134	between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under this Charter shall, in the absence of agreement, be referred to the dispute resolution method agreed in Clause 30.	196 197 198 199 200
(b) in dry-dock if the Charterers have not dry-docked her in accordance with Clause 10(g). The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Charterers; and	135 136 137 138	(III) Financial Security - The Charterers shall maintain financial security or responsibility in respect of third party liabilities as required by any government, including federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof.	201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212
(c) for any other commercial reason they consider necessary (provided it does not unduly interfere with the commercial operation of the Vessel). The costs and fees for such inspection and survey shall be paid by the Owners.	139 140 141 142 143	The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.	213 214 215 216 217 218
All time used in respect of inspection, survey or repairs shall be for the Charterers' account and form part of the Charter Period.	144 145 146	(b) Operation of the Vessel - The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and, whenever required, repair the Vessel during the Charter Period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including annual flag State fees and any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.	219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230
The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel.	147 148 149 150 151	Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.	231 232 233
9. Inventories, Oil and Stores	152	(c) The Charterers shall keep the Owners and the mortgagee(s) advised of the intended employment, planned dry-docking and major repairs of the Vessel, as reasonably required.	234 235 236 237
A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit including spare parts, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, unbroached provisions, paints, ropes and other consumable stores (excluding spare parts) in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively. The Charterers shall ensure that all spare parts listed in the inventory and used during the Charter Period are replaced at their expense prior to redelivery of the Vessel.	153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167	(d) Flag and Name of Vessel - During the Charter Period, the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. The Charterers shall also have the liberty, with the Owners' consent, which shall not be unreasonably withheld, to change the flag and/or the name of the Vessel during the Charter Period. Painting and re-painting, instalment and re-instalment, registration and re-registration, if required by the Owners, shall be at the Charterers' expense and time.	238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248
10. Maintenance and Operation	168	(e) Changes to the Vessel - Subject to Clause 10(a)(ii), the Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of this Charter.	249 250 251 252 253 254 255 256
(a)(i) Maintenance and Repairs - During the Charter Period the Vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 14(f), if applicable, at their own expense they shall at all times keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.	169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182	(f) Use of the Vessel's Outfit, Equipment and Appliances - The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The	257 258 259 260 261 262 263
(ii) New Class and Other Safety Requirements - In the event of any improvement, structural changes or new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing (excluding the Charterers' loss of time) more than the percentage stated in Box 23, or if Box 23 is left blank, 5 per cent. of the Vessel's insurance value as stated in Box 29, then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as	183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

Charterers shall from time to time during the Charter	264 *	(a) The Owners warrant that they have not effected	330
Period replace such items of equipment as shall be so	265	any mortgage(s) of the Vessel and that they shall not	331
damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers	266	effect any mortgage(s) without the prior consent of the	332
are to procure that all repairs to or replacement of any	267	Charterers, which shall not be unreasonably withheld.	333
damaged, worn or lost parts or equipment be effected	268 *	(b) The Vessel chartered under this Charter is financed	334
in such manner (both as regards workmanship and	269	by a mortgage according to the Financial Instrument.	335
quality of materials) as not to diminish the value of the	270	The Charterers undertake to comply, and provide such	336
Vessel. The Charterers have the right to fit additional	271	information and documents to enable the Owners to	337
equipment at their expense and risk but the Charterers	272	comply, with all such instructions or directions in regard	338
shall remove such equipment at the end of the period if	273	to the employment, insurances, operation, repairs and	339
requested by the Owners. Any equipment including radio	274	maintenance of the Vessel as laid down in the Financial	340
equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall	275	Instrument or as may be directed from time to time during	341
be kept and maintained by the Charterers and the	276	the currency of the Charter by the mortgagee(s) in	342
Charterers shall assume the obligations and liabilities	277	conformity with the Financial Instrument. The Charterers	343
of the Owners under any lease contracts in connection	278	confirm that, for this purpose, they have acquainted	344
therewith and shall reimburse the Owners for all	279	themselves with all relevant terms, conditions and	345
expenses incurred in connection therewith, also for any	280	provisions of the Financial Instrument and agree to	346
new equipment required in order to comply with radio	281	acknowledge this in writing in any form that may be	347
regulations.	282	required by the mortgagee(s). The Owners warrant that	348
(g) Periodical Dry-Docking - The Charterers shall dry-	283	they have not effected any mortgage(s) other than stated	349
dock the Vessel and clean and paint her underwater	284	in Box 28 and that they shall not agree to any	350
parts whenever the same may be necessary, but not	285	amendment of the mortgage(s) referred to in Box 28 or	351
less than once during the period stated in Box 19 or, if	286	effect any other mortgage(s) without the prior consent	352
Box 19 has been left blank, every sixty (60) calendar	287	of the Charterers, which shall not be unreasonably	353
months after delivery or such other period as may be	288	withheld.	354
required by the Classification Society or flag State.	289 *	(Optional, Clauses 12(a) and 12(b) are alternatives;	355
		indicate alternative agreed in Box 28).	356
11. Hire	290	13. Insurance and Repairs	357
(a) The Charterers shall pay hire due to the Owners	291	(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept	358
punctually in accordance with the terms of this Charter	292	insured by the Charterers at their expense against hull	359
in respect of which time shall be of the essence.	293	and machinery, war and Protection and Indemnity risks	360
(b) The Charterers shall pay to the Owners for the hire	294	(and any risks against which it is compulsory to insure	361
of the Vessel a lump sum in the amount indicated in	295	for the operation of the Vessel, including maintaining	362
Box 22 which shall be payable not later than every thirty	296	financial security in accordance with sub-clause	363
(30) running days in advance, the first lump sum being	297	10(a)(iii) in such form as the Owners shall in writing	364
payable on the date and hour of the Vessel's delivery to	298	approve, which approval shall not be un-reasonably	365
the Charterers. Hire shall be paid continuously	299	withheld. Such insurances shall be arranged by the	366
throughout the Charter Period.	300	Charterers to protect the interests of both the Owners	367
(c) Payment of hire shall be made in cash without	301	and the Charterers and the mortgagee(s) (if any), and	368
discount in the currency and in the manner indicated in	302	the Charterers shall be at liberty to protect under such	369
Box 25 and at the place mentioned in Box 26.	303	insurances the interests of any managers they may	370
(d) Final payment of hire, if for a period of less than	304	appoint. Insurance policies shall cover the Owners and	371
thirty (30) running days, shall be calculated proportionally	305	the Charterers according to their respective interests.	372
according to the number of days and hours remaining	306	Subject to the provisions of the Financial Instrument, if	373
before redelivery and advance payment to be effected	307	any, and the approval of the Owners and the insurers,	374
accordingly.	308	the Charterers shall effect all insured repairs and shall	375
(e) Should the Vessel be lost or missing, hire shall	309	undertake settlement and reimbursement from the	376
cease from the date and time when she was lost or last	310	insurers of all costs in connection with such repairs as	377
heard of. The date upon which the Vessel is to be treated	311	well as insured charges, expenses and liabilities to the	378
as lost or missing shall be ten (10) days after the Vessel	312	extent of coverage under the insurances herein provided	379
was last reported or when the Vessel is posted as	313	for.	380
missing by Lloyd's, whichever occurs first. Any hire paid	314	The Charterers also to remain responsible for and to	381
in advance to be adjusted accordingly.	315	effect repairs and settlement of costs and expenses	382
(f) Any delay in payment of hire shall entitle the	316	incurred thereby in respect of all other repairs not	383
Owners to interest at the rate per annum as agreed in	317	covered by the insurances and/or not exceeding any	384
Box 24. If Box 24 has not been filled in, the three months	318	possible franchise(s) or deductibles provided for in the	385
interbank offered rate in London (LIBOR or its successor)	319	insurances.	386
for the currency stated in Box 25, as quoted by the British	320	All time used for repairs under the provisions of sub-	387
Bankers' Association (BBA) on the date when the hire	321	clause 13(a) and for repairs of latent defects according	388
fell due, increased by 2 per cent., shall apply.	322	to Clause 3(c) above, including any deviation, shall be	389
(g) Payment of interest due under sub-clause 11(f)	323	for the Charterers' account.	390
shall be made within seven (7) running days of the date	324	(b) If the conditions of the above insurances permit	391
of the Owners' invoice specifying the amount payable	325	additional insurance to be placed by the parties, such	392
or, in the absence of an invoice, at the time of the next	326	cover shall be limited to the amount for each party set	393
hire payment date.	327	out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or	394
12. Mortgage	328	the Charterers as the case may be shall immediately	395
(only to apply if Box 28 has been appropriately filled in)	329	furnish the other party with particulars of any additional	396

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

insurance effected, including copies of any cover notes	397	presentation of accounts.	464
or policies and the written consent of the insurers of	398	(e) The Charterers to remain responsible for and to	465
any such required insurance in any case where the	399	effect repairs and settlement of costs and expenses	466
consent of such insurers is necessary.	400	incurred thereby in respect of all other repairs not	467
(c) The Charterers shall upon the request of the	401	covered by the insurances and/or not exceeding any	468
Owners, provide information and promptly execute such	402	possible franchise(s) or deductibles provided for in the	469
documents as may be required to enable the Owners to	403	insurances.	470
comply with the insurance provisions of the Financial	404	(f) All time used for repairs under the provisions of	471
Instrument.	405	sub-clauses 14(d) and 14(e) and for repairs of latent	472
(d) Subject to the provisions of the Financial Instru-	406	defects according to Clause 3 above, including any	473
ment, if any, should the Vessel become an actual,	407	deviation, shall be for the Charterers' account and shall	474
constructive, compromised or agreed total loss under	408	form part of the Charter Period.	475
the insurances required under sub-clause 13(a), all	409	The Owners shall not be responsible for any expenses	476
insurance payments for such loss shall be paid to the	410	as are incident to the use and operation of the Vessel	477
Owners who shall distribute the moneys between the	411	for such time as may be required to make such repairs.	478
Owners and the Charterers according to their respective	412	(g) If the conditions of the above insurances permit	479
interests. The Charterers undertake to notify the Owners	413	additional insurance to be placed by the parties such	480
and the mortgagee(s), if any, of any occurrences in	414	cover shall be limited to the amount for each party set	481
consequence of which the Vessel is likely to become a	415	out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or	482
total loss as defined in this Clause.	416	the Charterers as the case may be shall immediately	483
(e) The Owners shall upon the request of the	417	furnish the other party with particulars of any additional	484
Charterers, promptly execute such documents as may	418	insurance effected, including copies of any cover notes	485
be required to enable the Charterers to abandon the	419	or policies and the written consent of the insurers of	486
Vessel to insurers and claim a constructive total loss.	420	any such required insurance in any case where the	487
(f) For the purpose of insurance coverage against hull	421	consent of such insurers is necessary.	488
and machinery and war risks under the provisions of	422	(h) Should the Vessel become an actual, constructive,	489
sub-clause 13(a), the value of the Vessel is the sum	423	compromised or agreed total loss under the insurances	490
indicated in Box 29.	424	required under sub-clause 14(a), all insurance payments	491
		for such loss shall be paid to the Owners, who shall	492
		distribute the moneys between themselves and the	493
		Charterers according to their respective interests.	494
		(i) If the Vessel becomes an actual, constructive,	495
		compromised or agreed total loss under the insurances	496
		arranged by the Owners in accordance with sub-clause	497
		14(a), this Charter shall terminate as of the date of such	498
		loss.	499
		(j) The Charterers shall upon the request of the	500
		Owners, promptly execute such documents as may be	501
		required to enable the Owners to abandon the Vessel	502
		to the insurers and claim a constructive total loss.	503
		(k) For the purpose of insurance coverage against hull	504
		and machinery and war risks under the provisions of	505
		sub-clause 14(a), the value of the Vessel is the sum	506
		indicated in Box 29.	507
		(l) Notwithstanding anything contained in sub-clause	508
		10(a), it is agreed that under the provisions of Clause	509
		14, if applicable, the Owners shall keep the Vessel's	510
		Class fully up to date with the Classification Society	511
		indicated in Box 10 and maintain all other necessary	512
		certificates in force at all times.	513
14. Insurance, Repairs and Classification	425	15. Redelivery	514
<i>(Optional, only to apply if expressly agreed and stated</i>	<i>426</i>	At the expiration of the Charter Period the Vessel shall	<i>515</i>
<i>in Box 25, in which event Clause 13 shall be considered</i>	<i>427</i>	be redelivered by the Charterers to the Owners at a	<i>516</i>
<i>deleted).</i>	<i>428</i>	safe and ice-free port or place as indicated in Box 16, in	<i>517</i>
(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept	429	such ready safe berth as the Owners may direct. The	518
insured by the Owners at their expense against hull and	430	Charterers shall give the Owners not less than thirty	519
machinery and war risks under the form of policy or	431	(30) running days' preliminary notice of expected date,	520
policies attached hereto. The Owners and/or insurers	432	range of ports of redelivery or port or place of redelivery	521
shall not have any right of recovery or subrogation	433	and not less than fourteen (14) running days' definite	522
against the Charterers on account of loss of or any	434	notice of expected date and port or place of redelivery.	523
damage to the Vessel or her machinery or appur-	435	Any changes thereafter in the Vessel's position shall be	524
tenances covered by such insurances, or on account of	436	notified immediately to the Owners.	525
payments made to discharge claims against or liabilities	437	The Charterers warrant that they will not permit the	526
of the Vessel or the Owners covered by such insurance.	438	Vessel to commence a voyage (including any preceding	527
Insurance policies shall cover the Owners and the	439	ballast voyage) which cannot reasonably be expected	528
Charterers according to their respective interests.	440	to be completed in time to allow redelivery of the Vessel	529
(b) During the Charter Period the Vessel shall be kept	441	within the Charter Period. Notwithstanding the above,	530
insured by the Charterers at their expense against	442		
Protection and Indemnity risks (and any risks against	443		
which it is compulsory to insure for the operation of the	444		
Vessel, including maintaining financial security in	445		
accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as	446		
the Owners shall in writing approve which approval shall	447		
not be unreasonably withheld.	448		
(c) In the event that any act or negligence of the	449		
Charterers shall vitiate any of the insurance herein	450		
provided, the Charterers shall pay to the Owners all	451		
losses and indemnify the Owners against all claims and	452		
demands which would otherwise have been covered by	453		
such insurance.	454		
(d) The Charterers shall, subject to the approval of the	455		
Owners or Owners' Underwriters, effect all insured	456		
repairs, and the Charterers shall undertake settlement	457		
of all miscellaneous expenses in connection with such	458		
repairs as well as all insured charges, expenses and	459		
liabilities to the extent of coverage under the insurances	460		
provided for under the provisions of sub-clause 14(a).	461		
The Charterers to be secured reimbursement through	462		
the Owners' Underwriters for such expenditures upon	463		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

