

Análisis de la figura del Agente Consignatario en la casuística y operativa de un buque Tramp en su escala en puerto.

Trabajo de fin de Grado



Facultat de Nàutica de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya

Trabajo realizado por:
Arnau Folch Punti

Dirigido por:
Dr. Jesús E. Martínez Marín

Grado en Ingeniería de Sistemas y Tecnología Naval

Barcelona, 4 de octubre de 2016

Departamento de Ciencias e Ingeniería Náutica



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH
Facultat de Nàutica de Barcelona

Hoja de Cortesía

Agradecimientos

Me gustaría agradecer el apoyo brindado en este proyecto al Dr. Jesús E. Martínez Marín por su ayuda en cada momento en que lo he necesitado y por su gran colaboración además de sus enormes conocimientos del sector.

También quiero agradecer especialmente a Isaac, Director de la Oficina de Tarragona de la empresa Transcoma que es donde trabajo, por su gran experiencia en el sector e involucración en facilitarme información y por tener la paciencia para aclararme algunos conceptos.

Por último y no menos importante, quiero dar las gracias a toda mi familia por todo el ánimo, soporte, y consejos que me han dado para acabar realizando este proyecto.

Resumen

El objetivo principal de este proyecto de fin de grado es analizar y comprender de primera mano la figura del Agente Consignatario de un buque Tramp cuando escala en Puerto. Esta figura del sector marítimo a simple vista parece abstracta y poco conocida aunque lleva asignada muchos temas, es decir, se encuentra justo en el medio de la cadena logística del transporte, no cabe duda que es difícil de asimilar. Es por eso que se detallara exactamente cuál es su función y su actuación en el Tramping.

Para ello, se tratara de poner al lector en situación con la evolución del Transporte Marítimo hasta la actualidad, definiendo y analizando todos los conceptos generales y específicos que engloban la operativa de cualquier buque Tramp utilizando fuentes de las empresas del sector en las que he trabajado, apuntes de la universidad y basándonos en la experiencia adquirida como Agente de buques Tramp en Puerto de Tarragona. Además de realizar dos casos prácticos de dos operativas, una de carga y otra de descarga de dos buques.

El resultado pretende ser una guía para entender a fondo el trabajo del Agente Consignatario especializado en buques Tramp de todo tipo de mercaderías adquiriendo del mismo modo una visión global de todos los procesos documentales utilizados en este sector tan grande y poco conocido.

La conclusión más importante que se puede sacar de este trabajo es que a pesar de que la industria naviera, en general es poco conocida y con frecuencia mal interpretada, las figuras marítimas que forman parte de la cadena logística del transporte intermodal son de vital importancia para su adecuado funcionamiento poniendo énfasis en el Agente Consignatario de buques.

Abstract

The aim of this project is to analyze and achieve first-hand knowledge of Ship's Agent figure of a Tramp vessel calling a port. This Maritime Sector figure at first sight seems to be abstract and unknown, although it contains a lot of subjects involved, which means that it is located right in the middle of the Transport Logistic chain, so there is no doubt is difficult to assimilate. For that reason we are going to detail exactly which is Ship's Agent role and performance in Tramping vessels.

For this purpose, we will put the reader in situation beginning with the evolution of the Maritime Transport until nowadays, defining and analyzing all the general and specific concepts that contains the operation of any type of Tramp vessel using sources from the Maritime Companies which I worked, also material from the University and focusing in the experience acquired working as a Ship's Agent in Tarragona Port. In addition it has been realized two practical cases of two working operatives, one for loading and the other one for discharging from two Tramp vessels.

The result pretends to be a guide for deeply understanding the work done as specialized Ship's Agent of any vessel who carries any type of cargo, acquiring a global vision of all documental procedures used in this big and unknown sector.

The most important conclusion that can be drawn is that although navy industry, in general is little unknown and frequently bad interpreted, maritime figures that take part in the supply chain are very important for the proper operation putting emphasis on the Ship's Agent role.

Tabla de contenidos

AGRADECIMIENTOS	III
RESUMEN	V
ABSTRACT	VI
TABLA DE CONTENIDOS	VII
INTRODUCCIÓN	XII
CAPÍTULO 1. HISTORIA DEL COMERCIO POR VÍA MARÍTIMA.	1
CAPÍTULO 2. CONCEPTOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.	3
2.1. VOCABULARIO.	3
2.2. ACTORES	4
CAPÍTULO 3. EL AGENTE CONSIGNATARIO	11
3.1. HISTORIA	11
3.2. DEFINICIÓN	11
3.3. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES	12
3.4. SERVICIOS	13
3.4.1. GESTIÓN IMPLÍCITA DE SERVICIOS.	13
3.4.2. SERVICIOS DERIVADOS DE INSTRUCCIONES PRECISAS	13
3.4.3. FUNCIONES EN RELACIÓN CON LA MERCANCÍA	13
3.4.4. OTRAS FUNCIONES	14
CAPÍTULO 4. BUQUES TRAMP	15
4.1. DEFINICIÓN	15
CAPÍTULO 5. EL FLETE.	17
5.1. TIPOS DE FLETES	17
5.2. MÉTODOS DE CONTRATACIÓN	18
CAPÍTULO 6. LA PÓLIZA DE FLETAMENTO.	20

6.1. EL FLETAMENTO POR TIEMPO	21
6.2. EL FLETAMENTO POR VIAJE	21
6.3. LOS “TRAMP BILL OF LADINGS” O CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:	22

CAPÍTULO 7. ASPECTOS CONTRACTUALES.	23
--	-----------

7.1. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.	23
7.2. OBLIGACIONES DEL FLETADOR.	25
7.3. INCOTERMS.	26
7.3.1. FREE ALONGSIDE (FAS).	26
7.3.2. FREE ON BOARD (FOB).	26
7.3.2.1. FREE ON BOARD (FOB) STOWED.	27
7.3.2.2. FREE ON BOARD (FOB) STOWED AND TRIMMED.	27
7.3.3. COST, INSURANCE AND FREIGHT (CIF).	27
7.3.4. COST, AND FREIGHT (CFR).	27
7.3.5. DELIVERED AT TERMINAL (DAT).	28
7.3.6. DELIVERED AT PLACE (DAP).	28
7.3.7. EX – WORKS (EXW).	28
7.3.8. FREE CARRIER NAMED POINT (FCA).	28
7.3.9. CARRIAGE PAID TO (CPT).	29
7.3.10. CARRIAGE AND INSURANCE PAID (CIP).	29
7.3.11. DELIVERED DUTY PAID (DDP).	29

CAPÍTULO 8. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	30
---	-----------

8.1. TIPOS DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:	31
8.2. MODELOS DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:	31
8.3. CLÁUSULAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	32
8.3.1 CONOCIMIENTO LIMPIO:	33
8.3.2 CONOCIMIENTO “ON BOARD”:	33
8.3.3. CONOCIMIENTO RECIBIDO PARA EMBARQUE “TO BE SHIPPED”:	33

CAPÍTULO 9. TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE TARRAGONA.	34
---	-----------

9.1. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PUERTO.	35
9.1.1. SITUACIÓN:	35
9.1.2. RÉGIMEN DE VIENTOS:	35
9.1.3. RÉGIMEN DE TEMPORALES EN AGUAS PROFUNDAS:	35
9.1.4. NIVEL DEL MAR:	35
9.1.5. ENTRADA:	35
9.1.6. SUPERFICIES DE FLOTACIÓN:	36