should the Charterers fail to redeliver the Vessel within the Charter Period, the Charterers shall pay the daily equivalent to the rate of hire stated in Box 22 plus 10 per cent. or to the market rate, whichever is the higher, for the number of days by which the Charter Period is exceeded. All other terms, conditions and provisions of this Charter shall continue to apply.	531 532 533 534 535 536		
Subject to the provisions of Clause 10, the Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.	537 538 539 540 541 542		
The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 17.	543 544 545		
16. Non-Lien	546		
The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter Period a notice reading as follows:	547 548 549 550 551 552 553		
"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."	554 555 556 557 558 559		
17. Indemnity	560		
(a) The Charterers shall indemnify the Owners against any loss, damage or expense incurred by the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers, and against any lien of whatsoever nature arising out of an event occurring during the Charter Period. If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.	561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571		
Without prejudice to the generality of the foregoing, the Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.	572 573 574 575 576		
(b) If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of a claim or claims against the Owners, the Owners shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.	577 578 579 580 581		
In such circumstances the Owners shall indemnify the Charterers against any loss, damage or expense incurred by the Charterers (including hire paid under this Charter) as a direct consequence of such arrest or detention.	582 583 584 585 586		
18. Lien	587		
The Owners to have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights belonging or due to the Charterers or any sub-charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	588 589 590 591 592 593		
19. Salvage	594		
All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.	595 596 597 598		
20. Wreck Removal	599		
In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.	600 601 602 603 604 605		
21. General Average	606		
The Owners shall not contribute to General Average.	607		
22. Assignment, Sub-Charter and Sale	608		
(a) The Charterers shall not assign this Charter nor sub-charter the Vessel on a bareboat basis except with the prior consent in writing of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.	609 610 611 612 613		
(b) The Owners shall not sell the Vessel during the currency of this Charter except with the prior written consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld, and subject to the buyer accepting an assignment of this Charter.	614 615 616 617 618		
23. Contracts of Carriage	619		
(a) The Charterers are to procure that all documents issued during the Charter Period evidencing the terms and conditions agreed in respect of carriage of goods shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the documents shall incorporate the Hague-Visby Rules. The documents shall also contain the New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	620 621 622 623 624 625 626 627 628		
(b) The Charterers are to procure that all passenger tickets issued during the Charter Period for the carriage of passengers and their luggage under this Charter shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for passengers and their luggage compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the passenger tickets shall incorporate the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, and any protocol thereto.	629 630 631 632 633 634 635 636 637 638		
*) Delete as applicable.	639		
24. Bank Guarantee	640		
(Optional, only to apply if Box 27 filled in)	641		
The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 27 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.	642 643 644 645 646		
25. Requisition/Acquisition	647		
(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter Period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite	648 649 650 651 652 653		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

or a limited period of time, and irrespective of whether it	654	the same time as the next payment of hire is due.	721
may or will remain in force for the remainder of the	655	(a) The Charterers shall have the liberty:	722
Charter Period, this Charter shall not be deemed thereby	656	(i) to comply with all orders, directions, recommend-	723
or thereupon to be frustrated or otherwise terminated	657	ations or advice as to departure, arrival, routes,	724
and the Charterers shall continue to pay the stipulated	658	sailing in convoy, ports of call, stoppages,	725
hire in the manner provided by this Charter until the time	659	destinations, discharge of cargo, delivery, or in any	726
when the Charter would have terminated pursuant to	660	other way whatsoever, which are given by the	727
any of the provisions hereof always provided however	661	Government of the Nation under whose flag the	728
that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition	662	Vessel sails, or any other Government, body or	729
Hire or compensation received or receivable by the	663	group whatsoever acting with the power to compel	730
Owners shall be payable to the Charterers during the	664	compliance with their orders or directions;	731
remainder of the Charter Period or the period of the	665	(ii) to comply with the orders, directions or recom-	732
"Requisition for Hire" whichever be the shorter.	666	mendations of any war risks underwriters who have	733
(b) In the event of the Owners being deprived of their	667	the authority to give the same under the terms of	734
ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition	668	the war risks insurance;	735
of the Vessel or requisition for title by any governmental	669	(iii) to comply with the terms of any resolution of the	736
or other competent authority (hereinafter referred to as	670	Security Council of the United Nations, any	737
"Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date	671	directives of the European Community, the effective	738
during the Charter Period when "Compulsory Acqui-	672	orders of any other Supranational body which has	739
sition" may occur, this Charter shall be deemed	673	the right to issue and give the same, and with	740
terminated as of the date of such "Compulsory	674	national laws aimed at enforcing the same to which	741
Acquisition". In such event Charter Hire to be considered	675	the Owners are subject, and to obey the orders	742
as earned and to be paid up to the date and time of	676	and directions of those who are charged with their	743
such "Compulsory Acquisition".	677	enforcement.	744
		(f) In the event of outbreak of war (whether there be a	745
26. War	678	declaration of war or not) (i) between any two or more	746
(a) For the purpose of this Clause, the words "War	679	of the following countries: the United States of America;	747
Risks" shall include any war (whether actual or	680	Russia; the United Kingdom; France; and the People's	748
threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	681	Republic of China; (ii) between any two or more of the	749
rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	682	countries stated in Box 36, both the Owners and the	750
of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	683	Charterers shall have the right to cancel this Charter,	751
acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	684	whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to	752
blockades (whether imposed against all vessels or	685	the Owners in accordance with Clause 15, if the Vessel	753
imposed selectively against vessels of certain flags or	686	has cargo on board after discharge thereof at	754
ownership, or against certain cargoes or crews or	687	destination, or if debarred under this Clause from	755
otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	688	reaching or entering it at a near, open and safe port as	756
political group, or the Government of any state	689	directed by the Owners, or if the Vessel has no cargo	757
whatsoever, which may be dangerous or are likely to be	690	on board, at the port at which the Vessel then is or if at	758
or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew	691	sea at a near, open and safe port as directed by the	759
or other persons on board the Vessel.	692	Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	760
(b) The Vessel, unless the written consent of the	693	accordance with Clause 11 and except as aforesaid all	761
Owners be first obtained, shall not continue to or go	694	other provisions of this Charter shall apply until	762
through any port, place, area or zone (whether of land	695	redelivery.	763
or sea), or any waterway or canal, where it reasonably	696		
appears that the Vessel, her cargo, crew or other	697	27. Commission	764
persons on board the Vessel, in the reasonable	698	The Owners to pay a commission at the rate indicated	765
judgement of the Owners, may be, or are likely to be,	699	in Box 33 to the Brokers named in Box 33 on any hire	766
exposed to War Risks. Should the Vessel be within any	700	paid under the Charter. If no rate is indicated in Box 33,	767
such place as aforesaid which only becomes danger-	701	the commission to be paid by the Owners shall cover	768
ous, or is likely to be or to become dangerous, after her	702	the actual expenses of the Brokers and a reasonable	769
entry into it, the Owners shall have the right to require	703	fee for their work.	770
the Vessel to leave such area.	704	If the full hire is not paid owing to breach of the Charter	771
(c) The Vessel shall not load contraband cargo, or to	705	by either of the parties the party liable therefor shall	772
pass through any blockade, whether such blockade be	706	indemnify the Brokers against their loss of commission.	773
imposed on all vessels, or is imposed selectively in any	707	Should the parties agree to cancel the Charter, the	774
way whatsoever against vessels of certain flags or	708	Owners shall indemnify the Brokers against any loss of	775
ownership, or against certain cargoes or crews or	709	commission but in such case the commission shall not	776
otherwise howsoever, or to proceed to an area where	710	exceed the brokerage on one year's hire.	777
she shall be subject, or is likely to be subject to a	711		
belligerent's right of search and/or confiscation.	712	28. Termination	778
(d) If the insurers of the war risks insurance, when	713	(a) Charterers' Default	779
Clause 14 is applicable, should require payment of	714	The Owners shall be entitled to withdraw the Vessel from	780
premiums and/or calls because, pursuant to the	715	the service of the Charterers and terminate the Charter	781
Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter	716	with immediate effect by written notice to the Charterers if:	782
and remain within, any area or areas which are specified	717	(i) the Charterers fail to pay hire in accordance with	783
by such insurers as being subject to additional premiums	718	Clause 11. However, where there is a failure to	784
because of War Risks, then such premiums and/or calls	719	make punctual payment of hire due to oversight,	785
shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at	720	negligence, errors or omissions on the part of the	786

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

Charterers or their bankers, the Owners shall give	787	from the Charterers at her current or next port of call, or	854
the Charterers written notice of the number of clear	788	at a port or place convenient to them without hindrance	855
banking days stated in Box 34 (as recognised at	789	or interference by the Charterers, courts or local	856
the agreed place of payment) in which to rectify	790	authorities. Pending physical repossession of the Vessel	857
the failure, and when so rectified within such	791	in accordance with this Clause 29, the Charterers shall	858
number of days following the Owners' notice, the	792	hold the Vessel as gratuitous bailee only to the Owners.	859
payment shall stand as regular and punctual.	793	The Owners shall arrange for an authorised represent-	860
Failure by the Charterers to pay hire within the	794	ative to board the Vessel as soon as reasonably	861
number of days stated in Box 34 of their receiving	795	practicable following the termination of the Charter. The	862
the Owners' notice as provided herein, shall entitle	796	Vessel shall be deemed to be repossessed by the	863
the Owners to withdraw the Vessel from the service	797	Owners from the Charterers upon the boarding of the	864
of the Charterers and terminate the Charter without	798	Vessel by the Owners' representative. All arrangements	865
further notice;	799	and expenses relating to the settling of wages,	866
(ii) the Charterers fail to comply with the requirements of:	800	disembarkation and repatriation of the Charterers'	867
(1) Clause 6 (Trading Restrictions)	801	Master, officers and crew shall be the sole responsibility	868
(2) Clause 13(a) (Insurance and Repairs)	802	of the Charterers.	869
provided that the Owners shall have the option, by	803		
written notice to the Charterers, to give the	804	30. Dispute Resolution	870
Charterers a specified number of days grace within	805	*) (a) This Contract shall be governed by and construed	871
which to rectify the failure without prejudice to the	806	in accordance with English law and any dispute arising	872
Owners' right to withdraw and terminate under this	807	out of or in connection with this Contract shall be referred	873
Clause if the Charterers fail to comply with such	808	to arbitration in London in accordance with the Arbitration	874
notice;	809	Act 1996 or any statutory modification or re-enactment	875
(ii) the Charterers fail to rectify any failure to comply	810	thereof save to the extent necessary to give effect to	876
with the requirements of sub-clause 10(a)(i)	811	the provisions of this Clause.	877
(Maintenance and Repairs) as soon as practically	812	The arbitration shall be conducted in accordance with	878
possible after the Owners have requested them in	813	the London Maritime Arbitrators Association (LMAA)	879
writing so to do and in any event so that the Vessel's	814	Terms current at the time when the arbitration proceed-	880
insurance cover is not prejudiced.	815	ings are commenced.	881
(b) <u>Owners' Default</u>	816	The reference shall be to three arbitrators. A party	882
if the Owners shall by any act or omission be in breach	817	wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its	883
of their obligations under this Charter to the extent that	818	arbitrator and send notice of such appointment in writing	884
the Charterers are deprived of the use of the Vessel	819	to the other party requiring the other party to appoint its	885
and such breach continues for a period of fourteen (14)	820	own arbitrator within 14 calendar days of that notice and	886
running days after written notice thereof has been given	821	stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator	887
by the Charterers to the Owners, the Charterers shall	822	unless the other party appoints its own arbitrator and	888
be entitled to terminate this Charter with immediate effect	823	gives notice that it has done so within the 14 days	889
by written notice to the Owners.	824	specified. If the other party does not appoint its own	890
(c) <u>Loss of Vessel</u>	825	arbitrator and give notice that it has done so within the	891
This Charter shall be deemed to be terminated if the	826	14 days specified, the party referring a dispute to	892
Vessel becomes a total loss or is declared as a	827	arbitration may, without the requirement of any further	893
constructive or compromised or arranged total loss. For	828	prior notice to the other party, appoint its arbitrator as	894
the purpose of this sub-clause, the Vessel shall not be	829	sole arbitrator and shall advise the other party	895
deemed to be lost unless she has either become an	830	accordingly. The award of a sole arbitrator shall be	896
actual total loss or agreement has been reached with	831	binding on both parties as if he had been appointed by	897
her underwriters in respect of her constructive,	832	agreement.	898
compromised or arranged total loss or if such agreement	833	Nothing herein shall prevent the parties agreeing in	899
with her underwriters is not reached it is adjudged by a	834	writing to vary these provisions to provide for the	900
competent tribunal that a constructive loss of the Vessel	835	appointment of a sole arbitrator.	901
has occurred.	836	In cases where neither the claim nor any counterclaim	902
(d) Either party shall be entitled to terminate this	837	exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as	903
Charter with immediate effect by written notice to the	838	the parties may agree) the arbitration shall be conducted	904
other party in the event of an order being made or	839	in accordance with the LMAA Small Claims Procedure	905
resolution passed for the winding up, dissolution,	840	current at the time when the arbitration proceedings are	906
liquidation or bankruptcy of the other party (otherwise	841	commenced.	907
than for the purpose of reconstruction or amalgamation)	842	*) (b) This Contract shall be governed by and construed	908
or if a receiver is appointed, or if it suspends payment,	843	in accordance with Title 9 of the United States Code	909
ceases to carry on business or makes any special	844	and the Maritime Law of the United States and any	910
arrangement or composition with its creditors.	845	dispute arising out of or in connection with this Contract	911
(e) The termination of this Charter shall be without	846	shall be referred to three persons at New York, one to	912
prejudice to all rights accrued due between the parties	847	be appointed by each of the parties hereto, and the third	913
prior to the date of termination and to any claim that	848	by the two so chosen; their decision or that of any two	914
either party might have.	849	of them shall be final, and for the purposes of enforcing	915
		any award, judgement may be entered on an award by	916
29. Repossession	850	any court of competent jurisdiction. The proceedings	917
In the event of the termination of this Charter in	851	shall be conducted in accordance with the rules of the	918
accordance with the applicable provisions of Clause 28,	852	Society of Maritime Arbitrators, Inc.	919
the Owners shall have the right to repossess the Vessel	853	In cases where neither the claim nor any counterclaim	920

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (c) This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that

fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

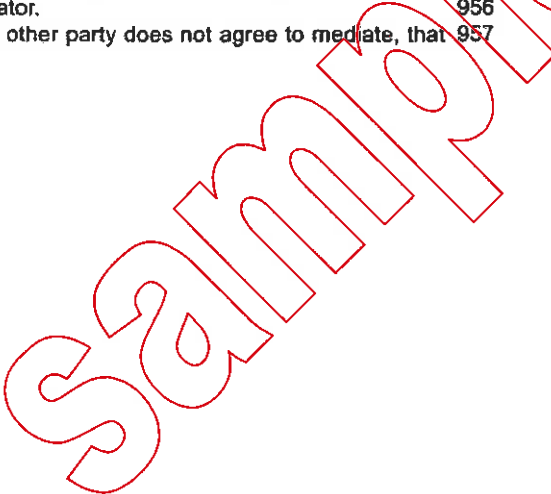
(e) If Box 35 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause 30(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 30(d) shall apply in all cases.

*) *Sub-clauses 30(a), 30(b) and 30(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 35.*

31. Notices

(a) Any notice to be given by either party to the other party shall be in writing and may be sent by fax, telex, registered or recorded mail or by personal service.

(b) The address of the Parties for service of such communication shall be as stated in Boxes 3 and 4 respectively.



**PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY**
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 37)

1. Specifications and Building Contract	1	and upon and after such acceptance, subject to Clause	69
(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been counter-signed as approved by the Charterers.	2	1(d), the Charterers shall not be entitled to make any claim	70
(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.	3	against the Owners in respect of any conditions,	71
(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.	4	representations or warranties, whether express or implied,	72
(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out herein. Subject to the provisions of sub-clause 2(c)(ii) hereunder, the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners, completed and constructed in accordance with the Building Contract, on the date of delivery by the Builders. The Charterers undertake that having accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects, if any. Nevertheless, in respect of any repairs, replacements or defects which appear within the first 12 months from delivery by the Builders, the Owners shall endeavour to compel the Builders to repair, replace or remedy any defects or to recover from the Builders any expenditure incurred in carrying out such repairs, replacements or remedies. However, the Owners' liability to the Charterers shall be limited to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers). The Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are reasonably able to recover under this Clause and shall make no further claim on the Owners for the difference between the amount(s) so recovered and the actual expenditure on repairs, replacement or remedying defects or for any loss of time incurred. Any liquidated damages for physical defects or deficiencies shall accrue to the account of the party stated in Box 41(a) or if not filled in shall be shared equally between the parties. The costs of pursuing a claim or claims against the Builders under this Clause (including any liability to the Builders) shall be borne by the party stated in Box 41(b) or if not filled in shall be shared equally between the parties.	5	as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay	73
	6	in delivery.	74
	7	(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.	75
	8	(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon	76
	9	(i) if the Charterers do not wish to take delivery of the Vessel they shall inform the Owners within seven (7) running days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or	77
	10	(ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) running days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;	78
	11	(iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;	79
	12	(iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.	80
	13	(d) Any liquidated damages for delay in delivery under the Building Contract and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall accrue to the account of the party stated in Box 41(c) or if not filled in shall be shared equally between the parties.	81
	14		82
	15		83
	16		84
	17		85
	18		86
	19		87
	20		88
	21		89
	22		90
	23		91
	24		92
	25		93
	26		94
	27		95
	28		96
	29		97
	30		98
	31		99
	32		100
	33		101
	34		102
	35		103
	36		104
	37		105
	38		106
	39		107
	40		108
	41		109
	42		110
	43		111
	44	3. Guarantee Works	111
	45	If not otherwise agreed, the Owners authorise the Charterers to arrange for the guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms, and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.	112
	46		113
	47		114
	48		115
	49		116
	50		117
	51		118
	52	4. Name of Vessel	118
	53	The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel insignia and fly the house flag as required by the Charterers.	119
	54		120
	55		121
	56		122
	57	5. Survey on Redelivery	123
	58	The Owners and the Charterers shall appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of re-delivery. Without prejudice to Clause 15 (Part II), the Charterers shall bear all survey expenses and all other costs, if any, including the cost of docking and undocking, if required, as well as all repair costs incurred. The Charterers shall also bear all loss of time spent in connection with any docking and undocking as well as repairs, which shall be paid at the rate of hire per day or pro rata.	124
	59		125
	60		126
	61		127
	62		128
	63		129
	64		130
	65		131
	66		132
	67		133
	68		
2. Time and Place of Delivery			
(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery and properly documented at the Builders' Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract. The Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel			

"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL
PART

PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT

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

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

Sample

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

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

Sample COPY



PART I

**BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER
(AS REVISED 2001)
CODE NAME: "BALTIME 1939"**

Issued 1909, Amended 1911; 1912; 1920; 1920; 1939; 1950; 1974; and 2001

1. Shipbroker	BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) CODE NAME: "BALTIME 1939"	
3. Owners/Place of business	2. Place and Date of Charter	
5. Vessel's Name	4. Charterers/Place of business	
7. Class	6. GT/NT	
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard	8. Indicated brake horse power (bhp)	
11. Permanent bunkers (abt.)	10. Cubic feet grain/bale capacity	
13. Present position	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of	
15. Port of delivery (Cl. 1)	14. Period of hire (Cl. 1)	
16. Time of delivery (Cl. 1)		
17. (a) Trade limits (Cl. 2)		
(b) Cargo exclusions specially agreed		
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 5)	19. Charter hire (Cl. 6)	
20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6)		
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)	
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration must be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)	
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed		

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

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

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

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-foot grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1	and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	67 68 69 70 71
1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery	16	5. Bunkers	72
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.	17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.	73 74 75 76 77 78 79
2. Trade	28	6. Hire	80
The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.	29 30 31 32 33 34 35 36	The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92
3. Owners' Obligations	37	7. Re-delivery	93
The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.	38 39 40 41 42 43 44 45 46	The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111
4. Charterers' Obligations	47	8. Cargo Space	112
The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading	48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66	The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	113 114 115 116 117
		9. Master	118
		The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If	119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

the Charterers have reason to be dissatisfied with the	132	able on account of ice to reach the place or to get out	198
conduct of the Master or any officer, the Owners, on	133	after having completed loading or discharging. The	199
receiving particulars of the complaint, promptly to	134	Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of	200
investigate the matter, and, if necessary and practicable,	135	ice the Master considers it dangerous to remain at the	201
to make a change in the appointments.	136	loading or discharging place for fear of the Vessel being	202
		frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a	203
10. Directions and Logs	137	convenient open place and await the Charterers fresh	204
The Charterers shall furnish the Master with all	138	instructions. Unforeseen detention through any of above	205
instructions and sailing directions and the Master shall	139	causes shall be for the Charterers account.	206
keep full and correct logs accessible to the Charterers	140		
or their Agents.	141	15. Loss of Vessel	207
		Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease	208
11. Suspension of Hire etc.	142	from the date when she was lost. If the date of loss	209
(A) In the event of drydocking or other necessary	143	cannot be ascertained half hire shall be paid from the	210
measures to maintain the efficiency of the Vessel,	144	date the Vessel was last reported until the calculated	211
deficiency of men or Owners stores, breakdown of	145	date of arrival at the destination. Any hire paid in advance	212
machinery, damage to hull or other accident, either	146	shall be adjusted accordingly.	213
hindering or preventing the working of the Vessel and	147		
continuing for more than twenty-four consecutive hours,	148	16. Overtime	214
no hire shall be paid in respect of any time lost thereby	149	The Vessel shall work day and night if required. The	215
during the period in which the Vessel is unable to perform	150	Charterers shall refund the Owners their outlays for all	216
the service immediately required. Any hire paid in	151	overtime paid to officers and crew according to the hours	217
advance shall be adjusted accordingly.	152	and rates stated in the Vessel's articles.	218
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to	153		
anchorage through stress of weather, trading to shallow	154	17. Lien	219
harbours or to rivers or ports with bars or suffering an	155	The Owners shall have a lien upon all cargoes and	220
accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or	156	sub-freights belonging to the Time-Charterers and any	221
expenses resulting from such detention shall be for the	157	Bill of Lading freight for all claims under this Charter,	222
Charterers account even if such detention and/or	158	and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all	223
expenses, or the cause by reason of which either is	159	moneys paid in advance and not earned.	224
incurred, be due to, or be contributed to by, the	160		
negligence of the Owners servants.	161	18. Salvage	225
		All salvage and assistance to other vessels shall be for	226
12. Responsibility and Exemption	162	the Owners and the Charterers equal benefit after	227
The Owners only shall be responsible for delay in	163	deducting the Master's, officers and crew's proportion	228
delivery of the Vessel or for delay during the currency of	164	and all legal and other expenses including hire paid	229
the Charter and for loss or damage to goods onboard, if	165	under the charter for time lost in the salvage, also repairs	230
such delay or loss has been caused by want of due	166	of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall	231
diligence on the part of the Owners or their Manager in	167	be bound by all measures taken by the Owners in order	232
making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage	168	to secure payment of salvage and to fix its amount.	233
or any other personal act or omission or default of the	169		
Owners or their Manager. The Owners shall not be	170	19. Sublet	234
responsible in any other case nor for damage or delay	171	The Charterers shall have the option of subletting the	235
whatsoever and howsoever caused even if caused by	172	Vessel, giving due notice to the Owners, but the original	236
the neglect or default of their servants. The Owners shall	173	Charterers shall always remain responsible to the	237
not be liable for loss or damage arising or resulting	174	Owners for due performance of the Charter.	238
from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour	175		
(including the Master, officers or crew) whether partial	176	20. War ("Conwartime 1993")	239
or general. The Charterers shall be responsible for loss	177	(A) For the purpose of this Clause, the words:	240
or damage caused to the Vessel or to the Owners by	178	(i) Owners shall include the shipowners, bareboat	241
goods being loaded contrary to the terms of the Charter	179	charterers, disponent owners, managers or other	242
or by improper or careless bunkering or loading, stowing	180	operators who are charged with the management of the	243
or discharging of goods or any other improper or	181	Vessel, and the Master; and	244
negligent act on their part or that of their servants.	182	(ii) War Risks shall include any war (whether actual or	245
		threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	246
13. Advances	183	rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	247
The Charterers or their Agents shall advance to the	184	of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	248
Master, if required, necessary funds for ordinary	185	acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	249
disbursements for the Vessel's account at any port	186	blockades (whether imposed against all vessels or	250
charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances	187	imposed selectively against vessels of certain flags or	251
shall be deducted from hire.	188	ownership, or against certain cargoes or crews or	252
		otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	253
14. Excluded Ports	189	political group, or the Government of any state	254
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190	whatsoever, which, in the reasonable judgement of the	255
(A) any place where fever or epidemics are prevalent or	191	Master and/or the Owners, may be dangerous or are	256
to which the Master, officers and crew by law are not	192	likely to be or to become dangerous to the Vessel, her	257
bound to follow the Vessel;	193	cargo, crew or other persons on board the Vessel.	258
(B) any ice-bound place or any place where lights,	194	(B) The Vessel, unless the written consent of the Owners	259
lightships, marks and buoys are or are likely to be	195	be first obtained, shall not be ordered to or required to	260
withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or	196	continue to or through, any port, place, area or zone	261
where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	197	(whether of land or sea), or any waterway or canal, where	262

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(C) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(D) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(E) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(F) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(G) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one

or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice. (H) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

21. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

22. Dispute Resolution

*) (A) This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (B) This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	403 404 405 406 407 408	necessary to protect its interest.	445
*) (C) This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	409 410 411 412 413 414	(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	446 447 448 449 450
(D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.	415 416 417 418	(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	451 452 453 454
In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (A), (B) or (C) above, the following shall apply:-	419 420 421	(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	455 456 457 458 459
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the Mediation Notice) calling on the other party to agree to mediation.	422 423 *) 424 425	<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	460 461
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal (the Tribunal) or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438	(E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (A) of this Clause shall apply. Sub-clause (D) shall apply in all cases.	462 463 464
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	439 440 441 442	*) (A), (B) and (C) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.	465 466
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers	443 444	23. General Average	467
		General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.	468 469 470
		24. Commission	471
		The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483



Part I

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1984) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"
	2. Place and date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b), if total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

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

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

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

PART II

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

<p>1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.</p> <p>2. Owners' Responsibility Clause The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.</p> <p>3. Deviation Clause The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.</p> <p>4. Payment of Freight (a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo. (b) <u>Prepaid</u>. If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid. (c) <u>On delivery</u>. If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.</p> <p>5. Loading/Discharging (a) <u>Costs/Risks</u> The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed. (b) <u>Cargo Handling Gear</u> Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74</p>	<p>always work under the supervision of the Master. (c) <u>Stevedore Damage</u> The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.</p> <p>6. Laytime (a) <u>Separate laytime for loading and discharging</u> The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (b) <u>Total laytime for loading and discharging</u> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (c) <u>Commencement of laytime (loading and discharging)</u> Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19. If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/discharging shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count. * Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</p> <p>7. Demurrage Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.</p> <p>8. Lien Clause The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.</p> <p>9. Cancelling Clause (a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. (b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that</p>	<p>75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148</p>
---	---	--	---

PART II

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

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

PART II

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

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

Code Name: "COMBICONWAYBILL"

Shipper

Reference No.



COMBINED TRANSPORT SEA WAYBILL

Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), subject to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills

Issued 1995

Consignee (not to order)

Notify party/address

Place of receipt

Ocean Vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery

Freight payable at

Marks and Nos.

Quantity and description of goods

Gross weight, kg, Measurement, m³

Particulars above declared by Shipper

Freight and charges

RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.

The Carrier, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this Sea Waybill, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the multimodal transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services.

The Shipper shall be entitled to transfer right of control of the cargo to the Consignee, the exercise of such option to be noted on this Sea Waybill and to be made no later than the receipt of the cargo by the Carrier.

Shipper's declared value of

Place and date of issue

subject to payment of above extra charge.

Signed for

as Carrier

Note:

The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 12 and Clause 24 of this Sea Waybill, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.

by

As agent(s) only to the Carrier

COMBINED TRANSPORT SEA WAYBILL

Code Name: "COMBICONWAYBILL"

I. GENERAL PROVISIONS

1. Applicability.

Notwithstanding the heading "Combined Transport", the provisions set out and referred to in this Sea Waybill shall also apply, if the transport as described in this Sea Waybill is performed by one mode of transport only.

2. Definitions.

"Carrier" means the party on whose behalf this Sea Waybill has been signed.

"Merchant" includes the Shipper, the Receiver, the Consignor, the Consignee and the owner of the goods.

3. Carrier's Tariff.

The terms of the Carrier's applicable Tariff at the date of shipment are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are available from the Carrier upon request. In the case of inconsistency between this Sea Waybill and the applicable Tariff, this Sea Waybill shall prevail.

4. Time Bar.

All liability whatsoever of the Carrier shall cease unless suit is brought within 9 months after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

5. Law and Jurisdiction.

Disputes arising under this Sea Waybill shall be determined by the courts and in accordance with the law at the place where the Carrier has his principal place of business.

II. PERFORMANCE OF THE CONTRACT

6. Methods and Routes of Transportation.

(1) The Carrier is entitled to perform the transport and all services related thereto in any reasonable manner and by any reasonable means, methods and routes.

(2) In accordance herewith, for instance, in the event of carriage by sea, vessels may sail with or without pilots, undergo repairs, adjust equipment, drydock and tow vessels in all situations.

7. Optional Stowage.

(1) Goods may be stowed by the Carrier by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(2) Containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant.

8. Hindrances etc. Affecting Performance.

(1) The Carrier shall use reasonable endeavours to complete the transport and to deliver the goods at the place designated for delivery.