9.2. ANÁLISIS. BUQUES TRAMP	36
9.3. DISTRIBUCIÓN POR TIPOS DE BUQUE.	37
9.4. MERCANCÍAS MOVIDAS.	39
9.4. 1. GRANEL LÍQUIDO.	39
9.4. 2. GRANEL SÓLIDO	41
9.4. 3. CARGA GENERAL	42
<u>CAPÍTULO 10. EL ROL DEL AGENTE CONSIGNATARIO.</u>	<u>44</u>
10.1. NOMINACIÓN DE UN BUQUE TRAMP DE GRANEL LÍQUIDO.	44
10.1.1. CARGA DE 4300MT DE ASFALTO (BITUMEN 40/50)	44
10.1.2. ANTES DE LA LLEGADA DEL BUQUE.	45
10.1.3. A LA LLEGADA DEL BUQUE.	51
10.1.4. A LA FINALIZACIÓN DE LA CARGA.	52
10.1.5. A LA SALIDA DEL BUQUE.	55
10.2. NOMINACIÓN DE UN BUQUE TRAMP DE DESCARGA DE GAS PROPANO.	56
10.2.1. DESCARGA DE 12800 TM DE PROPANO.	56
10.2.2. ANTES DE LA LLEGADA DEL BUQUE.	57
10.2.3. A LA LLEGADA DEL BUQUE.	59
10.2.4. A LA FINALIZACIÓN DE LA CARGA.	60
10.2.5. A LA SALIDA DEL BUQUE.	60
<u>CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES.</u>	<u>62</u>
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	<u>65</u>
MEMORIAS	65
LEYES	66
WEBS	66
<u>ANEXO 1. EXCEL CAPÍTULO 9.</u>	<u>67</u>
A1.1. EXCEL DEL REGISTRO DE LOS BUQUES ENTRADOS EN EL PUERTO DE TARRAGONA EL 2015.	67
<u>ANEXO 2. DOCUMENTOS CAPÍTULO 10.</u>	<u>68</u>
A2.1. MT RAS TOMB	68
A2.1.1. INSTRUCCIONES DEL CARGADOR PARA LA CARGA DE SKIKDA.	68
A2.1.2. INSTRUCCIONES DEL CARGADOR PARA LA CARGA DE ORAN.	70
A2.1.3. INSTRUCCIONES DEL CARGADOR PARA LA EMPRESA INSPECTORA DE LA CARGA.	72
A2.1.4. ESPECIFICACIONES DE LA CARGA SEGÚN INSTRUCCIONES DEL CARGADOR.	73
A2.1.5. DOCUMENTOS DE SALIDA DEL BUQUE.	74

A2.1.5.1. HOJA DE TIEMPOS (SOF).	74
A2.1.5.2. NOTICE OF READINESS (NOR).	75
A2.1.5.3. HOJA DE VACÍOS (ULLAGE REPORT).	76
A2.1.5.4. REMAIN ON BOARD REPORT (R.O.B. REPORT).	77
A2.1.6. SKIKDA CARGO DOCUMENTS	78
A2.1.6.1. BILL OF LADING	78
A2.1.6.2. QUANTITY REPORT BY TERMINAL	79
A2.1.6.3. CERTIFICATE OF QUALITY BY TERMINAL	80
A2.1.6.4. CERTIFICADO DE ORIGEN	81
A2.1.6.5. HOJA DE VACÍOS.	82
A2.1.6.6. HOJA DE TIEMPOS.	83
A2.1.6.7. SAMPLES RECEIPT.	84
A2.1.6.8. MASTER'S DOCUMENTS.	85
A2.1.6.9. MANIFIESTO DE CARGA.	86
A2.1.6.10. EUR 1.	87
A2.1.6.11. CERTIFICATE OF QUANTITY BY INSPECTORS	88
A2.1.6.12. CERTIFICATE OF QUALITY BY INSPECTORS.	89
A2.2. MT RHOUD EL FARES.	90
A2.2.1 HOJA DE TIEMPOS (SOF).	90
A2.2.2. NOTICE OF READINESS ACCEPTED.	91
A2.2.3. CERTIFICADO DE CANTIDAD DESCARGADA.	92
A2.2.4. UNLOADING MEETING BY VESSEL.	93
A2.2.5. HOJA DE VACÍOS DE LLEGADA POR EL INSPECTOR.	94
A2.2.6. CARGO REPORT ON ARRIVAL BY VESSEL.	95
A2.2.7. HOJA DE VACÍOS A LA SALIDA POR EL INSPECTOR.	96
A2.2.8. CARGO REPORT ON DEPARTURE BY VESSEL.	97



Introducción

El transporte, y sobre todo el marítimo, es esencial para nuestra competitividad económica, como también lo es para los intercambios comerciales económicos y culturales que se efectúan. Por lo que este sector representa aproximadamente más del 10% del producto interior bruto de la Unión Europea.

Cada vez se está apostando más fuerte por ello a nivel europeo y nacional con el fin de descongestionar las carreteras, ya que es uno de los más fiables en cuanto a seguridad y preservación del medioambiente.

Tanto es así que en España el 85% de las importaciones y el 70% de las exportaciones utilizan los puertos nacionales.

En vista de la situación actual de este tipo de transporte, y motivado por el gran desconocimiento de las figuras que lo envuelven que no dejan de ser vitales para todo su correcto funcionamiento, he escogido el Análisis de la figura del Agente consignatario en la casuística y operativa de un buque tramp en su escala en puerto como proyecto de fin de grado por el hecho de que empecé a trabajar como Agente Consignatario de buques en el Puerto de Tarragona en la empresa Pérez y Cía, empresa consignataria de buques con grandes líneas regulares, pero en Tarragona especialmente dedicada a los buques Tramp petroquímicos y de carga de proyecto. Ahí es donde me di cuenta de que era necesaria una visión global del rol del Agente cuando un buque sin destino fijo escala en el puerto que pudiese servir de guía para cualquier lector con ganas de saber lo que este mundo esconde. Mi afán por satisfacer las incógnitas de este actor de la cadena logística del transporte y con ello aprender y enriquecer aun más mi trabajo me hizo pensar la posibilidad de enfocar este proyecto al entorno de este tema.

Otro factor que ha contribuido a la realización de este trabajo es el hecho de que en el Puerto de Tarragona un 85% de los buques que entran son buques Tramp, y como este concepto a simple vista parece abstracto, entiendo que es de gran importancia poder analizar de primera mano los tipos de mercancías que se operan y como varían según los diversos factores influyentes, llegando a definir el impacto de estas en un puerto específico, siendo menos conocidas que los buques porta-contenedores de línea regular, pero no menos importantes y transportando en la mayor parte de casos, la mayor cantidad de toneladas que se mueven en el mercado.

Este proyecto consta básicamente de diez capítulos donde se empieza poniendo al lector en situación con una breve historia global del comercio por vía marítima hasta la actualidad. Seguidamente y para comprender más a fondo todos los conceptos marítimos que saldrán a lo largo del proyecto se definirán y detallarán en el capítulo 2.

El siguiente apartado se dedicará al estudio detallado de la función del Agente Consignatario de buques argumentando todos y cada uno de los procesos que se deben conocer y cuál es su ámbito de actuación.

Para ello, será necesario entender que es un buque Tramp, así como los procesos documentales y aspectos que se mueven en el transporte marítimo y que un Agente de buques Tramp debe conocer exhaustivamente para realizar e ir siempre dos pasos por delante en su trabajo.

Otro gran bloque de este trabajo ha sido reflejar el tráfico de mercancías que se operan en un puerto, en este caso el de Tarragona, ya que es uno de los puertos más importantes del Estado en el tráfico de mercancías químicas y petroquímicas donde la mayoría de los buques son Tramp además de ser el lugar donde he forjado mi experiencia como Agente consignatario.

Por último y para una comprensión final de todo lo estudiado anteriormente se ha querido poner dos ejemplos de dos casos prácticos del rol del Agente en una operativa de carga y de descarga con el fin de dar una visión general al lector de lo que puede llegar a abarcar un Consignatario de buques.

Capítulo 1. Historia del comercio por vía Marítima.

El transporte marítimo a lo largo de nuestra evolución ha desempeñado un papel crucial ya que ha sido y hoy en día sigue siendo el vehículo de primer orden en su desarrollo.

No cabe duda que la vía marítima es la carretera más antigua del mundo.

A lo largo de la historia, la humanidad ha ido abriendo horizontes para desarrollar el comercio, explorar diferentes continentes y descubrir formas de civilización, eso hizo que se abrieran vías comerciales marítimas.

Tenemos constancia del viaje de Hannón (navegante fenicio) en el 500 a.C. y su periplo a lo largo del continente africano llegando al parecer a la actual Sierra Leona.