(2) If at any time the performance of the contract as evidenced by this Sea Waybill is or will be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind, and if by virtue of sub-clause 8 (1) the Carrier has no duty to complete the performance of the contract, the Carrier (whether or not the transport is commenced) may elect to:

(a) treat the performance of this Contract as terminated and place the goods at the Merchant's disposal at any place which the Carrier shall deem safe and convenient; or

(b) deliver the goods at the place designated for delivery.

(3) If the goods are not taken delivery of by the Merchant within a reasonable time after the Carrier has called upon him to take delivery, the Carrier shall be at liberty to put the goods in safe custody on behalf of the Merchant at the latter's risk and expense.

(4) In any event the Carrier shall be entitled to full freight for goods received for transportation and additional compensation for extra costs resulting from the circumstances referred to above.

III. CARRIER'S LIABILITY

9. Basic Liability.

(1) The Carrier shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time of delivery.

(2) The Carrier shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by this Sea Waybill.

(3) The Carrier shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from:

(a) The wrongful act or neglect of the Merchant.

(b) Compliance with the instructions of the person entitled to give them.

(c) The lack of or defective conditions of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed.

(d) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by or on behalf of the Merchant.

(e) Inherent vice of the goods.

(f) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, covering, or unit loads.

(g) Strikes or lock-outs or stoppages or restraints of labour from whatever cause whether partial or general.

(h) Any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

(4) Where under sub-clause 9 (3) the Carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Clause have contributed to the loss or damage.

(5) The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events, specified in (a), (b) and (h) of sub-clause 9 (3) shall rest upon the Carrier.

(6) When the Carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events, specified in (c) to (g) of sub-clause 9 (3) it shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of the causes or events.

10. Amount of Compensation

(1) When the Carrier is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the Merchant in accordance with the contract or should have been so

delivered.

(2) The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(3) Compensation shall not, however, exceed two Special Drawing Rights per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

(4) Higher compensation may be claimed only when, with the consent of the Carrier, the value for the goods declared by the Shipper which exceeds the limits laid down in this Clause has been stated on the face of this Sea Waybill at the place indicated. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

11. Special Provisions for Liability and Compensation

(1) Notwithstanding anything provided for in Clauses 9 and 10 of this Sea Waybill, if it can be proved where the loss or damage occurred, the Carrier and the Merchant shall, as to the liability of the Carrier, be entitled to require such liability to be determined by the provisions contained in any international convention or national law, which provisions:

(a) cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and

(b) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued if such international convention or national law shall apply.

(2) Insofar as there is no mandatory law applying to carriage by sea by virtue of the provisions of sub-clause 11 (1), the liability of the Carrier in respect of any carriage by sea shall be determined by the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - The Hague/Visby Rules. The Hague/Visby Rules shall also determine the liability of the Carrier in respect of carriage by inland waterways as if such carriage were carriage by sea. Furthermore, they shall apply to all goods, whether carried on deck or under deck.

12. Delay, Consequential Loss, etc.

If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the transport covered by this Sea Waybill, or to the value of the goods as determined in Clause 10, whichever is the lesser.

13. Notice of Loss of or Damage to the Goods

(1) Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the Merchant to the Carrier when the goods are handed over to the Merchant, such handing over is *prima facie* evidence of the Delivery by the Carrier of the goods as described in this Sea Waybill.

(2) Where the loss or damage is not apparent, the same *prima facie* effect shall apply if notice in writing is not given within three (3) consecutive days after the day when the goods were handed over to the Merchant.

14. Defences and Limits for the Carrier, Servants, etc.

(1) The defences and limits of liability provided for in this Sea Waybill shall apply in any action against the Carrier for loss or damage to the goods whether the action can be founded in contract or in tort.

(2) The Carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in sub-clause 10 (3), if it is proved that the loss or damage resulted from a personal act or omission of the Carrier done with intent to cause such loss or damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(3) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant, agent or other persons whose services the Carrier has used in order to perform this Contract and if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(4) However, the provisions of this Sea Waybill apply whenever claims relating to the performance of this Contract are made against any servant, agent or other person whose services the Carrier has used in order to perform this Contract, whether such claims are founded in contract or in tort. In entering into this Contract, the Carrier, to the extent of such provisions, does so not only on his own behalf but also as agent or trustee for such persons. The aggregate liability of the Carrier and such persons shall not exceed the limits in Clauses 10, 11 and 24, respectively.

IV. DESCRIPTION OF GOODS

15. Carrier's Responsibility.

The information in this Sea Waybill shall be *prima facie* evidence of the taking in charge by the Carrier of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight, load and count", "Shipper-packed container" or similar expressions, have been made in the printed text or superimposed on the Sea Waybill. As between the Carrier and Consignee the information in the Sea Waybill shall be conclusive evidence of receipt of the goods as so stated and proof to the contrary shall not be permitted provided always that the Consignee has acted in good faith.

16. Shipper's Responsibility.

The Shipper shall be deemed to have guaranteed to the Carrier the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the Carrier, of the description of the goods, marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the Shipper shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the Carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Sea Waybill to any person other than the Shipper. The Shipper shall remain liable even if the goods have been delivered.

17. Shipper-packed Containers, etc.

(1) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss,

damage or expense has been caused by:

(a) negligent filling, packing or stowing of the container; (b) the contents being unsuitable for carriage in container; or

(c) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(2) The provisions of sub-clause (1) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(3) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

18. Dangerous Goods.

(1) The Merchant shall comply with all internationally recognised requirements and all rules which apply according to national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any event inform the Carrier in writing of the exact nature of the danger before goods of a dangerous nature are taken into charge by the Carrier and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.

(2) Goods of a dangerous nature which the Carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless, without compensation. Further, the Merchant shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handling over for carriage or of their carriage.

(3) If any goods shipped with the knowledge of the Carrier as to their dangerous nature shall become a danger to any person or property, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the Carrier without liability on the part of the Carrier except to General Average, if any.

19. Return of Containers

(1) For the purpose of this Clause the Consignor shall mean the person who concludes this Contract with the Carrier and the Consignee shall mean the person entitled to receive the goods from the Carrier.

(2) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(3) (a) The Consignor shall be liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignor and return to the Carrier for carriage.

(b) The Consignor and the Consignee shall be jointly and severally liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignee and return to the Carrier.

V. FREIGHT AND LIEN

20. Freight.

(1) Freight shall be deemed earned when the goods have been taken in charge by the Carrier and shall be paid in any event.

(2) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges in the relevant tariff conditions. If no such stipulation as to devaluation exists or is applicable the following shall apply:

If the currency in which freight and charges are quoted is devalued between the date of the freight agreement and the date when the freight and charges are paid, then all freight and charges shall be automatically and immediately increased in proportion to the extent of the devaluation of the said currency.

(3) For the purpose of verifying the freight basis, the Carrier reserves the right to have the contents of containers, trailers or similar articles of transport inspected in order to ascertain the weight, measurement, value, or nature of the goods.

21. Lien.

The Carrier shall have a lien on the goods for any amount due under this Contract and for the costs of recovering the same, and may enforce such lien in any reasonable manner, including sale or disposal of the goods.

VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

22. General Average.

(1) General Average shall be adjusted at any port or place at the Carrier's option, and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, this covering all goods, whether carried on or under deck. The New York Clause as approved by BIMCO to be considered as incorporated herein.

(2) Such security including a cash deposit as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon, shall, if required, be submitted to the Carrier prior to delivery of the goods.

23. Both-to-Blame Collision Clause.

The Both-to-Blame Collision Clause as adopted by BIMCO shall be considered incorporated herein.

24. U.S. Trade

(1) In case the contract evidenced by this Sea Waybill is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in the said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the goods are in the Carrier's custody.

(2) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the goods have been declared by the shipper before the goods have been handed over to the Carrier and inserted in this Sea Waybill, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.



BIMCO

CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009 STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT PART I

First published 1999. Revised 2009.

Explanatory Notes for CREWMAN A (Cost Plus Fee) 2009 are available from BIMCO at www.bimco.org

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

1. Place and date of Agreement	2. Date of commencement of Agreement (Cl. 2, 9, 17 and 21)
3. Owners (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1) (i) Name: (ii) Place of registered office: (iii) Law of registry:	4. Crew Managers (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1) (i) Name: (ii) Place of registered office: (iii) Law of registry:
5. The Company (with reference to the ISM/ISPS Codes) (state name and IMO Unique Company Identification number. If the Company is a third party then also state registered office and principal place of business) (Cl. 1) (i) Name: (ii) IMO Unique Company Identification number: (iii) Place of registered office: (iv) Principal place of business:	6. Crew Insurance arrangements (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 5) (i) Crew Insurances: (ii) Insurance for persons proceeding to sea onboard (Cl. 5(a)): 7. Optional insurances (state optional insurance(s) as agreed, such as piracy, kidnap and ransom, loss of hire and FD & D) (Cl. 8(a)(v))
8. Interest (state rate of interest to apply after due date to outstanding sums) (Cl. 7(a))	9. Crew management fee (state monthly fee (Cl. 9(a)))
10. Crew Manager's nominated account (Cl.9(a))	11. Daily rate (state rate for days in excess of those agreed in budget) (Cl. 9(c))
	12. Lay-up period / number of months (Cl.9(d))
13. Minimum contract period (state number of months) (Cl. 17(a))	14. Crew management fee on termination (state number of months to apply) (Cl. 18(a) and 18(h)(ii))
15. Severance Costs (state maximum amount) (Cl. 18(h)(i))	16. Dispute Resolution (state alternative 19(a), 19(b) or 19(c); if 19(c) place of arbitration must be stated) (Cl. 19)
17. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Owners) (Cl. 20)	18. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Crew Managers) (Cl. 20)

It is mutually agreed between the party stated in Box 3 and the party stated in Box 4 that this Agreement consisting of PART I and PART II as well as Annexes "A" (Details of Vessel or Vessels), "B" (Details of Crew), "C" (Budget) and "D" (Associated Vessels) attached hereto, shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes "A", "B", "C" and "D" shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature(s) (Owners)	Signature(s) (Crew Managers)
-----------------------	------------------------------

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

(continued)

Continued

**ANNEX "A" (DETAILS OF VESSEL OR VESSELS)
TO THE BIMCO STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT
CODE NAME: CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009**

Date of Agreement:

Name of Vessel(s):

Particulars of Vessel(s):

Sample copy

Continued

**ANNEX "B" (DETAILS OF CREW)
TO THE BIMCO STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT
CODE NAME: CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009**

Date of Agreement:

Details of Crew:

Numbers

Rank

Nationality

Sample Copy

Continued

**ANNEX "C" (BUDGET)
TO THE BIMCO STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT
CODE NAME: CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009**

Date of Agreement:

Managers' initial budget with effect from the commencement date of this Agreement (see [Box 2](#)):

Sample copy

Printed by BIMCO's idea

Continued

**ANNEX "D" (ASSOCIATED VESSELS)
TO THE BIMCO STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT
CODE NAME: CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009**

NOTE: PARTIES SHOULD BE AWARE THAT BY COMPLETING THIS ANNEX "D" THEY WILL BE SUBJECT TO THE PROVISIONS OF SUB-CLAUSE 18(b)(i) OF THIS AGREEMENT.

Date of Agreement:

Details of Associated Vessels:

Sample Copy

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 1 – Basis of the Agreement

1. Definitions

In this Agreement, save where the context otherwise requires, the following words and expressions shall have the meanings hereby assigned to them.

“Company” (with reference to the ISM Code and the ISPS Code) means the organization identified in [Box 5](#) or any replacement organization appointed by the Owners from time to time (see Sub-clause 7(b)).

“Connected Person” means any person connected with the provision and the performance of the Crew Management Services.

“Crew” means the personnel of the numbers, rank and nationality specified in Annex “B” hereto.

“Crew Insurances” means insurance of liabilities in respect of crew risks which shall include but not be limited to death, permanent disability, sickness, injury, repatriation, shipwreck unemployment indemnity and loss of personal effects (see [Clause 5](#) (Crew Insurances) and [Clause 8](#) (Insurance Policies) and [Boxes 6](#) and [7](#)).

“Crew Managers” means the party identified in [Box 4](#).

“Crew Management Services” means the services specified in [Clause 4](#) (Crew Management) and all other functions performed by the Crew Managers under the terms of this Agreement.

“Crew Support Costs” means all expenses of a general nature which are not particularly referable to any individual vessel for the time being managed by the Crew Managers and which are incurred by the Crew Managers for the purpose of providing an efficient and economic Crew Management Service and, without prejudice to the generality of the foregoing, shall include the cost of crew standby pay, training schemes for officers and ratings, cadet training schemes, sick pay, study pay, recruitment and interviews.

“Flag State” means the State whose flag the vessel is flying.

“ISM Code” means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention and any amendment thereto or substitution therefor.

“ISPS Code” means the International Code for the Security of Ships and Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS and any amendment thereto or substitution therefor.

“Owners” means the party identified in [Box 3](#).

“Severance Costs” means the costs which are legally required to be paid to the Crew as a result of the early termination of any contracts for service on the Vessel.

“SMS” means the Safety Management System (as defined by the ISM Code).

“STCW 95” means the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 and any amendment thereto or substitution therefor.

“Vessel” means the vessel or vessels details of which are set out in Annex “A” attached hereto.

2. Commencement and Appointment

With effect from the date stated in [Box 2](#) for the commencement of the Crew Management Services and continuing unless and until terminated as provided herein, the Owners hereby appoint the Crew Managers and the Crew Managers hereby agree to act as the crew managers of the Vessel in respect of the Crew Management Services.

3. Authority of the Crew Managers

Subject to the terms and conditions herein provided, during the period of this Agreement, the Crew Managers shall carry out the Crew Management Services in respect of the Vessel as agents for and on behalf of the Owners. The Crew Managers shall have authority to take such actions as they may from time to time in their absolute discretion consider to be necessary to enable them to perform the Crew Management Services in accordance with sound crew management practice, including but not limited to compliance with all relevant rules and regulations.

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

Sample copy

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 2 – Services

4. Crew Management	44
The Crew Managers shall provide suitably qualified Crew who shall comply with the requirements of STCW	45
95. The provision of the Crew Management Services includes, but is not limited to, the following services:	46
(a) selecting, engaging and providing for the administration of the Crew, including, as applicable, payroll arrangements, pension arrangements, tax, social security contributions and other mandatory dues related to their employment payable in each Crew member's country of domicile;	47 48 49
(b) ensuring that the applicable requirements of the law of the Flag State in respect of rank, qualification and certification of the Crew and employment regulations, such as Crew's tax and social insurance, are satisfied;	50 51 52
(c) ensuring that all Crew have passed a medical examination with a qualified doctor certifying that they are fit for the duties for which they are engaged and are in possession of valid medical certificates issued in accordance with appropriate Flag State requirements or such higher standard of medical examination as may be agreed with the Owners. In the absence of applicable Flag State requirements the medical certificate shall be valid at the time when the respective Crew member arrives on board the Vessel and shall be maintained for the duration of the service on board the Vessel;	53 54 55 56 57 58
(d) ensuring that the Crew shall have a common working language and a command of the English language of a sufficient standard to enable them to perform their duties safely;	59 60
(e) ensuring that the Crew, before joining the Vessel, are given proper familiarisation with their duties in relation to the ISM Code;	61 62
(f) instructing the Crew to obey all reasonable orders of the Owners and/or the Company including, but not limited to, orders in connection with safety and navigation, avoidance of pollution and protection of the environment;	63 64 65
(g) ensuring that no Connected Person shall proceed to sea on board the Vessel without the prior consent of the Owners and/or the Company (such consent not to be unreasonably withheld);	66 67
(h) arranging transportation of the Crew, including repatriation;	68
(i) training of the Crew;	69
(j) conducting union negotiations; and	70
(k) in the event that the Company's drug and alcohol policy requires measures to be taken prior to the Crew joining the Vessel, implementing such measures.	71 72
5. Crew Insurances	73
<i>(Only applicable if agreed according to Box 6)</i>	74
The Crew Managers shall throughout the period of this Agreement provide the following services:	75
(a) arranging Crew Insurances in accordance with the best practice of prudent managers of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations. Insurances for any other persons proceeding to sea on board the Vessel may be separately agreed by the Owners and the Crew Managers (see Box 6);	76 77 78 79
(b) ensuring that the Owners are aware of the terms, conditions, exceptions and limits of liability of the insurances in Sub-clause 5(a);	80 81
(c) ensuring that all premiums or calls in respect of the insurances in Sub-clause 5(a) are paid by their due date;	82 83
(d) if obtainable at no additional cost, ensuring that insurances in Sub-clause 5(a) name the Owners as a joint assured with full cover and, unless otherwise agreed, on terms such that Owners shall be under no liability in respect of premiums or calls arising in connection with such insurances.	84 85 86

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

(e) providing written evidence, to the reasonable satisfaction of the Owners, of the Crew Managers' compliance with their obligations under Sub-clauses 5(b), and 5(c) within a reasonable time of the commencement of this Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the insurances in Sub-clause 5(a).	87 88 89 90
--	----------------------

Sample copy

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 3 – Obligations

6. Crew Managers' Obligations	91
The Crew Managers undertake to use their best endeavours to provide the Crew Management Services as agents for and on behalf of the Owners in accordance with sound crew management practice, and to protect and promote the interests of the Owners in all matters relating to the provision of services hereunder.	92 93 94
Provided, however, that in the performance of their management responsibilities under this Agreement, the Crew Managers shall be entitled to have regard to their overall responsibility in relation to all vessels as may from time to time be entrusted to their management and in particular, but without prejudice to the generality of the foregoing, the Crew Managers shall be entitled to allocate available manpower in such manner as in the prevailing circumstances the Crew Managers in their absolute discretion consider to be fair and reasonable.	95 96 97 98 99 100
7. Owners' Obligations	101
The Owners shall:	102
(a) pay all sums due to the Crew Managers punctually in accordance with the terms of this Agreement. In the event of payment after the due date of any outstanding sums the Crew Manager shall be entitled to charge interest at the rate stated in Box 8 ;	103 104 105
(b) procure that the requirements of the law of the Vessel's Flag State are satisfied and that they, or such other entity as may be appointed by them, are identified to the Crew Managers as the Company as required to comply with the ISM and ISPS Codes. If the Company changes at any time during this Agreement, the Owners shall notify the Crew Managers in a timely manner of the name and contact details of the new organization;	106 107 108 109 110
(c) inform the Crew Managers prior to ordering the Vessel to any excluded or additional premium area under any of the Owners' Insurances by reason of war risks and/or piracy or like perils and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Crew Managers as a consequence of such orders including, if necessary, the costs of replacing any member of the Crew. Any delays resulting from the negotiation with or replacement of any member of the Crew as a result of the Vessel being ordered to such an area shall be for the Owners' account. Should the Vessel be within an area which becomes an excluded or additional premium area the above provisions relating to cost and delay shall apply;	111 112 113 114 115 116 117
(d) agree with the Crew Managers prior to any change of flag of the Vessel and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Crew Managers as a consequence of such change. If agreement cannot be reached then either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 18(e);	118 119 120
(e) provide, at no cost to the Crew Managers, in accordance with the requirements of the law of the Flag State, or higher standard, as mutually agreed, adequate Crew accommodation and living standards;	121 122
(f) ensure that the Crew, on joining the Vessel, are properly familiarised with their duties in accordance with the Vessel's SMS and that instructions which are essential to the SMS are identified, documented and given to the Crew prior to sailing;	123 124 125
(g) unless otherwise agreed, arrange for the supply of provisions, at their own expense.	126

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 4 – Insurance, Budgets, Income, Expenses and Fees

8. Insurance Policies	127
The Owners shall procure that throughout the period of this Agreement:	128
(a) at the Owners' expense, the Vessel is insured for not less than its sound market value or entered for its full gross tonnage, as the case may be, for:	129
(i) hull and machinery marine risks (including but not limited to crew negligence) and excess liabilities;	130
(ii) protection and indemnity risks (including but not limited to pollution risks, diversion expenses and, except to the extent insured separately by the Crew Managers in accordance with Clause 5 (Crew Insurances));	131
<i>NOTE: If the Crew Managers have not agreed to provide Crew Insurances separately in accordance with Clause 5 (Crew Insurances), then such insurances must be included in the protection and indemnity risks cover for the Vessel (see Sub-clause 8(a)(ii) above).</i>	132
(iii) war risks (including but not limited to blocking and trapping, protection and indemnity, terrorism and crew risks); and	133
(iv) such other optional insurances as may be agreed (such as piracy, kidnap and ransom, loss of hire and FD & D) (see Box 7).	134
Sub-clauses 8(a)(i) to 8(a)(iv) all in accordance with the best practice of prudent owners of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations ("the Owners' Insurances");	135
(b) all premiums and calls on the Owners' Insurances are paid by their due date;	136
(c) the Owners' Insurances name the Crew Managers and, subject to underwriters' agreement, any third party designated by the Crew Managers as a joint assured, with full cover. It is understood that in some cases, such as protection and indemnity, the normal terms for such cover may impose on the Crew Managers and any such third party a liability in respect of premiums or calls arising in connection with the Owners' Insurances;	137
(d) If obtainable at no additional cost, however, the Owners shall procure such insurances on terms such that neither the Crew Managers nor any such third party shall be under any liability in respect of premiums or calls arising in connection with the Owners' Insurances. In any event, on termination of this Agreement in accordance with Clause 17 (Duration of the Agreement) and Clause 18 (Termination), the Owners shall procure that the Crew Managers and any third party designated by the Crew Managers as joint assured shall cease to be joint assured and, if reasonably achievable, that they shall be released from any and all liability for premiums and calls that may arise in relation to the period of this Agreement; and	138
(e) written evidence is provided, to the reasonable satisfaction of the Crew Managers, of the Owners' compliance with their obligations under this Clause within a reasonable time of the commencement of the Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the Owners' Insurances.	139
9. Crew Management Fee and Expenses	140
(a) The Owners shall pay the Crew Managers for their services as crew managers under this Agreement a monthly fee in the amount stated in Box 9 which shall be payable in advance, the first monthly fee (pro rata if appropriate) being payable on the commencement of this Agreement (see Clause 2 (Commencement and Appointment) and Box 2) and subsequent instalments being payable at the beginning of every calendar month. The crew management fee shall be payable to the Crew Managers' nominated account stated in Box 10 .	141
(b) The crew management fee shall be subject to an annual review and the proposed fee shall be presented in the annual budget referred to in Sub-clause 10(a).	142
(c) The Crew Managers shall, at no extra cost to the Owners, provide their own office accommodation, office staff, facilities and stationery. Without limiting the generality of this Clause 9 (Crew Management Fee and Expenses) the Owners shall reimburse the Crew Managers for postage and communication expenses,	143

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

travelling expenses, and other out of pocket expenses properly incurred by the Crew Managers in pursuance of the Crew Management Services. Any days used by any Connected Person travelling to or from or attending on the Vessel or otherwise used in connection with the Crew Management Services in excess of those agreed in the budget shall be charged at the daily rate stated in Box 11 .	172 173 174 175
(d) If the Owners decide to layup the Vessel and such layup lasts for more than the number of months stated in Box 12 , an appropriate reduction of the crew management fee for the period exceeding such period until one month before the Vessel is again put into service shall be mutually agreed between the parties. Consequential costs of reduction and reinstatement of the Crew shall be for the Owners' account. If agreement cannot be reached then either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 18(e).	176 177 178 179 180
(e) Save as otherwise provided in this Agreement, all discounts and commissions obtained by the Crew Managers in the course of the performance of the Crew Management Services shall be credited to the Owners.	181 182 183
10. Budgets and Management of Funds	184
(a) The Crew Managers' initial budget is set out in Annex "C" hereto. Subsequent budgets shall be for twelve month periods and shall be prepared by the Crew Managers and submitted to the Owners not less than three months before the end of the budget year.	185 186 187
(b) The Owners shall state to the Crew Managers in a timely manner but in any event within one month of presentation, whether or not they agree to each proposed annual budget. The parties shall negotiate in good faith and if they fail to agree on the annual budget, including the crew management fee, either party shall have the right to terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 18(e).	188 189 190 191
(c) Following the agreement of the budget, the Crew Managers shall prepare and present to the Owners their estimate of the Crew costs and shall each month request the Owners in writing to pay the funds required to crew the Vessel for the ensuing month. Such funds shall be received by the Crew Managers within ten running days after the receipt by the Owners of the Crew Managers' written request and shall be held to the credit of the Owners in a separate bank account.	192 193 194 195 196
(d) The Crew Managers shall at all times maintain and keep true and correct accounts in respect of the Crew Management Services in accordance with the relevant International Financial Reporting Standards or such other standard as the parties may agree, including records of all costs and expenditure incurred, and produce a comparison between budgeted and actual income and expenditure in such form and at such intervals as shall be mutually agreed.	197 198 199 200 201
The Crew Managers shall make such accounts available for inspection and auditing by the Owners and/or their representatives in the Crew Managers' offices or by electronic means, provided reasonable notice is given by the Owners.	202 203 204
(e) Notwithstanding anything contained herein, the Crew Managers shall in no circumstances be required to use or commit their own funds to finance the provision of the Crew Management Services.	205 206

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 5 - Legal, General and Duration of Agreement

11. Trading Restrictions	207
The Owners and the Crew Managers will, prior to the commencement of this Agreement, agree on any trading restrictions to the Vessel that may result from the terms and conditions of the Crew's employment.	208 209
12. Replacement	210
The Owners shall have the right to require the replacement, at their own expense, at the next reasonable opportunity, of any member of the Crew found on reasonable grounds to be unsuitable for service. If the Crew Managers have failed to fulfil their obligations in providing suitable qualified Crew within the meaning of Clause 4 (Crew Management), then such replacement shall be at the Crew Managers' expense.	211 212 213 214
13. Crew Managers' Right to Sub-Contract	215
The Crew Managers shall not have the right to sub-contract any of their obligations hereunder without the prior written consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld. In the event of such a sub-contract, the Crew Managers shall remain fully liable for the due performance of their obligations under this Agreement.	216 217 218 219
14. Responsibilities	220
(a) Force Majeure	221
Neither party shall be liable for any loss, damage or delay due to any of the following force majeure events and/or conditions to the extent that the party invoking force majeure is prevented or hindered from performing any or all of their obligations under this Agreement, provided they have made all reasonable efforts to avoid, minimise or prevent the effect of such events and/or conditions:	222 223 224 225
(i) acts of God;	226
(ii) any Government requisition, control, intervention, requirement or interference;	227
(iii) any circumstances arising out of war, threatened act of war or warlike operations, acts of terrorism, sabotage or piracy, or the consequences thereof;	228 229
(iv) riots, civil commotion, blockades or embargoes;	230
(v) epidemics;	231
(vi) earthquakes, landslides, floods or other extraordinary weather conditions;	232
(vii) strikes, lockouts or other industrial action, unless limited to the employees (which shall not include the Crew) of the party seeking to invoke force majeure;	233 234
(viii) fire, accident, explosion except where caused by negligence of the party seeking to invoke force majeure; and	235 236
(ix) any other similar cause beyond the reasonable control of either party.	237
(b) Crew Managers' liability to Owners	238
Without prejudice to Sub-clause 14(a) the Crew Managers shall be under no liability whatsoever to the Owners for any loss, damage, delay or expense of whatsoever nature, whether direct or indirect (including but not limited to loss of profit arising out of or in connection with detention of or delay to the Vessel) and howsoever arising in the course of performance of the Crew Management Services UNLESS same is proved to have resulted solely from the negligence, gross negligence or wilful default of the Crew Managers or their employees or agents, or sub-contractors employed by them in connection with the Vessel, in which case (save where loss, damage, delay or expense has resulted from the Crew Managers' personal act or omission committed with the intent to cause same or recklessly and with knowledge that such loss, damage, delay or expense would probably result) the Crew Managers' liability for each incident or series of incidents giving rise to a claim or claims shall never exceed a total of ten (10) times the annual crew management fee payable hereunder.	239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249
(c) Acts or omissions of the Crew	250

**PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement**

Notwithstanding anything that may appear to the contrary in this Agreement, the Crew Managers shall not be liable for any acts or omissions of the Crew, even if such acts or omissions are negligent, grossly negligent or wilful, except only to the extent that they are shown to have resulted from a failure by the Crew Managers to discharge their obligations under Clause 6 (Crew Manager's Obligations), in which case their liability shall be limited in accordance with the terms of this Clause 14 (Responsibilities).	251 252 253 254 255 256
(d) Indemnity	257
Except to the extent and solely for the amount therein set out that the Crew Managers would be liable under Sub-clause 14(b) the Owners hereby undertake to keep the Crew Managers and their employees, agents and sub-contractors indemnified and to hold them harmless against all actions, proceedings, claims, demands or liabilities whatsoever or howsoever arising which may be brought against them or incurred or suffered by them arising out of or in connection with the performance of the Agreement, and against and in respect of all costs, loss, damages and expenses (including legal costs and expenses on a full indemnity basis) which the Crew Managers may suffer or incur (either directly or indirectly) in the course of the performance of this Agreement.	258 259 260 261 262 263 264 265
(e) "Himalaya"	266
It is hereby expressly agreed that no employee or agent of the Crew Managers (including every sub-contractor from time to time employed by the Crew Managers) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Owners for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause 14 (Responsibilities), every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Crew Managers or to which the Crew Managers are entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such employee or agent of the Crew Managers acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause 14 (Responsibilities) the Crew Managers are or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including sub-contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Agreement.	267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279
15. General Administration	280
(a) The Crew Managers shall keep the Owners and, if appropriate, the Company informed in a timely manner of any incident of which the Crew Managers become aware which gives or may give rise to delay to the Vessel or claims or disputes involving third parties.	281 282 283
(b) The Crew Managers shall handle and settle all claims and disputes arising out of the Crew Management Services hereunder, unless the Owners instruct the Crew Managers otherwise. The Crew Managers shall keep the Owners appropriately informed in a timely manner throughout the handling of such claims and disputes.	284 285 286 287
(c) The Owners may request the Crew Managers to bring or defend other actions, suits or proceedings related to the Crew Management Services, on terms to be agreed.	288 289
(d) The Crew Managers shall have power to obtain appropriate legal or technical or other outside expert advice in relation to the handling and settlement of claims and disputes in relation to Sub-clauses 15(b) and 15(c).	290 291 292
(e) On giving reasonable notice, the Owners may request, and the Crew Managers shall in a timely manner make available, all documentation, information and records in respect of the matters covered by this Agreement either related to mandatory rules or regulations or other obligations applying to the Owners in respect of the Vessel (including but not limited to STCW 95, the ISM Code and ISPS Code) to the extent permitted by relevant legislation.	293 294 295 296 297
On giving reasonable notice, the Crew Managers may request, and the Owners shall in a timely manner make available, all documentation, information and records reasonably required by the Crew Managers to enable them to perform the Crew Management Services.	298 299 300