También el griego Pitaeas en el 300 a.C., llegó a latitudes superiores a los 60 Norte, más al norte de las islas Británicas.

Todo ello con el objetivo de comerciar y colonizar produciendo así el desarrollo de la humanidad.

Durante la gran República de Roma se instauró en el Mediterráneo la “pax romana” donde se vigilaba el comercio y el tráfico marítimo en el Mediterráneo.

Fenicios, griegos, cartagineses y después romanos cruzarán el Mediterráneo de Norte a Sur y de Oeste a Este transportando mercancías y con ellos cultura y desarrollo.

No únicamente se desarrolló el transporte marítimo en Occidente, sino que Simbad el Marino (rico habitante de Bagdad) realizó siete viajes por mar con el fin de comerciar con grandes fortunas.

También hay información de marineros chinos y su circunnavegación por el Océano Índico.

Después de la caída del Imperio Romano, no será hasta el siglo XV con las expediciones portuguesas y el descubrimiento de América que se volverá a conocer la expansión del comercio y transporte marítimo dando a conocer nuevas rutas comerciales.

Los descubrimientos del siglo XV y XVI abrieron nuevas rutas siempre sujetas a los riesgos que conllevaban debido a la piratería y la inseguridad ocasionada por la falta de respeto entre unos y otros.

Después del 1815 con la derrota de Napoleón y el triunfo de la Armada Británica en todos los mares, apareció la nueva “pax marítima”.

Desde esta fecha hasta la actualidad el transporte marítimo ha ido creciendo ya que desde sus inicios tuvo una importancia vital en el desarrollo económico y en la globalización.

Las vías marítimas comienzan y terminan en los puertos. Alrededor de 3.000 puertos participan en el intercambio marítimo comercial, por lo que el avance y veloz tecnificación en el transporte marítimo hacen que el hombre evolucione al mismo ritmo, y que tanto el transportista como el usuario deban conocer las técnicas del transporte.

Capítulo 2. Conceptos del transporte marítimo.

2.1. Vocabulario.

- AGW (“All going well”): Si todo va bien.
- Cabotaje internacional: Transporte marítimo de mercancías entre diversos puertos de un mismo territorio sin abandonarlo.
- Conocimiento de embarque (“Bill of lading”): Certificado acreditativo de que la mercancía ha sido embarcada a bordo.
- E.T.A (“Estimate time of Arrival”): Fecha prevista de llegada a Puerto del buque.
- E.T.B (“Estimate time of Berth”): Tiempo previsto de atraque.
- E.T.C (“Estimate time of Completion”): Tiempo de finalización de la operativa.
- E.T.S (“Estimate time of Sailing”): Tiempo estimado de salida.
- Flete (Freight): Precio del transporte marítimo.
- Laydays / Laycan: Fechas de carga.
- Laytime: Plancha, tiempo concedido para la carga o la descarga.
- Line Terms Cargo: utilizado solamente por las líneas regulares de navegación. El servicio se establece entre puertos fijos, donde los buques escalan regularmente, siempre de acuerdo con un calendario predeterminado con llegadas y salidas. Tienen tarifas estables evitando así el riesgo de fluctuaciones.
- Mate’s receipt: Recibo provisional demostrativo de que el cargador ha efectuado el embarque de la mercancía.
- Plancha: Plazo de tiempo que invierte el buque entre carga y descarga.
- Póliza de fletamento (“Charter party”): Formalidad probatoria del contrato marítimo.
- SHEX UU (“Sundays and holidays excepted unless used”): Domingos y festivos excluidos, a menos que sean utilizados.
- Tramp: Transporte sin regularidad, más abajo se detallará más detenidamente.
- TBC (“To be confirmed”): A confirmar.
- WP (“Weather permission”): Si el tiempo lo permite.
- WWD 24 CH (“Weather working days 24 consecutive hour”): Días laborables de buen tiempo de 24 horas consecutivas (trabajadas).

2.2. Actores

- **Aduana:** La organización Aduanera actúa por medio de las Dependencias Provinciales de Aduanas e Impuestos Especiales, situadas normalmente en la capital de la provincia respectiva.

Las Dependencias Provinciales de Aduanas son parte de la organización de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, la cual a su vez se encuentra adscrita al Ministerio de Hacienda y, en el ámbito del comercio exterior, desarrollan, entre otras, las siguientes funciones:

- Tramitación, comprobación y control de las obligaciones formales y materiales correspondientes al despacho de mercancías sometidas a los distintos regímenes aduaneros.
 - Comprobación de los tributos, gravámenes y restricciones originados con ocasión del despacho de mercancías en las operaciones de comercio exterior.
 - La liquidación, contracción y recaudación, de la deuda aduanera y otros tributos gestionados por los servicios de aduanas con ocasión de las operaciones de despacho de mercancías y sanciones.
 - Control de los establecimientos autorizados conforme a la normativa aduanera.
 - Tramitación y resolución de los expedientes por infracción administrativa de contrabando.
- **Agente de Aduanas:** Aparecen en el momento en que los estados, para proteger sus industrias y su comercio, establecen impuestos para importación de los productos a terceros países (aranceles). Son personas físicas o jurídicas que facilitan la gestión necesaria delante de los organismos del Estado que recaudan los impuestos, la Aduana, en nombre de los importadores.
También su función es ocuparse del control y el cumplimiento de la legislación propia e internacional de la exportación todo y que hoy no supone ingresos para los estados, exige un control documental de la misma.
Debido a la globalización y a la supresión de las barreras arancelarias, hace que esta figura sea cambiante.
La legislación nacional establece que los agentes y comisionistas de aduanas son intermediarios entre la Administración y el comercio, que tienen la consideración de colaboradores y auxiliares de la Administración pública y que están directamente subordinados al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, dependiente hoy de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.
El agente de Aduanas es el encargado de presentar los documentos de importación, exportación o tránsito a la autoridad aduanera correspondiente la cual comprueba, abre, pesa, liquida, etc. la mercancía hasta el momento de entregar el “levante” (documento necesario para retirar la mercancía del recinto aduanero) o permitir el embarque.
- **Armador:** quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

Toma el compromiso del transporte de mercancías de un lugar a otro mediante un contrato con el comerciante.

En la actualidad es normal que el propietario del buque no ejerza la actividad del transporte, sino que financia su construcción como una inversión y luego lo alquila a una compañía marítima por un tiempo determinado, y esta es la que explota el buque económicamente.

- Autoridad Portuaria: Entidad de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, independiente de los del Estado, con autonomía de gestión, objetivos y procedimientos de funcionamiento empresariales.

Las competencias de la AP¹ son las que otorga la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y su modificación por Ley 62/1997. Destacan la gestión de las operaciones marítimas portuarias y los servicios de practicaaje, remolque portuario y amarre/desamarre de buques que son servicios portuarios de gestión indirecta pero a su vez tienen una notable incidencia técnica y económica en la explotación portuaria.

La gestión de la AP así como la del resto de puertos de titularidad estatal, está coordinada por el ente público Puertos del Estado el cual está bajo la dependencia y directrices del Ministerio de Fomento. En la siguiente imagen podemos apreciar las Autoridades Portuarias del Estado:



Figura 1. Autoridades Portuarias del Estado Español – Fuente (Puertos del Estado).

¹ AP: Autoridad Portuaria.

Los objetivos de las Autoridades Portuarias son:

- Realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario y de los servicios portuarios para garantizar que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad.
- Ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios.
- Planificación, proyecto, construcción, conservación, explotación y gestión de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas.
- Optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos asignados.
- Fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- Coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario con el objeto de asegurar la transferencia de mercancías entre medios de transporte terrestres y marítimos, en condiciones de eficacia, economía, rapidez y seguridad.