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

(f) The Owners shall arrange for the provision of any necessary guarantee bond or other security.	301
(g) Any costs incurred by the Crew Managers in carrying out their obligations according to this Clause 15 (General Administration) shall be reimbursed by the Owners.	302 303
16. Compliance with Laws and Regulations	304
The parties will not do or permit to be done anything which might cause any breach or infringement of the laws and regulations of the Flag State, or of the places where the Vessel trades.	305 306
17. Duration of the Agreement	307
(a) This Agreement shall come into effect at the date stated in Box 2 and shall continue until terminated by either party by giving notice to the other; in which event this Agreement shall terminate upon the expiration of the later of the number of months stated in Box 13 or a period of two (2) months from the date on which such notice is received, unless terminated earlier in accordance with Clause 18 (Termination).	308 309 310 311
(b) Where the Vessel is not at a mutually convenient port or place on the expiry of such period, this Agreement shall terminate on the subsequent arrival of the Vessel at the next mutually convenient port or place.	312 313
18. Termination	314
(a) <i>Owners' or Crew Managers' default</i>	315
If either party fails to meet their obligations under this Agreement, the other party may give notice to the party in default requiring them to remedy it. In the event that the party in default fails to remedy it within a reasonable time to the reasonable satisfaction of the other party, that party shall be entitled to terminate this Agreement with immediate effect by giving notice to the party in default.	316 317 318 319
(b) Notwithstanding Sub-clause 18(a):	320
(i) The Crew Managers shall be entitled to terminate the Agreement with immediate effect by giving notice to the Owners if any monies payable by the Owners and/or the owners of any associated vessel, details of which are listed in Annex "D", shall not have been received in the Crew Managers' nominated account within ten (10) days of receipt by the Owners of the Crew Managers' written request, or if the Vessel is repossessed by the Mortgagee(s).	321 322 323 324 325
(ii) If either party fails to meet their respective obligations under Clause 5 (Crew Insurances) and Clause 8 (Insurance Policies), the other party may give notice to the party in default requiring them to remedy it within ten (10) days, failing which the other party shall have the right to terminate this Agreement with immediate effect by giving notice to the party in default.	326 327 328 329
(iii) If the Owners proceed with the employment of or continue to employ the Vessel in the carriage of contraband, blockade running, or in an unlawful trade, or on a voyage which in the reasonable opinion of the Crew Managers is unduly hazardous or improper, the Crew Managers may give notice of the default to the Owners, requiring them to remedy it as soon as practically possible. In the event that the Owners fail to remedy it within a reasonable time to the satisfaction of the Crew Managers, the Crew Managers shall be entitled to terminate the Agreement with immediate effect by giving notice.	330 331 332 333 334 335
(c) <i>Extraordinary Termination</i>	336
This Agreement shall be deemed to be terminated in the case of the sale of the Vessel or if the Vessel becomes a total loss or is declared as a constructive or compromised or arranged total loss or is requisitioned or has been declared missing or, if bareboat chartered, unless otherwise agreed, when the bareboat charter comes to an end.	337 338 339 340
(d) For the purpose of Sub-clause 18(c) hereof:	341
(i) the date upon which the Vessel is to be treated as having been sold or otherwise disposed of shall be the date on which the Vessel's owners cease to be the registered owners of the Vessel;	342 343
(ii) the Vessel shall be deemed to be lost either when it has become an actual total loss or agreement has been reached with the Vessel's underwriters in respect of its constructive total loss or if such agreement with the Vessel's underwriters is not reached it is adjudged by a competent tribunal that a constructive loss of the Vessel has occurred; and	344 345 346 347
(iii) the date upon which the Vessel is to be treated as declared missing shall be ten (10) days after the Vessel was last reported or when the Vessel is recorded as missing by the Vessel's underwriters,	348 349

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

whichever occurs first. A missing vessel shall be deemed lost in accordance with the provisions of Sub-clause 18(d)(ii).	350 351
(e) In the event the parties fail to agree the annual budget in accordance with Sub-clause 10(b) or to agree a change of flag in accordance with Sub-clause 7(d), or to agree to a reduction in the Crew Management Fee in accordance with Sub-clause 9(d), either party may terminate this Agreement by giving the other party not less than one month's notice, the result of which will be the expiry of the Agreement at the end of the current budget period or on expiry of the notice period, whichever is the later.	352 353 354 355 356
(f) This Agreement shall terminate forthwith in the event of an order being made or resolution passed for the winding up, dissolution, liquidation or bankruptcy of either party (otherwise than for the purpose of reconstruction or amalgamation) or if a receiver or administrator is appointed, or if it suspends payment, ceases to carry on business or makes any special arrangement or composition with its creditors.	357 358 359 360
(g) In the event of the termination of this Agreement for any reason other than default by the Crew Managers the crew management fee payable to the Crew Managers according to the provisions of Clause 9 (Crew Management Fee and Expenses), shall continue to be payable for a further period of the number of months stated in Box 14 as from the effective date of termination. If Box 14 is left blank then ninety (90) days shall apply.	361 362 363 364 365
(h) In addition:	366
(i) the Owners shall continue to pay Crew Support Costs during the said further period of the number of months stated in Box 14 ; and	367 368
(ii) the Owners shall pay an equitable proportion of any Severance Costs which may be incurred, not exceeding the amount stated in Box 15 . The Crew Managers shall use their reasonable endeavours to minimise such Severance Costs.	369 370 371
(i) The termination of this Agreement shall be without prejudice to all rights accrued due between the parties prior to the date of termination.	372 373
19. BIMCO Dispute Resolution Clause	374
(a) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	375 376 377 378
The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	379 380
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	381 382 383 384 385 386 387 388 389
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	390 391
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	392 393 394
(b) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the	395 396 397

PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement

third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	398 399 400
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	401 402 403
(c) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	404 405 406
(d) Notwithstanding Sub-clauses 19(a), 19(b) or 19(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement.	407 408
(i) In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under Sub-clauses 19(a), 19(b) or 19(c) above, the following shall apply:	409 410
(ii) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	411 412 413
(iii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	414 415 416 417 418 419
(iv) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	420 421 422
(v) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	423 424
(vi) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	425 426 427
(vii) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	428 429
(viii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	430 431 432
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	433
(e) If Box 16 in Part I is not appropriately filled in, Sub-clause 19(a) of this Clause shall apply.	434
<i>Note: Sub-clauses 19(a), 19(b) and 19(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 16. Sub-clause 19(d) shall apply in all cases.</i>	435 436
20. Notices	437
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Agreement shall be in writing and shall, unless specifically provided in this Agreement to the contrary, be sent to the address for that other party as set out in Boxes 17 and 18 or as appropriate or to such other address as the other party may designate in writing.	438 439 440 441
A notice may be sent by registered or recorded mail, facsimile, electronically or delivered by hand in	442

**PART II
CREWMAN A (COST PLUS FEE) 2009
Standard crew management agreement**

accordance with this Sub-clause 20(a).	443
(b) Any notice given under this Agreement shall take effect on receipt by the other party and shall be deemed to have been received:	444
	445
(i) if posted, on the seventh (7th) day after posting;	446
(ii) if sent by facsimile or electronically, on the day of transmission; and	447
(iii) if delivered by hand, on the day of delivery.	448
<u>And in each case proof of posting, handing in or transmission shall be proof that notice has been given, unless proven to the contrary.</u>	449
	450
21. Entire Agreement	451
This Agreement constitutes the entire agreement between the parties and no promise, undertaking, representation, warranty or statement by either party prior to the date stated in Box 2 shall affect this Agreement. Any modification of this Agreement shall not be of any effect unless in writing signed by or on behalf of the parties.	452
	453
	454
	455
22. Third Party Rights	456
Except to the extent provided in Sub-clauses 14(d) (Indemnity) and 14(e) (Himalaya), no third parties may enforce any term of this Agreement.	457
	458
23. Partial Validity	459
If any provision of this Agreement is or becomes or is held by any arbitrator or other competent body to be illegal, invalid or unenforceable in any respect under any law or jurisdiction, the provision shall be deemed to be amended to the extent necessary to avoid such illegality, invalidity or unenforceability, or, if such amendment is not possible, the provision shall be deemed to be deleted from this Agreement to the extent of such illegality, invalidity or unenforceability, and the remaining provisions shall continue in full force and effect and shall not in any way be affected or impaired thereby.	460
	461
	462
	463
	464
	465
24. Interpretation	466
In this Agreement:	467
(a) Singular/Plural	468
The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.	469
(b) Headings	470
The index and headings to the Clauses and Appendices to this Agreement are for convenience only and shall not affect its construction or interpretation.	471
	472
(c) Day	473
"Day" means a calendar day unless expressly stated to the contrary.	474



BIMCO

CREWMAN B (LUMP SUM) 2009 STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT PART I

First published 1994, Revised 1999 and 2009.

Explanatory Notes for CREWMAN B (Lump Sum) 2009 are available from BIMCO at www.bimco.org

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

1. Place and date of Agreement	2. Date of commencement of Agreement (Cls. 2 , 9 , 16 and 20)
3. Owners (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1) (i) Name: (ii) Place of registered office: (iii) Law of registry:	4. Crew Managers (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1) (i) Name: (ii) Place of registered office: (iii) Law of registry:
5. The Company (with reference to the ISM/ISPS Codes) (state name and IMO Unique Company Identification number. If the Company is a third party then also state registered office and principal place of business) (Cl. 1) (i) Name: (ii) IMO Unique Company Identification number: (iii) Place of registered office: (iv) Principal place of business:	6. Crew Insurance arrangements (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 5) (i) Crew Insurances: (ii) Insurance for persons proceeding to sea onboard (Cl. 5(a)): 7. Optional insurances (state optional insurance(s) as agreed, such as piracy, kidnap and ransom, loss of hire and FD & D) (Cl. 5(a)(v))
8. Interest (state rate of interest to apply after due date to outstanding sums) (Cl. 7(a))	9. Crew management lump sum (state monthly amount) (Cl. 9(a))
10. Crew Manager's nominated account (Cl. 9(a))	11. Crew overtime expenses (state amount covered by lump sum) (Cl. 9(c))
	12. Initial crew transportation costs (state if for Crew Managers' account) (Cl. 9(d))
13. Vessel's regular trading area (state port or area) (Cl. 9(d))	14. Lay-up period / number of months (Cl. 9(a))
15. Minimum contract period (state number of months) (Cl. 16(a))	16. Lump sum on termination (state number of months to apply) (Cl. 17(a))
17. Severance Costs (state maximum amount) (Cl. 17(m))	18. Dispute Resolution (state alternative Cls. 18(a) , 18(b) or 18(c) ; if 18(c) place of arbitration must be stated) (Cl. 18)
19. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Owners) (Cl. 19)	20. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Crew Managers) (Cl. 19)

It is mutually agreed between the party stated in [Box 3](#) and the party stated in [Box 4](#) that this Agreement consisting of PART I and PART II as well as Annexes "A" (Details of Vessel or Vessels), "B" (Details of Crew) and "C" (Associated Vessels) attached hereto, shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes "A", "B" and "C" shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature(s) (Owners)	Signature(s) (Crew Managers)
-----------------------	------------------------------

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

(continued)

Continued

**ANNEX "A" (DETAILS OF VESSEL OR VESSELS)
TO THE BIMCO STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT
CODE NAME: CREWMAN B (LUMP SUM) 2009**

Date of Agreement:

Name of Vessel(s):

Particulars of Vessel(s):

Sample Copy

Continued

**ANNEX "B" (DETAILS OF CREW)
TO THE BIMCO STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT
CODE NAME: CREWMAN B (LUMP SUM) 2009**

Date of Agreement:

Details of Crew:

Numbers

Rank

Nationality

Sample Copy

Continued

**ANNEX "C" (ASSOCIATED VESSELS)
TO THE BIMCO STANDARD CREW MANAGEMENT AGREEMENT
CODE NAME: CREWMAN B (LUMP SUM) 2009**

NOTE: PARTIES SHOULD BE AWARE THAT BY COMPLETING THIS ANNEX "C" THEY WILL BE SUBJECT TO THE PROVISIONS OF SUB-CLAUSE 17(b)(i) OF THIS AGREEMENT.

Date of Agreement:

Details of Associated Vessels:

Sample copy

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 1 – Basis of the Agreement

1. Definitions

In this Agreement, save where the context otherwise requires, the following words and expressions shall have the meanings hereby assigned to them.

“Company” (with reference to the ISM Code and the ISPS Code) means the organization identified in [Box 5](#) or any replacement organization appointed by the Owners from time to time (see Sub-clause 7(b)).

“Connected Person” means any person connected with the provision and the performance of the Crew Management Services.

“Crew” means the personnel of the numbers, rank and nationality specified in Annex “B” hereto.

“Crew Insurances” means insurance of liabilities in respect of crew risks which shall include but not be limited to death, permanent disability, sickness, injury, repatriation, shipwreck unemployment indemnity and loss of personal effects (see [Clause 5](#) (Crew Insurances) and [Clause 8](#) (Insurance Policies) and [Boxes 6](#) and [7](#)).

“Crew Managers” means the party identified in [Box 4](#).

“Crew Management Services” means the services specified in [Clause 4](#) (Crew Management) and all other functions performed by the Crew Managers under the terms of this Agreement.

“Flag State” means the State whose flag the Vessel is flying.

“ISM Code” means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention and any amendment thereto or substitution therefor.

“ISPS Code” means the International Code for the Security of Ships and Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS and any amendment thereto or substitution therefor.

“Owners” means the party identified in [Box 3](#).

“Severance Costs” means the costs which are legally required to be paid to the Crew as a result of the early termination of any contracts for service on the Vessel.

“SMS” means the Safety Management System (as defined by the ISM Code).

“STCW 95” means the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 and any amendment thereto or substitution therefor.

“Vessel” means the vessel or vessels details of which are set out in Annex “A” attached hereto.

2. Commencement and Appointment

With effect from the date stated in [Box 2](#) for the commencement of the Crew Management Services and continuing unless and until terminated as provided herein, the Owners hereby appoint the Crew Managers and the Crew Managers hereby agree to act as the crew managers of the Vessel in respect of the Crew Management Services.