Las funciones y responsabilidades de la Autoridad Portuaria son:

- Gestionar, administrar y controlar los servicios.
- Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración.
- Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, planificar y programar su desarrollo.
- Aprobar técnicamente los proyectos de inversión y contratar su ejecución.
- Elaborar el reglamento de policía y velar por su cumplimiento.
- Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad e higiene, así como de los sistemas de seguridad y contra incendios.
- Aprobar las tarifas de los diferentes servicios que se prestan dentro de los límites establecidos por el Ministerio de Fomento.
- Otorgar las concesiones y autorizaciones, suscribir los contratos de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto, así como elaborar y mantener actualizados los censos y registros de uso del dominio público portuario.
- Aplicar los cánones o precios públicos por concesiones y autorizaciones otorgadas y velar por el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas.

Los servicios portuarios son las actividades prestadas que tienden a la consecución de los fines que las Autoridades Portuarias tienen asignados por ley.

Tienen el carácter de servicio portuario los siguientes:

- El practicaje.
- Remolque portuario.
- Disponibilidad de zonas de fondeo y asignación de puestos de fondeo.
- Disponibilidad de atraques.
- Amarre y desamarre de buques.

- Puesta a disposición de espacios, almacenes, edificios e instalaciones para la manipulación y almacenamiento de mercancías.
- Puesta a disposición de medios mecánicos para la manipulación de mercancías en el puerto.
- Suministro de agua a los buques y energía eléctrica, y de hielo a los pesqueros.
- Recogida de basuras y recepción de residuos sólidos y líquidos contaminantes procedentes de buques.
- Servicios contra incendios, de vigilancia, seguridad, policía y protección civil portuarios.
- Señalización marítima.

Los servicios que se prestan en puerto se pueden clasificar en dos grupos básicos, los destinados al buque y los destinados a la mercancía, y dentro de ambos, se distinguen los llamados servicios directos, que prestan las Autoridades Portuarias con sus propios medios y que se facturan de acuerdo con las tarifas vigentes, y los indirectos, que prestan otras entidades y empresas.

- Servicios al buque:
 - De prestación directa:
 - Señalización marítima: dota de la seguridad a la navegación y facilita la recalada y las maniobras dentro del propio puerto y en sus proximidades.
 - Atraque: disponibilidad de línea de muelle, atraques ro-ro o atraques especializados.
 - Port Control (Centro de Coordinación de los Servicios Marítimo – Portuarios): Concentra los servicios de comunicación y control habituales además de los necesarios en casos de emergencia y salvamento.
 - Recogida de basuras.
 - Suministro de agua.
 - Suministro de energía eléctrica.
 - De prestación indirecta:
 - Practicaje: servicio obligatorio de carácter permanente, regulado básicamente en la LPEMM² y el Reglamento General de Practicaje, gestionado indirectamente por las Autoridades Portuarias y prestado por el práctico, siendo su tarea principal la de asesoramiento al capitán para facilitar la entrada y salida del buque del puerto, así como las maniobras de este en condiciones de seguridad, a cambio de un precio privado previamente tarifado por las Autoridades Portuarias.

² LPEMM: Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

- Los prácticos se asocian en un marco de entidad jurídico privada, denominada Corporación de Prácticos, para su organización del trabajo en sus relaciones con la Autoridad Portuaria.
 - Remolque portuario: Su objetivo es ayudar a los movimientos y maniobras de un buque, mediante el auxilio de otro buque, denominado remolcador.
 - Amarre y desamarre: Su objetivo en el amarre es recoger las amarras del buque, portarlas y fijarlas a los elementos fijos dispuestos para este fin. En el desamarre tiene por objeto largar las marras de un buque de los elementos de amarre siguiendo las instrucciones del Capitán o del Práctico autorizado por el mismo.
- Otros servicios prestados por otras empresas durante la estancia de un buque:
 - Suministro de carburantes.
 - Avituallamientos.
 - Suministros en general.
 - Pontonas, gabarras y lanchas.
 - Servicios a la mercancía: Consisten fundamentalmente en la disponibilidad de medios de manipulación y almacenamiento. En los puertos existen terminales especializadas para tratar mercancías de acuerdo con su tipología (gránulos líquidos y sólidos, contenedores, vehículos, frutas, etc.), con el acceso ferroviario directo en todos los muelles y además cuentan con los siguientes equipamientos públicos y de propiedad particular de las empresas:
 - Grúas: Pórtico, portacontenedores y móviles, de diferentes alcances y potencias.
 - Almacenaje: Almacenes y tinglados convencionales, almacenes frigoríficos, depósito franco y explanadas.
 - Básculas: Para camiones y ferrocarril.
- Capitanía Marítima: Es un órgano administrativo periférico, dependiente del Ministerio de Fomento, para el desarrollo de las competencias de la Administración General del Estado en materia de marina mercante.

Existen Capitanías Marítimas en todos los puertos de interés general o en aquellos que sean de titularidad estatal en los que el movimiento de embarcaciones mercantes, pesqueras o de recreo sea al menos de 10.000 GT al año, o en los que las condiciones de tráfico o seguridad lo exigen.

Las funciones que desempeñan son:

- La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el

despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

- Supervisión de la inspección técnica de los buques civiles españoles, de los que se hallan en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con seguridad marítima.
- El seguimiento y control de los vertidos contaminantes procedentes de buques, plataformas fijas u otras instalaciones marítimas en aguas situadas en las zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- Seguimiento y control del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino.
- Supervisión de la investigación de los accidentes o siniestros marítimos o episodios de contaminación.
- Aplicación de las normas sobre enrolamiento o desenrolamiento de tripulaciones y las relativas a los pasajeros o a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.
- Ejerce también funciones administrativas del Registro de Matrícula de Buques y las de expedición y renovación de títulos, certificados y tarjetas que habilitan para el ejercicio profesional en marina mercante.

➤ **Consignatario:** Representante o gestor del buque en el puerto donde reside el Consignatario. Se verá más detallado a continuación.

➤ **Fletador (cargador):** Comprador o vendedor de la mercancía o comerciante que contrata el transporte. Aquel que contrata el transporte y paga el flete.

Persona física o jurídica que entrega la mercancía al armador, al capitán del buque o a su agente en el puerto de carga para que sea transportada por vía marítima al destino pactado.

También es la persona o entidad que aparece en el conocimiento de embarque como propietario de la mercancía en el momento de embarque.

El cargador puede actuar por sí mismo o mediante un agente con capacidad jurídica y profesional (Agente de Aduanas, Transitario), que actuando por cuenta del Cargador, se ocupa de las gestiones necesarias para poner la mercancía a disposición del buque contratado para su transporte.

➤ **Fletante:** Armador o gestor naval.

➤ **Naviero:** Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

➤ **Receptor (“Consignee”):** Es aquel que recibe la mercancía en destino teniendo el derecho de reclamarla y por tanto finaliza la cadena del transporte.

Su figura coincide con la del comprador o de aquel que actúe por delegación del comprador.

Esta figura toma más importancia en los casos de venta de la mercancía con transporte contratado y pagado en destino.

- Transitario (“Forwarding agent”): Agente del embarcador o del receptor que gestiona el transporte combinado.

Es un “organizador” del transporte. Su función primordial es facilitar a los cargadores de los medios necesarios de transporte, los más idóneos para cada viaje y cada mercancía. Los transportistas marítimos, Armadores, Líneas Marítimas al necesitar la carga para sus barcos hacen que las relaciones entre unos y otros se vaya haciendo más compleja además con lo que implica el aumento de la oferta y la demanda. Por lo que un Cargador no tiene acceso a todas las posibilidades que se pueden presentar para el transporte de sus mercancías y a su vez, el Armador no tiene acceso a todos los posibles Cargadores que puedan optar a embarcar mercancías en los barcos que aquel pone en el mercado.

Capítulo 3. El Agente Consignatario

3.1. Historia

El Agente Consignatario es una figura dentro del transporte marítimo histórica ya que desde la antigüedad, cuando un armador organizaba escalas con sus barcos y dejaba de ir a bordo de los mismos, había la necesidad de la asistencia a sus buques de alguien en algún puerto/os de destino que atendiera a sus intereses. Si los viajes se repetían y se convertían en regulares, la necesidad de ser atendidos se manifestaba de mayor manera. Es aquí donde aparecen los Agentes de buques (“Ship’s Agent”).

3.2. Definición

Según el artículo 319 de la Ley de Navegación Marítima Española, se entiende por consignatario “a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.”

Por lo tanto, es la persona física o jurídica debidamente registrada en los organismos de la Administración, que atiende a las necesidades de los buques durante su estancia en puerto/s del país donde habita el Consignatario. A cualquier lugar del mundo donde vaya un buque es necesario la figura del agente consignatario, como bien se describe en el Manual del Transporte Marítimo (Montori, Escribano y Martínez, 2015).

Representa al Armador y a sus intereses delante de las autoridades del país donde el buque se encuentra. Se encarga de aprovisionar al buque si es necesario, realizar servicios y de todas las cuestiones de su representación legal así como garantizar la entrada y salida del buque de puerto

El Agente consignatario si actúa en nombre y representación del naviero se denomina Agente del buque “ship Agent”, y si actúa en nombre y representación del propietario del buque se denomina Agente Protector “Protecting Agent”.

No debe confundirse el consignatario del buque con el consignatario de la mercancía, que es aquel a quien va dirigida la misma en primera instancia o puesta en depósito, normalmente es el mismo.

Es responsabilidad, normalmente, de los Managers del buque de nominar la Agencia Consignataria en el puerto de escala de su buque. Se debe tener en cuenta, que muchas veces es el Fletador (“Charterer”) el que nombra al Agente Consignatario en respeto a su negocio.

La razón por la cual el Fletador desea nominar él la Agencia Consignataria es porque quiere un Agente con experiencia particular en algún tipo de carga o la terminal quiere proteger su confidencialidad

comercial. Por la razón que sea, la nominación es una cláusula negociada en el contrato de fletamento. Pero siempre se ha de saber que el Agente nominado es Agente del buque, no del Fletador.

Todo buque extranjero en puertos Españoles su consignación se declara obligatoria, a excepción de los buques de recreo que podrán ser representados por su propietario o Capitán. Para los buques nacionales, hay la misma obligación.

3.3. Funciones y responsabilidades

El consignatario es el sujeto obligado al pago (o el capitán del buque, si éste no está consignado) de las liquidaciones que, por tarifas u otros conceptos originados por la estancia de los buques en el puerto, sean practicadas por la Autoridad Portuaria o Capitanía Marítima.

En ambos casos el naviero o el propietario del buque está obligado al pago, con carácter solidario.

No obstante, la responsabilidad del consignatario no se extenderá al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas.

Las relaciones entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional. En caso de que se trate de consignaciones continuadas o estables, se aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia, donde se podrá pactar la exclusividad en la consignación. Así lo establece el Artículo 320 de la Ley de Navegación Marítima.

El agente consignatario de un buque puede renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima la renuncia, que es efectiva respecto a cada autoridad, una vez que se ha satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

Asimismo el Agente Consignatario puede consignar uno o todos los buques de uno o varios navieros, fletadores o porteadores.

Al nominar el Agente Consignatario, este debe de actuar todo el tiempo según los intereses del buque. El armador ha de tener informado al Consignatario de todos los movimientos esperados del buque, así como la ETA ("Expected Time of Arrival") para proceder con todos los procedimientos y formalidades que el buque va a desarrollar en su escala.

El Armador y el Agente estarán en constante contacto, mediante e-mail, teléfono, fax... dependiendo de los cambios de planes y otros requerimientos del buque.

También es obligación del capitán, según las instrucciones de nominación de contactar el Agente e informarle de todo lo que va a necesitar su buena nave mientras este en Puerto.

Por tanto, es obvio tener el Agente informado para que pueda ir siempre delante de los acontecimientos inesperados que pueda haber, aunque no siempre es factible.

Por otra parte, el Agente, tendrá que comunicar al Capitán del buque cualquier información que deba tener en cuenta. También deberá informar a la Agencia Consignataria del siguiente puerto de escala

cuando el buque haya salido para facilitarles toda información que les pueda ser necesaria, y en caso de carga, remitir todos los documentos relativos a la mercancía que el buque lleva a bordo.

Teniendo en cuenta el Artículo 322 de la Ley De Navegación Marítima Española que establece las responsabilidades por daños de las mercancías, cabe decir que el consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías por retraso en su entrega. Sin embargo si es su propia culpa, será responsable frente al armador o naviero de los daños causados.

No obstante, el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdida o daños a las mercancías que le dirija el destinatario del transporte, comprometiéndose a comunicarlas de modo inmediato al armador o naviero. Las reclamaciones y reservas comunicadas al consignatario surtirán los mismos efectos que las realizadas al armador o naviero.

3.4. Servicios

3.4.1. Gestión implícita de servicios.

- Garantizar servicio de atraque y desatraque: practicaje, remolque y amarre.
- Despacho ante los diferentes organismos y autoridades: Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima, Sanidad, Aduana, Policía de Fronteras.
- Derechos de entrada y estancia.
- Preparación de toda la documentación del buque necesaria y la Autorización de entrada y salida (“Port Clearance”) del buque en el puerto de escala.
- Discutir con la terminal o estibador como se va a proceder con la operativa de Carga/Descarga.
- Entrega y recogida de documentación requerida por la Autoridad Portuaria, Capitanía y Aduana una vez el buque este atracado.
- Enviar reporte de llegada y salida a todas las partes implicadas.
- En caso necesario, garantizar atención médica de la tripulación.
- Seguimiento de las operaciones portuarias.

3.4.2. Servicios derivados de instrucciones precisas

- Suministros de provisiones.
- Suministro de combustibles.
- Designación de inspectores o peritos.
- Contratación de personal o empresas para reparar el buque.
- Otros gastos.

3.4.3. Funciones en relación con la mercancía

- Contratación de empresas para las operaciones de carga y descarga y de estiba y desestiba de la mercancía.

- Despacho de la mercancía ante la Aduana, mediante la presentación del manifiesto de descarga de la misma.
- Discutir con el Capitán y el Primero Oficial de puente y de maquinas todos los requerimientos sobre las operaciones que se llevaran a cabo durante la estancia del buque y los que nuevos que pueda necesitar.
- Realizar hoja de hechos (SOF).

3.4.4. Otras funciones

- Contratación y/o supervisión de las operaciones de manipulación portuaria de la mercancía.
- Contratación y/o supervisión de transportes de mercancías complementarios de los marítimos.
- Elaboración y gestión de la documentación relacionada con los contratos de transporte de mercancías.
- Defensa de los intereses del naviero por cuya cuenta actúe, cumpliendo además cuanto éste le encomiende.



Figura 2. Situación del Consignatario – Fuente (Anesco).

Capítulo 4. Buques Tramp

4.1. Definición

Son buques destinados a los transportes de carga completos de cualquier naturaleza, que no estando sujetos a una línea regular, son libres en sus desplazamientos y van donde el flete les llama. Su destino y misión es transportar en derecho las cargas homogéneas.

Todo buque capaz de recibir cargas homogéneas puede hacerse *Tramping*. Este término se aplica más a la libertad de movimiento del buque que a la clase de transporte que realiza.

Se contratan en un mercado libre, sujeto a la ley de la oferta y la demanda con la concurrencia de armadores y fletadores.

El servicio tramp no tiene una ruta o itinerario fijado, y acostumbra a ser disponible en un tiempo reducido para cargar en un puerto y descargar a otro.

Hoy en día, esta forma de comercio incluye todo tipo de buques, desde los que transportan granel solido (“Bulk carriers”) hasta los que llevan granel liquido. Cada uno es usado en un mercado específico, pero también pueden transportar diferentes tipos de mercancía según las dependencias de la oferta y la demanda en el lugar donde este situado el buque.

A diferencia de un buque de Línea Regular, a menudo llamado un portador común, que tiene un horario fijo y una tarifa publicada, el buque Tramp ideal puede llevar cualquier mercancía (siempre que sea adecuada al buque en cuestión) a cualquier parte, y por tanto, los fletes están influenciados por la oferta y la demanda. Para generar negocio, un contrato de arrendamiento del buque conocido como contrato de fletamento, se elabora entre el armador y el fletador.