3. Authority of the Crew Managers

Subject to the terms and conditions herein provided, during the period of this Agreement, the Crew Managers shall be the employers of the Crew and shall carry out the Crew Management Services in respect of the Vessel in their own name. The Crew Managers shall have authority to take such actions as they may from time to time in their absolute discretion consider to be necessary to enable them to perform the Crew Management Services in accordance with sound crew management practice, including but not limited to compliance with all relevant rules and regulations.

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 2 – Services

4. Crew Management	39
The Crew Managers shall provide suitably qualified Crew who shall comply with the requirements of STCW	40
95. The provision of the Crew Management Services includes, but is not limited to, the following services:	41
(a) selecting, engaging and providing for the administration of the Crew, including, as applicable, payroll arrangements, pension arrangements, tax, social security contributions and other mandatory dues related to their employment payable in each Crew member's country of domicile;	42 43 44
(b) ensuring that the applicable requirements of the law of the Flag State in respect of rank, qualification and certification of the Crew and employment regulations, such as Crew's tax and social insurance, are satisfied;	45 46 47
(c) ensuring that all Crew have passed a medical examination with a qualified doctor certifying that they are fit for the duties for which they are engaged and are in possession of valid medical certificates issued in accordance with appropriate Flag State requirements or such higher standard of medical examination as may be agreed with the Owners. In the absence of applicable Flag State requirements the medical certificate shall be valid at the time when the respective Crew member arrives on board the Vessel and shall be maintained for the duration of the service on board the Vessel;	48 49 50 51 52 53
(d) ensuring that the Crew shall have a common working language and a command of the English language of a sufficient standard to enable them to perform their duties safely;	54 55
(e) ensuring that the Crew, before joining the Vessel, are given proper familiarisation with their duties in relation to the ISM Code;	56 57
(f) instructing the Crew to obey all reasonable orders of the Owners and/or the Company including, but not limited to, orders in connection with safety and navigation, avoidance of pollution and protection of the environment;	58 59 60
(g) ensuring that no Connected Person shall proceed to sea on board the Vessel without the prior consent of the Owners and/or the Company (such consent not to be unreasonably withheld);	61 62
(h) arranging transportation of the Crew, including repatriation;	63
(i) training of the Crew;	64
(j) conducting union negotiations; and	65
(k) in the event that the Company's drug and alcohol policy requires measures to be taken prior to the Crew joining the Vessel, implementing such measures.	66 67
5. Crew Insurances	68
<i>(Only applicable if agreed according to Box 6)</i>	69
The Crew Managers shall throughout the period of this Agreement provide the following services:	70
(a) arranging Crew Insurances in accordance with the best practice of prudent managers of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations. Insurances for any other persons proceeding to sea on board the Vessel may be separately agreed by the Owners and the Crew Managers (see Box 6);	71 72 73 74
(b) ensuring that the Owners are aware of the terms, conditions, exceptions and limits of liability of the insurances in Sub-clause 5(a);	75 76
(c) ensuring that all premiums or calls in respect of the insurances in Sub-clause 5(a) are paid by their due date;	77 78
(d) if obtainable at no additional cost, ensuring that insurances in Sub-clause 5(a) name the Owners as a joint assured with full cover and, unless otherwise agreed, on terms such that Owners shall be under no liability in respect of premiums or calls arising in connection with such insurances.	79 80 81
(e) providing written evidence, to the reasonable satisfaction of the Owners, of the Crew Managers' compliance	82

**PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement**

with their obligations under Sub-clauses 5(b), and 5(c) within a reasonable time of the commencement of this Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the insurances in Sub-clause 5(a).	83
	84
	85

Sample copy

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 3 – Obligations

6. Crew Managers' Obligations	86
The Crew Managers undertake to use their best endeavours to provide the Crew Management Services as principals and not agents in accordance with sound crew management practice, and to protect and promote the interests of the Owners in all matters relating to the provision of services hereunder.	87 88 89
Provided, however, that in the performance of their management responsibilities under this Agreement, the Crew Managers shall be entitled to have regard to their overall responsibility in relation to all vessels as may from time to time be entrusted to their management and in particular, but without prejudice to the generality of the foregoing, the Crew Managers shall be entitled to allocate available manpower in such manner as in the prevailing circumstances the Crew Managers in their absolute discretion consider to be fair and reasonable.	90 91 92 93 94 95
7. Owners' Obligations	96
The Owners shall:	97
(a) pay all sums due to the Crew Managers punctually in accordance with the terms of this Agreement. In the event of payment after the due date of any outstanding sums the Crew Manager shall be entitled to charge interest at the rate stated in Box 8 ;	98 99 100
(b) procure that the requirements of the law of the Vessel's Flag State are satisfied and that they, or such other entity as may be appointed by them, are identified to the Crew Managers as the Company as required to comply with the ISM and ISPS Codes. If the Company changes at any time during this Agreement, the Owners shall notify the Crew Managers in a timely manner of the name and contact details of the new organization;	101 102 103 104 105
(c) inform the Crew Managers prior to ordering the Vessel to any excluded or additional premium area under any of the Owners' Insurances by reason of war risks and/or piracy or like perils and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Crew Managers as a consequence of such orders including, if necessary, the costs of replacing any member of the Crew. Any delays resulting from the negotiation with or replacement of any member of the Crew as a result of the Vessel being ordered to such an area shall be for the Owners' account. Should the Vessel be within an area which becomes an excluded or additional premium area the above provisions relating to cost and delay shall apply;	106 107 108 109 110 111 112
(d) agree with the Crew Managers prior to any change of flag of the Vessel and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Crew Managers as a consequence of such change. If agreement cannot be reached then either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 17(e);	113 114 115
(e) provide, at no cost to the Crew Managers, in accordance with the requirements of the law of the Flag State, or higher standard, as mutually agreed, adequate Crew accommodation and living standards;	116 117
(f) ensure that the Crew, on joining the Vessel, are properly familiarised with their duties in accordance with the Vessel's SMS and that instructions which are essential to the SMS are identified, documented and given to the Crew prior to sailing;	118 119 120
(g) unless otherwise agreed, supply and pay for provisions.	121

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 4 –Insurance and Lump Sum

8. Insurance Policies	122
The Owners shall procure that throughout the period of this Agreement:	123
(a) at the Owners' expense, the Vessel is insured for not less than its sound market value or entered for its full gross tonnage, as the case may be, for:	124
(i) hull and machinery marine risks (including but not limited to crew negligence) and excess liabilities;	126
(ii) protection and indemnity risks (including but not limited to pollution risks, diversion expenses and, except to the extent insured separately by the Crew Managers in accordance with Clause 5 (Crew Insurances));	127
<i>NOTE: If the Crew Managers have not agreed to provide Crew Insurances separately in accordance with Clause 5 (Crew Insurances), then such insurances must be included in the protection and indemnity risks cover for the Vessel (see Sub-clause 8(a)(ii) above).</i>	130
(iii) war risks (including but not limited to blocking and trapping, protection and indemnity, terrorism and crew risks); and	133
(iv) such other optional insurances as may be agreed (such as piracy, kidnap and ransom, loss of hire and FD & D) (see Box 7).	135
Sub-clauses 8(a)(i) to 8(a)(iv) all in accordance with the best practice of prudent owners of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations ("the Owners' Insurances");	137
(b) all premiums and calls on the Owners' Insurances are paid by their due date;	140
(c) the Owners' Insurances name the Crew Managers and, subject to underwriters' agreement, any third party designated by the Crew Managers as a joint assured, with full cover. It is understood that in some cases, such as protection and indemnity, the normal terms for such cover may impose on the Crew Managers and any such third party a liability in respect of premiums or calls arising in connection with the Owners' Insurances;	141
(d) If obtainable at no additional cost, however, the Owners shall procure such insurances on terms such that neither the Crew Managers nor any such third party shall be under any liability in respect of premiums or calls arising in connection with the Owners' Insurances. In any event, on termination of this Agreement in accordance with Clause 16 (Duration of the Agreement) and Clause 17 (Termination), the Owners shall procure that the Crew Managers and any third party designated by the Crew Managers as joint assured shall cease to be joint assured and, if reasonably achievable, that they shall be released from any and all liability for premiums and calls that may arise in relation to the period of this Agreement; and	146
(e) written evidence is provided, to the reasonable satisfaction of the Crew Managers, of the Owners' compliance with their obligations under this Clause within a reasonable time of the commencement of the Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the Owners' Insurances.	153
9. Crew Management Lump Sum	156
(a) The Owners shall pay the Crew Managers for their services as crew managers under this Agreement a monthly lump sum in the amount stated in Box 9 which shall be payable in advance, the first monthly lump sum (pro rata if appropriate) being payable on the commencement of this Agreement (see Clause 2 (Commencement and Appointment) and Box 2) and subsequent instalments being payable at the beginning of every calendar month. The crew management lump sum shall be payable to the Crew Managers' nominated account stated in Box 10 .	157
(b) The lump sum shall include:	163
(i) all payments to or on behalf of the Crew in accordance with their contracts of employment, subject to any limitation on overtime hours in accordance with sub-clause 9(c), excluding extra or additional crew payments due solely to the trading of the Vessel in, to or through areas that are hazardous due	164
	165
	166

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

to war risks and/or piracy or like perils, as they may be legally entitled;	167
(ii) in the event the Crew Managers are providing insurance in accordance with Clause 5 (Crew Insurances) all costs incurred in providing insurance cover including any deductibles;	168 169
(iii) the cost of obtaining all documentation necessary for the Crew's employment including, but not limited to, medical and vaccination certificates, passports, visas, seamen's books and licences, in compliance with the rules and regulations in force at the time of the commencement of the Agreement and at each subsequent annual review;	170 171 172 173
(iv) the cost of transportation of the Crew to and from the Vessel including hotel expenses and food while travelling, other than the Crew costs set out in sub-clause 9(d).	174 175
(v) port disbursements and fees in respect of Crew matters;	176
(vi) the cost of Crew mail and Crew's communications from the Vessel;	177
(vii) if agreed (see Sub-clause 7(g)), the cost of provisions for the Crew.	178
The Crew Managers and the Owners shall respectively, at the commencement and termination of this Agreement, take over and pay for all unbroached provisions on board the Vessel at a price to be mutually agreed;	179 180 181
(viii) usual working clothes; and	182
(ix) all other costs and expenses necessarily incurred by the Crew Managers in providing the Crew Management Services.	183 184
(c) The amount of Crew overtime covered by the lump sum shall be as stated in Box 11 . If overtime exceeds that amount the Owners shall pay for the excess at the rates set out in Annex B.	185 186
(d) Unless stated in Box 12 , the Owners shall bear the costs of the first Crew joining the Vessel at the commencement of this Agreement. Such costs shall include standby costs, travel insurance, the cost of transportation of the Crew from the point of departure from their country of domicile to the Vessel including hotel expenses and food while travelling.	187 188 189 190
All travelling expenses are based on the Vessel trading regularly to the port or area shown in Box 13 . Should the Crew Managers have to pay any additional travelling expenses by reason of the Vessel not calling regularly at the above port or area, any excess travelling costs/expenses shall be charged to the Owners separately, on terms to be agreed.	191 192 193 194
(e) Any invoices submitted by the Crew Managers for expenditure properly and reasonably incurred by them in the discharge of their duties under this Agreement and not included in the Crew Management Services but payable by the Owners including, but not limited to, consequential costs of lay up or repairs (Sub-clause 9(g)), excess overtime (Sub-clause 9(c)) and the initial Crew transportation costs (Sub-clause 9(d)) shall be paid by the Owners at the time of the payment of the next lump sum due under Sub-clause 9(a) or, in case of termination of the Agreement, before disembarkation of the Crew.	195 196 197 198 199 200
(f) The lump sum shall be renegotiated annually in accordance with the following provisions:	201
(i) Not less than three (3) months before the anniversary date of the commencement of this Agreement specified in Box 2 , the Crew Managers shall submit to the Owners a proposed lump sum figure to be applicable for the forthcoming year;	202 203 204
(ii) The Owners shall state to the Crew Managers in a timely manner but in any event within one month of presentation whether or not they agree to the proposed lump sum. The parties shall negotiate in good faith and if they fail to agree on the lump sum either party shall have the right to terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 17(e).	205 206 207 208
(g) If the Owners decide to layup the Vessel and such layup lasts for more than the number of months stated in Box 14 , an appropriate reduction of the lump sum for the period exceeding such period until one month before the Vessel is again put into service shall be mutually agreed between the parties. Consequential costs of reduction and reinstatement of the Crew shall be for the Owners' account. If agreement cannot be	209 210 211 212

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

reached then either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 17(e).

213

Sample copy

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

SECTION 5 - Legal, General and Duration of Agreement

10. Trading Restrictions	214
The Owners and the Crew Managers will, prior to the commencement of this Agreement, agree on any trading restrictions to the Vessel that may result from the terms and conditions of the Crew's employment.	215 216
11. Replacement	217
The Owners shall have the right to require the replacement, at their own expense, at the next reasonable opportunity, of any member of the Crew found on reasonable grounds to be unsuitable for service. If the Crew Managers have failed to fulfil their obligations in providing suitable qualified Crew within the meaning of Clause 4 (Crew Management), then such replacement shall be at the Crew Managers' expense.	218 219 220 221
12. Crew Managers' Right to Sub-Contract	222
The Crew Managers shall not have the right to sub-contract any of their obligations hereunder without the prior written consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld. In the event of such a sub-contract, the Crew Managers shall remain fully liable for the due performance of their obligations under this Agreement.	223 224 225 226
13. Responsibilities	227
(a) Force Majeure	228
Neither party shall be liable for any loss, damage or delay due to any of the following force majeure events and/or conditions to the extent that the party invoking force majeure is prevented or hindered from performing any or all of their obligations under this Agreement, provided they have made all reasonable efforts to avoid, minimise or prevent the effect of such events and/or conditions:	229 230 231 232
(i) acts of God;	233
(ii) any Government requisition, control, intervention, requirement or interference;	234
(iii) any circumstances arising out of war, threatened act of war or warlike operations, acts of terrorism, sabotage or piracy, or the consequences thereof;	235 236
(iv) riots, civil commotion, blockades or embargoes;	237
(v) epidemics;	238
(vi) earthquakes, landslides, floods or other extraordinary weather conditions;	239
(vii) strikes, lockouts or other industrial action, unless limited to the employees (which shall not include the Crew) of the party seeking to invoke force majeure;	240 241
(viii) fire, accident, explosion except where caused by negligence of the party seeking to invoke force majeure; and	242 243
(ix) any other similar cause beyond the reasonable control of either party.	244
(b) Crew Managers' liability to Owners	245
Without prejudice to Sub-clause 13(a) the Crew Managers shall be under no liability whatsoever to the Owners for any loss, damage, delay or expense of whatsoever nature, whether direct or indirect (including but not limited to loss of profit arising out of or in connection with detention of or delay to the Vessel) and howsoever arising in the course of performance of the Crew Management Services UNLESS same is proved to have resulted solely from the negligence, gross negligence or wilful default of the Crew Managers or their employees or agents, or sub-contractors employed by them in connection with the Vessel, in which case (save where loss, damage, delay or expense has resulted from the Crew Managers' personal act or omission committed with the intent to cause same or recklessly and with knowledge that such loss, damage, delay or expense would probably result) the Crew Managers' liability for each incident or series of incidents giving rise to a claim or claims shall never exceed a total of six (6) times the monthly lump sum payable hereunder.	246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256
(c) Acts or omissions of the Crew	257
Notwithstanding anything that may appear to the contrary in this Agreement, the Crew Managers shall not be liable for any acts or omissions of the Crew, even if such acts or omissions	258 259