Los armadores y fletadores de buques tramp dependen normalmente de intermediarios, *Brokers*³, los cuales comprenden las condiciones de comercio internacional, los movimientos de mercancías, los precios de mercado y la disponibilidad de los armadores para encontrar cargas y transportarlas.

La belleza de los buques tramp es confiar en el momento de negocio en cualquier tipo de mercado. Incluso en una economía pobre, habrá un mercado para un cierto tipo de mercancía en algún lugar y algún armador de buques Tramp será capaz de explotarlo mejor que una empresa dedicada al servicio de línea regular.

³ Brokers: Intermediario entre un armador y un fletador que necesita transportar una carga hasta conseguir el contrato de fletamento.

Capítulo 5. El flete.

Es el precio del transporte de la mercancía por mar, desde el puerto de carga cuando el transportista la toma bajo su cargo hasta el puerto de descarga y que se entrega al receptor.

El fletador que es el actor que explota el buque en alquiler, paga al fletante el flete (precio) pactado en la póliza de fletamento “charter party”. Buscar flete para un buque es buscarle una carga para el transporte de la mercancía.

El flete se basa en las condiciones de la póliza de fletamento. Es establecido por la oferta y la demanda del mercado internacional, el cual se calcula en función del tipo de buque, de su capacidad en puerto y de sus características técnicas y comerciales.

5.1. Tipos de fletes

Además de de la naturaleza de la mercancía, lo que va a utilizar el armador/transportista es la cantidad de buque que esa mercancía va a ocupar a bordo para su transporte.

Como más peso tenga la mercancía embarcada, menos oportunidades le quedarán al armador de contratar otras mercancías adicionales hasta llegar al peso máximo que pueda cargar el buque en cuestión. Lo mismo pasará en caso de volumen de la mercancía.

Es por ello, que el armador opta por aplicar un flete por peso o por volumen en función del mayor rendimiento obtenido por su elección.

- Fletamento por viaje: se tasa por la unidad de peso, volumen, tonelada o metro cúbico.
- Falso Flete: El fletador que no cargue la totalidad de la mercancía pactada en la póliza de fletamento, tendrá que pagar el flete entero, como si se tratara de carga completa. Paga vacío por lleno.
- Flete a Distancia: en caso de interrupción del viaje del buque por causas de innavegabilidad, se abonará la parte del flete correspondiente en proporción al recorrido efectuado hasta el momento de presentarse la innavegabilidad.
- Flete “A todo Evento”: el Armador exigirá el pago de la totalidad del flete en caso de ruptura de la carga o pérdida de la mercancía como si el contrato hubiera sido plenamente cumplido.
- Flete ganado a todo evento: es el flete se considera adquirido definitivamente por el Transportador al momento de recibir las mercancías o valores en el puerto de carga.
- Flete bajo Conocimiento: En el conocimiento de embarque se recogerán las condiciones del transporte, con caracteres propios de un contrato de adhesión.

- Flete por peso: se aplica en los casos que el peso es mayor que su volumen. Unidad utilizada: tonelada.
- Flete por volumen: se aplica en casos de mercancías voluminosas o de poca densidad. Unidad utilizada: metro cúbico.
- Medio Flete o semiflete: se paga la mitad del importe por la totalidad del flete.
- Flete de promoción: utilizado para fomentar el transporte en las exportaciones.
- Flete “Ad Valorem”: se da en mercancías de mucho valor, es un porcentaje sobre el valor de la mercancía.
- Flete “Lumpsum”: consiste en el abono de una cantidad total pactada entre naviero y fletador.
- Flete de Retorno: aplicable por causas de no poder, por causas mayores, entregar la mercancía.
- Flete a Prorrata: pago a prorrata de la distancia recorrida cuando la mercancía se descarga en otro puerto por causas ajenas al naviero. El propietario se hace cargo de ella.

5.2. Métodos de contratación

Al ser el flete un objeto de compra-venta, existen diferentes modalidades de contratación entre el comprador y vendedor de este servicio. Estas condiciones definen el momento en que el transportista toma a su cargo las mercancías y el momento en que termina su responsabilidad con las mismas.

Las diferentes formas son las siguientes:

- UNDER DERRICK, SOUS PALANS (bajo puntal): el naviero recibe las mercancías en la línea imaginaria vertical de los puntales de las grúas y puntales del buque, o de las grúas y puntales del muelle, corriendo con todos los gastos de ese momento.

En la descarga sus operaciones finalizarán en poner la mercancía en el muelle en la vertical de los puntales de las grúas.

- BERTH TERMS (condiciones muelle): equivalente a “liner terms” pero se usa en el fletamento “tramp” o irregular.
- LINER TERMS (condiciones de buque de línea): se atribuyen al fletante o naviero los gastos de carga/descarga y estiba/desestiba.
- FILO (Free In Liner Out): libre de gastos por parte del fletante en la carga hasta que la mercancía se encuentra a bordo, y condiciones de línea (liner) en el puerto de descarga.
- LIFO (Liner In Free Out): Se aplica términos de línea en el puerto de carga y el fletador se encarga de los gastos en el puerto de descarga.
- FULL LINER TERMS: se aplicaran términos de línea en puertos de carga y descarga.
- NET TERMS: las operaciones se atribuyen en su totalidad o en parte al fletador, cargador o receptor. El fletante no asume ninguna obligación por tanto no tiene responsabilidad alguna.

El armador sólo está obligado al desplazamiento marítimo de la mercancía, por lo tanto la entrega tiene lugar en el interior de las bodegas.

Bajo esta responsabilidad, las obligaciones pueden ser:

- FREE DISCHARGE (FD): el fletador o receptor asume las operaciones de descarga.
- FREE IN OUT (FIO): el fletador asume tanto las operaciones de carga como las de descarga.
- FREE IN OUT STOWED (FIOS): el fletador o cargador/receptor asume las operaciones de estiba y desestiba además de las obligaciones de carga y descarga.
- Según el Código de Comercio, se establece como inherentes al capitán las obligaciones de vigilar cuidadosamente la estiba. Por tanto la cláusula debe tratarse con un alcance puramente económico y no de traspaso de obligaciones y de responsabilidades.
- FREE IN OUT STOWED AND TRIMMED (FIOST): el trimado (operación de acondicionar el producto en cuestión que se embarca a granel) también es obligación del fletador.
- FREE IN OUT STOWED AND TRIMMED, LASHED AND SECURED (FIOST L&S): los gastos de trincado también recaen en el fletador o cargador/receptor.
- COMBINACIONES DE GROSS TERMS Y NET TERMS: son cláusulas mixtas que distinguen dos tipos de obligaciones:
 - LINER IN, FREE OUT (LIFO): las operaciones de carga son por cuenta del fletante o armador, y las de descarga por cuenta del fletador o receptor.
 - FREE IN, LINER OUT (FILO): las operaciones de carga son por cuenta del fletador o cargador y las de descarga por cuenta del fletante o armador.

Capítulo 6. La Póliza de Fletamento.

La póliza de fletamento es el contrato de transporte marítimo de mercancías, el porteador (Fletante), a cambio del pago de un flete por el Fletador, es obligado a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en un puerto de destino.

Antiguamente la póliza de fletamento consistía en romper en dos partes el acta escrita, es por eso que tiene este nombre.

Cada uno de los contratantes debía poseer un trozo del acta ya que en caso de discrepancias o divergencias pudieran establecer de común acuerdo las condiciones pactadas en el contrato.

Hoy en día, la póliza de fletamento constituye en una acta autentica de un solo ejemplar que da fe de las condiciones del contrato. Se facilitan copias certificadas según el original del contrato a cada una de las partes.

Todo convenio de alquiler de buque debe estar por escrito según el Código de Comercio.

El transporte Tramp, los cargadores que necesitan transportar grandes volúmenes de cargas que contratan habitualmente la capacidad total, o parcial de un buque recurren al contrato por régimen de fletamento.

Se contratan en el mercado libre sujeto a la ley de la oferta y la demanda, donde concurren, por un lado, los navieros ofertando buques y, por otro, los fletadores demandando espacio para sus mercancías.