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

are negligent, grossly negligent or wilful, except only to the extent that they are shown 260
to have resulted from a failure by the Crew Managers to discharge their obligations under [Clause 6](#) (Crew 261
Manager's Obligations), in which case their liability shall be limited in accordance with the terms of this 262
[Clause 13](#) (Responsibilities). 263

(d) Indemnity 264
Except to the extent and solely for the amount therein set out that the Crew Managers 265
would be liable under Sub-clause 13(b) the Owners hereby undertake to keep the Crew Managers and 266
their employees, agents and sub-contractors indemnified and to hold them harmless against all actions, 267
proceedings, claims, demands or liabilities whatsoever or howsoever arising which may be brought against 268
them or incurred or suffered by them arising out of or in connection with the performance of the Agreement, 269
and against and in respect of all costs, loss, damages and expenses (including legal costs and expenses 270
on a full indemnity basis) which the Crew Managers may suffer or incur (either directly or indirectly) in the 271
course of the performance of this Agreement. 272

(e) "Himalaya" 273
It is hereby expressly agreed that no employee or agent of the Crew Managers (including 274
every sub-contractor from time to time employed by the Crew Managers) shall in any circumstances 275
whatsoever be under any liability whatsoever to the Owners for any loss, damage or delay of whatsoever 276
kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the 277
course of or in connection with his employment and, without prejudice to the generality of the foregoing 278
provisions in this [Clause 13](#) (Responsibilities), every exemption, limitation, condition and liberty herein 279
contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable 280
to the Crew Managers or to which the Crew Managers are entitled hereunder shall also be available and 281
shall extend to protect every such employee or agent of the Crew Managers acting as aforesaid and for the 282
purpose of all the foregoing provisions of this [Clause 13](#) (Responsibilities) the Crew Managers are or shall 283
be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might 284
be his servants or agents from time to time (including sub-contractors as aforesaid) and all such persons 285
shall to this extent be or be deemed to be parties to this Agreement. 286

14. General Administration 287

(a) The Crew Managers shall keep the Owners and, if appropriate, the Company informed in a timely manner 288
of any incident of which the Crew Managers become aware which gives or may give rise to delay to the 289
Vessel or claims or disputes involving third parties. 290

(b) The Crew Managers shall handle and settle all claims and disputes arising out of the Crew Management 291
Services hereunder, unless the Owners instruct the Crew Managers otherwise. The Crew Managers shall 292
keep the Owners appropriately informed in a timely manner throughout the handling of such claims and 293
disputes. 294

(c) The Owners may request the Crew Managers to bring or defend other actions, suits or proceedings 295
related to the Crew Management Services, on terms to be agreed. 296

(d) The Crew Managers shall have power to obtain appropriate legal or technical or other outside expert 297
advice in relation to the handling and settlement of claims and disputes in relation to Sub-clauses 14(b) 298
and 14(c). 299

(e) On giving reasonable notice, the Owners may request, and the Crew Managers shall in a timely manner 300
make available, all documentation, information and records in respect of the matters covered by this 301
Agreement either related to mandatory rules or regulations or other obligations applying to the Owners in 302
respect of the Vessel (including but not limited to STCW 95, the ISM Code and ISPS Code) to the extent 303
permitted by relevant legislation. 304

On giving reasonable notice, the Crew Managers may request, and the Owners shall in a timely manner 305
make available, all documentation, information and records reasonably required by the Crew Managers to 306
enable them to perform the Crew Management Services. 307

(f) The Owners shall arrange for the provision of any necessary guarantee bond or other security. 308

(g) Any costs incurred by the Crew Managers in carrying out their obligations according to this [Clause 14](#) 309

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

(General Administration) shall be reimbursed by the Owners.	310
15. Compliance with Laws and Regulations	311
The parties will not do or permit to be done anything which might cause any breach or infringement of the laws and regulations of the Flag State, or of the places where the Vessel trades.	312 313
16. Duration of the Agreement	314
(a) This Agreement shall come into effect at the date stated in Box 2 and shall continue until terminated by either party by giving notice to the other; in which event this Agreement shall terminate upon the expiration of the later of the number of months stated in Box 15 or a period of two (2) months from the date on which such notice is received, unless terminated earlier in accordance with Clause 17 (Termination).	315 316 317 318
(b) Where the Vessel is not at a mutually convenient port or place on the expiry of such period, this Agreement shall terminate on the subsequent arrival of the Vessel at the next mutually convenient port or place.	319 320
17. Termination	321
(a) <i>Owners' or Crew Managers' default</i>	322
If either party fails to meet their obligations under this Agreement, the other party may give notice to the party in default requiring them to remedy it. In the event that the party in default fails to remedy it within a reasonable time to the reasonable satisfaction of the other party, that party shall be entitled to terminate this Agreement with immediate effect by giving notice to the party in default.	323 324 325 326
(b) <i>Notwithstanding Sub-clause 17(a):</i>	327
(i) The Crew Managers shall be entitled to terminate the Agreement with immediate effect by giving notice if any monies payable by the Owners and/or the owners of any associated vessel, details of which are listed in Annex "C", shall not have been received in the Crew Managers' nominated account within ten (10) days of receipt by the Owners of the Crew Managers' written request or if the Vessel is repossessed by the Mortgagee(s).	328 329 330 331 332
(ii) If either party fails to meet their respective obligations under Clause 5 (Crew Insurances) and Clause 8 (Insurance Policies), the other party may give notice to the party in default requiring them to remedy it within ten (10) days, failing which the other party shall have the right to terminate this Agreement with immediate effect by giving notice to the party in default.	333 334 335 336
(iii) If the Owners proceed with the employment of or continue to employ the Vessel in the carriage of contraband, blockade running, or in an unlawful trade, or on a voyage which in the reasonable opinion of the Crew Managers is unduly hazardous or improper, the Crew Managers may give notice of the default to the Owners, requiring them to remedy it as soon as practically possible. In the event that the Owners fail to remedy it within a reasonable time to the satisfaction of the Crew Managers, the Crew Managers shall be entitled to terminate the Agreement with immediate effect by giving notice.	337 338 339 340 341 342
(c) <i>Extraordinary Termination</i>	343
This Agreement shall be deemed to be terminated in the case of the sale of the Vessel or if the Vessel becomes a total loss or is declared as a constructive or compromised or arranged total loss or is requisitioned or has been declared missing or, if bareboat chartered, unless otherwise agreed, when the bareboat charter comes to an end.	344 345 346 347
(d) <i>For the purpose of Sub-clause 17(c) hereof:</i>	348
(i) the date upon which the Vessel is to be treated as having been sold or otherwise disposed of shall be the date on which the Vessel's owners cease to be the registered owners of the Vessel;	349 350
(ii) the Vessel shall be deemed to be lost either when it has become an actual total loss or agreement has been reached with the Vessel's underwriters in respect of its constructive total loss or if such agreement with the Vessel's underwriters is not reached it is adjudged by a competent tribunal that a constructive loss of the Vessel has occurred; and	351 352 353 354
(iii) the date upon which the Vessel is to be treated as declared missing shall be ten (10) days after the Vessel was last reported or when the Vessel is recorded as missing by the Vessel's underwriters, whichever occurs first. A missing vessel shall be deemed lost in accordance with the provisions of Sub-clause 17(d)(ii).	355 356 357 358

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

(e) In the event the parties fail to agree the proposed lump sum in accordance with Sub-clause 9(f)(ii) or to agree a change of flag in accordance with Sub-clause 7(d), or to agree to a reduction of the lump sum in accordance with Sub-clause 9(g), either party may terminate this Agreement by giving the other party not less than one month's notice, the result of which will be the expiry of the Agreement at the end of the current budget period or on expiry of the notice period, whichever is the later.	359 360 361 362 363
(f) This Agreement shall terminate forthwith in the event of an order being made or resolution passed for the winding up, dissolution, liquidation or bankruptcy of either party (otherwise than for the purpose of reconstruction or amalgamation) or if a receiver or administrator is appointed, or if it suspends payment, ceases to carry on business or makes any special arrangement or composition with its creditors.	364 365 366 367
(g) In the event of the termination of this Agreement for any reason other than default by the Crew Managers the lump sum payable to the Crew Managers according to the provisions of Clause 9 (Crew Management Lump Sum), shall continue to be payable from the date the Crew reach their country of domicile for a further Period of the number of months stated in Box 16 . If Box 16 is left blank then ninety (90) days shall apply.	368 369 370 371
(h) In addition, the Owners shall also pay an equitable proportion of such reasonable Severance Costs as the Crew Managers can prove that they have incurred to the extent that such Severance Costs exceed the lump sum for the number of months stated in Box 17 . The Crew Managers shall use their best endeavours to minimise such Severance Costs which, in any event, shall not exceed a maximum sum equivalent to the Crew's basic wages for the number of months stated in Box 15 .	372 373 374 375 376
(i) The termination of this Agreement shall be without prejudice to all rights accrued due between the parties prior to the date of termination.	377 378
18. BIMCO Dispute Resolution Clause	379
(a) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	380 381 382 383
The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	384 385
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	386 387 388 389 390 391 392 393 394
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	395 396
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	397 398 399
(b) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	400 401 402 403 404 405
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings	406 407 408

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

are commenced.	409
(c) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	410 411 412
(d) Notwithstanding Sub-clauses 18(a), 18(b) or 18(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement.	413 414
(i) In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under Sub-clauses 18(a), 18(b) or 18(c) above, the following shall apply:	415 416
(ii) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	417 418 419
(iii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	420 421 422 423 424 425
(iv) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	426 427 428
(v) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	429 430
(vi) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	431 432 433
(vii) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	434 435
(viii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	436 437 438
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	439
(e) If <u>Box 17</u> in Part I is not appropriately filled in, Sub-clause 18(a) of this Clause shall apply.	440
<i>Note: Sub-clauses 18(a), 18(b) and 18(c) are alternatives; indicate alternative agreed in <u>Box 18</u>. Sub-clause 18(c) shall apply in all cases.</i>	441 442
19. Notices	443
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Agreement shall be in writing and shall, unless specifically provided in this Agreement to the contrary, be sent to the address for that other party as set out in <u>Boxes 19</u> and <u>20</u> or as appropriate or to such other address as the other party may designate in writing.	444 445 446 447
A notice may be sent by registered or recorded mail, facsimile, electronically or delivered by hand in accordance with this Sub-clause 19(a).	448 449
(b) Any notice given under this Agreement shall take effect on receipt by the other party and shall be deemed to have been received:	450 451
(i) if posted, on the seventh (7th) day after posting;	452
(ii) if sent by facsimile or electronically, on the day of transmission; and	453

PART II
CREWMAN B (LUMP SUM) 2009
Standard crew management agreement

(iii) if delivered by hand, on the day of delivery.	454
And in each case proof of posting, handing in or transmission shall be proof that notice has been given, unless proven to the contrary.	455 456
20. Entire Agreement	457
This Agreement constitutes the entire agreement between the parties and no promise, undertaking, representation, warranty or statement by either party prior to the date stated in Box 2 shall affect this Agreement. Any modification of this Agreement shall not be of any effect unless in writing signed by or on behalf of the parties.	458 459 460 461
21. Third Party Rights	462
Except to the extent provided in Sub-clauses 13(d) (Indemnity) and 13(e) (Himalaya), no third parties may enforce any term of this Agreement.	463 464
22. Partial Validity	465
If any provision of this Agreement is or becomes or is held by any arbitrator or other competent body to be illegal, invalid or unenforceable in any respect under any law or jurisdiction, the provision shall be deemed to be amended to the extent necessary to avoid such illegality, invalidity or unenforceability, or, if such amendment is not possible, the provision shall be deemed to be deleted from this Agreement to the extent of such illegality, invalidity or unenforceability, and the remaining provisions shall continue in full force and effect and shall not in any way be affected or impaired thereby.	466 467 468 469 470 471
23. Interpretation	472
In this Agreement:	473
(a) Singular/Plural	474
The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.	475
(b) Headings	476
The index and headings to the Clauses and Appendices to this Agreement are for convenience only and shall not affect its construction or interpretation.	477 478
(c) Day	479
"Day" means a calendar day unless expressly stated to the contrary.	480

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

RISKS COVERED

- 1** This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below. Risks Clause
- 2** This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance. General Average Clause
- 3** This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim, "Both to Blame Collision" Clause

EXCLUSIONS

- 4** In no case shall this insurance cover
- 4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured General Exclusions Clause
- 4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject -matter insured
- 4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject -matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)
- 4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject -matter insured
- 4.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
- 4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel
- 4.7 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
- 5** 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from unseaworthiness of vessel or craft, unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject -matter insured, where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein. Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause
- 5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.
- 6** In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by
- 6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power War Exclusion Clause
- 6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.
- 7** In no case shall this insurance cover loss damage or expense
- 7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions Strikes Exclusion Clause
- 7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions
- 7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

DURATION

- 8** 8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either Transit Clause
- 8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,
- 8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either
- 8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or
- 8.1.2.2 for allocation or distribution,
- or
- 8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,
- whichever shall first occur.
- 8.2 If, after discharge overseas from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.
- 8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

9	<p>If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate <i>unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters</i>, either</p> <p>9.1 until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,</p> <p>or</p> <p>9.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.</p>	Termination of Contract of Carriage Clause
10	<p>Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, <i>held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.</i></p>	Change of Voyage Clause
CLAIMS		
11	<p>11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.</p> <p>11.2 Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.</p>	Insurable Interest Clause
12	<p>Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder.</p> <p>This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.</p>	Forwarding Charges Clause
13	<p>No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.</p>	Constructive Total Loss Clause
14	<p>14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.</p> <p>In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.</p> <p>14.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply: The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.</p> <p>In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.</p>	Increased Value Clause
BENEFIT OF INSURANCE		
15	<p>This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.</p>	Not to Inure Clause
MINIMISING LOSSES		
16	<p>It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder</p> <p>16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and</p> <p>16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.</p>	Duty of Assured Clause
17	<p>Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.</p>	Waiver Clause
AVOIDANCE OF DELAY		
18	<p>It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.</p>	Reasonable Despatch Clause
LAW AND PRACTICE		
19	<p>This insurance is subject to English law and practice.</p>	English Law and Practice Clause

NOTE:— If is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.