El régimen jurídico para dichos transportes es eminentemente pacticio, positivizándose en pólizas tipo “*Charterer Parties*” de alcance internacional, tales como la NYPE, GENCOM, BALTIME, LINERTIME.

La ley de navegación marítima distingue que el contrato de fletamento puede referirse:

- A toda o a parte de la capacidad de la carga del buque por tiempo y el fletamento por viaje.
- Al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase en el conocimiento de embarque.

6.1. El fletamento por tiempo

Nos encontramos ante dicho contrato cuando un fletante (propietario o arrendatario del buque) pone a disposición del fletador un buque durante un periodo de tiempo determinado y contra pago de un precio o flete, adquiriendo el compromiso de realizar los viajes que el fletador le ordene, transportando cargamentos. Es decir, es la entrega del fletante al fletador de la capacidad de carga de un buque en un tiempo determinado, concediéndole la capacidad de operar el buque, la gestión comercial y los gastos variables de su explotación.

Sus principales diferencias frente a otros contratos de utilización de buques son las siguientes:

En el Fletamento por tiempo, el fletador sólo ostenta la gestión comercial del buque, quedando en manos del Fletante como naviero, la gestión náutica, ya que ostenta la posesión y el control de la nave a través de la tripulación que controla, si bien el capitán queda subordinado al Fletador en la determinación de los viajes a realizar, cargamentos a tomar, rutas a seguir, escalas... Se trata de un arrendamiento de obra, retribuyendo el precio la obtención del resultado.

6.2. El fletamento por viaje

Es el contrato que se da cuando un fletante (propietario o arrendatario del buque) pone a disposición del fletador un buque contra pago de un precio o flete para transportar una determinada mercancía en un viaje pactado.

El Fletamento por viaje, el fletador no es naviero, no detenta ni la gestión náutica ni comercial del buque, que permanece en el Fletante. El Fletador sólo disfruta de la capacidad de carga total o parcial de un buque durante un viaje determinado.

El régimen jurídico aplicable de manera directa es el recogido en el Código de Comercio al respecto del fletamento por viaje, siempre y cuando este encaje con las características especiales del fletamento por tiempo. No obstante ello, la casi totalidad de los contratos de “*voyage charter*” se articulan a través de pólizas de fletamento (NYPE, LINERTIME, BALTIME, SHELLTIME...).

No cabe duda, que la obligación del armador es mandar al buque al puerto de carga, aunque vea que no puede llegar en la fecha marcada. Luego éste deberá informar al fletador de la situación para poder mantener el contrato con una fecha nueva o cancelarlo.

Especial mención merece la responsabilidad por la carga cuando las mercancías transportadas no son propiedad del fletador sino de terceros cargadores que han contratado en régimen de conocimiento de embarque.

En la figura del fletante concurrirán las notas de naviero y porteador, reponiendo por tanto ante los terceros cargadores por la pérdida, daño o avería de las mercancías, al conservar dicho fletante la

posesión del buque a través del Capitán y de la tripulación, así como la dirección técnica y náutica de la nave, teniendo el fletador únicamente facultades en el área comercial de la expedición marítima.

En este tipo de contrato ("*voyage charter*"), los costes de capital, fijos y variables corren a cargo del fletante, pues en ese último caso, tanto el combustible o los derechos de puerto son previsibles y calculables cuando se formaliza el contrato para el viaje definido.

El fletante se obliga a transportar la mercancía al puerto de destino acordado, custodiándola.

6.3. Los "Tramp Bill of Ladings" o conocimiento de embarque:

Cuando el contrato de fletamento se refiera al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase las condiciones del contrato deberán fijarse en un conocimiento de embarque (o carta de porte marítima).

Los conocimientos de embarque de posible generación a raíz de la póliza de fletamento, indican el recibo de la mercancía a bordo, así como la ejecución del contrato. No obstante, cuando dicho documento pasa a manos de un tercero ajeno al fletante y al fletador, y por tanto ajeno a la *charter party*, se convierte en documento contractual del transporte.

El Fletador por su parte, con un contrato de fletamento por tiempo o por viaje con el Fletante, puede hacer contratos de transporte de mercancías determinadas con terceros bajo régimen de conocimiento de embarque respondiendo solidariamente junto al porteador en caso de daños y averías a las mercancías transportadas sin perjuicio de las acciones de regreso que correspondan según el artículo 207 y 278 de la Ley de Navegación Marítima.

Capítulo 7. Aspectos contractuales.

7.1. Obligaciones del porteador.

El armador o gestor naval tiene la obligación de poner a disposición un buque en el lugar y fecha determinados según se haya acordado en el contrato. Este buque no podrá ser sustituido por cualquier otro sin previo pacto entre las partes. Por lo tanto el buque deberá cumplir con la nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo y capacidad entre otras.

El porteador deberá garantizar la navegabilidad del buque en el inicio del viaje y durante toda la duración del contrato. El buque deberá estar en buenas condiciones para la carga y con la tripulación adecuada, en caso contrario el fletador podrá cancelar el contrato antes de iniciar el viaje. Por lo que el viaje se tendrá que realizar con debida diligencia.

El fletador podrá además reclamar indemnización por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador.

El buque, además, deberá ponerse a disposición en el lugar de carga pactado (puerto o muelle), entendiéndose que ambas partes conocerán sus características, en caso de que el acceso al puerto pactado resultase imposible o inseguro, podrán resolver el contrato. Sin embargo, se puede atribuir al fletador la facultad de designar el puerto de puesta a disposición, en cuyo caso éste estará obligado a designar un puerto seguro y accesible para el buque, respondiendo frente al porteador de los daños que se causaren al buque como consecuencia de la nominación de un puerto inseguro. Salvo en los contratos de transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en los cuales corresponde al porteador establecer el muelle o lugar de carga, en los demás contratos de fletamento será el fletador quien designe dicho muelle o terminal, habiendo de ser éste seguro y accesible para el buque.

En las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba de la mercancía se impone la realización de estas al Fletador salvo pacto contrario siguiendo las cláusulas del contrato.

En las operaciones marítimas bajo régimen de conocimiento de embarque, estas operaciones son por cuenta del porteador salvo pacto contrario.

En el fletamento por tiempo, la regla general es que las operaciones de carga/descarga y estiba/desestiba, ligadas a la gestión comercial del buque que detenta el fletador, serán por cuenta del mismo.

En el fletamento por viaje, la regla general sentada por el Código de Comercio es que las operaciones de carga/descarga y estiba/desestiba corran a cargo del naviero fletante. No obstante las partes implicadas pactan mediante cláusulas contractuales la asunción de dichas prestaciones.

Sin embargo, la responsabilidad derivada de aquella estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje, daños a la mercancía, pérdida de ella, retrasos de entrega, etc., pesará sobre el porteador.

En caso de que se origine una pérdida o daño de la mercancía por cualquier otra causa diferente a la mencionada anteriormente, el armador no será el responsable. Incluso por negligencia o falta del capitán o tripulación o alguna otra persona empleada por los armadores a bordo o en tierra, y que esta sería responsable de sus actos.

También es obligación del porteador evitar demoras injustificadas, el buque debe hacer el viaje sin desviarse de la ruta normal salvo en casos justificados (seguridad del viaje, salvamento de vidas humanas). En caso de daños que deriven de la desviación de la ruta pactada o apropiada salvo en los casos anteriormente justificados, el porteador será el responsable.

Por otra parte, el porteador es obligado a la custodia de la mercancía durante todo el viaje o viajes según comprenda el contrato de transporte.

En caso de huelgas que impidan o demoren el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones del contrato, no serán responsables ni los fletadores ni los armadores.

Si la huelga afecta a la carga de la mercancía cuando el buque está listo para proceder a la carga desde su último puerto, en cualquier momento durante el viaje, o después de su llegada allí, el capitán o los armadores podrán pedir a los fletadores una declaración por escrito dentro de 24 hrs conforme están de acuerdo en contar los días de plancha como si no hubiera huelga. Los armadores tendrán la opción también de cancelar este contrato. En caso de que la huelga haya empezado durante la carga del buque, y parte de la mercancía este cargada, los armadores deberán proseguir con el mismo flete pero será pagadero sólo por la cantidad cargada, teniendo la libertad de completar con otra mercancía en ruta por su propia cuenta.

En caso de que la huelga afecte a la descarga de la mercancía a la llegada del buque o después de que este llegue a puerto y no se solucione dentro de 48 horas, los receptores tendrán la opción de retener al buque hasta que la huelga termine contra pago de la mitad de las demoras después de la expiración del tiempo fijado para descargar o de ordenar al buque que proceda a un puerto seguro dónde pueda descargar en seguridad. Estas órdenes deberán darse dentro de las 48 horas después del aviso de huelga. En el puerto dónde finalmente se pueda descargar la mercancía serán de aplicación todas las condiciones de la Póliza de Fletamento, del Conocimiento de Embarque y el buque recibirá el mismo flete acordado inicialmente, con la excepción de que si la distancia del puerto excede 100 millas marinas, el flete por el cargamento entregado en el puerto sustituto será incrementado proporcionalmente.

Por último está obligado a entregar la mercancía al destinatario en el puerto y muelle acordados y a proceder a su almacenamiento o instar un depósito judicial en caso de que el destinatario no se presentase o rehusase recibir las mercancías.

Si el puerto de destino resulta ser inseguro o inaccesible, el porteador deberá dirigirse al lugar más próximo y conveniente para realizar la entrega.

7.2. Obligaciones del fletador.

El Fletador tiene la obligación de entregar la mercancía al porteador para ser transportada en un plazo y lugar determinado y según las cláusulas que se hayan pactado en el contrato de fletamento. En caso contrario, el porteador podría cancelar el contrato una vez transcurrido el plazo de plancha y reclamar los perjuicios sufridos.

Si el fletador no carga la totalidad de las mercancías contratadas, deberá pagar la totalidad del flete a menos que el fletante haya tomado otra carga para completar la capacidad del buque.

Las mercancías que se embarquen deberán ser las mismas que las contratadas salvo que sea posible hacerlo sin perjuicio para el porteador y demás cargadores.

En el embarque de mercancías peligrosas se deberá declarar su naturaleza previamente al porteador y obtener el consentimiento de éste para su transporte con las debidas marcas y etiquetas conformes a las normas vigentes para cada tipo de mercancía.

La persona obligada al pago del flete es el fletador y lo hará en las condiciones pactadas en el contrato.

El flete podrá ser pactado de forma pagadero por el destinatario de las mercancías indicándolo en el conocimiento de embarque.

El flete se calculará por el peso o volumen de las mercancías, el cual se fijara en el conocimiento de embarque. En el fletamento por tiempo, se devengará día a día durante todo el tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización.

En caso de pérdidas o averías no devengarán flete de las mercancías transportadas durante el viaje a no ser que la pérdida se debiera a su naturaleza, vicio propio o defecto de embalaje.

Si hay una avería gruesa, el coste de cualquier cosa sacrificada en beneficio de todas las partes relacionadas con el embarque, será soportado por todas ellas en proporción a los intereses de cada una de ellas en el viaje.

Existe una avería gruesa cuando se debe hacer un sacrificio extraordinario intencionadamente o por gastos incurridos no programados con el objetivo de la seguridad común para preservar las propiedades del peligro envueltas en una aventura marítima común

No se podrá abandonar las mercancías averiadas al porteador como forma de pago, devengarán el flete pactado.

El porteador tendrá el derecho de retener las mercancías transportadas hasta que el flete sea pagado, las demoras y demás gastos ocasionados durante su transporte también.

En el fletamento por tiempo, el porteador podrá retener o depositar las mercancías por impago de fletes cuando pertenezcan al fletador. En caso de que sean propiedad de terceros que hubieren contratado el transporte con el fletador, el porteador sólo podrá retener o depositar las mercancías por el importe de los fletes que aquéllos adeuden todavía al fletador.

En caso de embargo por flete, el naviero tiene el derecho de embargo de las mercancías por causas de impago del flete hasta el pago, pudiendo proceder a su venta.

7.3. Incoterms.

El conjunto de reglas internacionales que permiten interpretar los principales términos empleados en los contratos de compraventa internacional se denominan Incoterms. Estos establecen básicamente una guía para el comprador y vendedor de sus responsabilidades en cada uno de los pasos de la cadena de transporte y de quien se hará cargo de los costes implícitos de las operaciones llevadas a cabo, todo ello según la Cámara de Comercio Internacional.

Al decidir el contrato más adecuado, las partes implicadas se basaran en el tipo de mercancía, método de transporte, forma de pago y estado del mercado en el momento de realizar la venta.

Los Incoterms permiten a las dos partes delimitar la operación contratada mediante el empleo de una fórmula corta, respondiendo así a la necesidad de rapidez que es característica de las transacciones comerciales internacionales y sobre todo en el transporte marítimo en buques tramp.

Cabe remarcar que los Incoterms no son términos de un contrato de transporte, si no de compra-venta de mercancías. Por eso no se ha de confundir entre compra-venta de mercancías y compra-venta de fletes.

Es importante disponer de la edición más actualizada de los Incoterms por la Cámara Internacional de comercio, hoy en día la última edición es la del 2010.

7.3.1. Free alongside (FAS).

Es decir, libre al costado del buque. Este incoterm siempre deberá indicar el puerto de embarque designado por el comprador y el vendedor entregará las mercancías al costado del buque en la fecha estipulada o dentro del plazo convenido.

Es en este momento, al costado del buque, donde el vendedor acabará sus gastos y obligaciones transfiriéndolos así al comprador y asumiendo todos los riesgos.

7.3.2. Free on board (FOB).

Franco a bordo. En este Incoterm, se deberá indicar el nombre del puerto de embarque.

El vendedor deberá entregar las mercancías a bordo del buque designado por el comprador, en el puerto acordado y en la fecha o plazo estipulado.

Por lo tanto, el vendedor asumirá las operaciones de carga y descarga.

Las obligaciones del vendedor acabaran cuando la mercancía haya sobrepasado la borda del buque.

El comprador por su lado, deberá fletar con antelación o reservar a bordo de un buque espacio necesario, todo ello por su cuenta y avisar al vendedor con tiempo de la nominación.

También, asumirá todos los gastos y riesgos de las mercancías una vez cargadas a bordo del buque nominado, así como el pago de la mercancía.

7.3.2.1. Free on board (FOB) stowed.

El Incoterm FOB tiene varias variantes, una de ellas es la *Free on board stowed*, donde el vendedor se hará cargo también de la estiba de la mercancía al cargarla a bordo del buque. Por lo tanto, el inicio de obligaciones para el comprador empezará una vez las mercancías hayan sido cargadas y estibadas. El capitán y el fletante quedan exentos de cualquier responsabilidad derivada de daños en la carga como consecuencia de una mala estiba.

7.3.2.2. Free on board (FOB) stowed and trimmed.

Esta variante es aplicable en buques de granel sólido (bulk carriers). Aparte de hacerse cargo de la estiba, el vendedor asumirá los costes de asentar la carga según la estabilidad del buque.

7.3.3. Cost, Insurance and Freight (CIF).

Se deberá indicar el puerto de destino. El vendedor deberá contratar a su costa, y en condiciones usuales el transporte de las mercancías hasta el puerto de destino convenido, por la ruta habitual y en el buque determinado. Así mismo deberá pagar los fletes y los gastos de carga y descarga de las mercancías en el puerto de embarque y desembarque. También deberá contratar un seguro marítimo que cubra las mercancías.

Por tanto, la responsabilidad del vendedor es entregar todos los documentos relevantes al comprador (factura, Conocimiento de Embarque, la póliza del seguro...). El comprador entonces tendrá que aceptar la documentación y pagar el transporte y la mercancía.

La propiedad se transferirá cuando se transfieran los documentos. No obstante el riesgo pasa en el momento en que las mercancías sobrepasan la borda del buque en el puerto de embarque. En caso de daños en ellas, el comprador estará protegido ya que lo cubrirá el seguro contratado.

7.3.4. Cost, and Freight (CFR).

Se denominará Coste y flete (CFR) indicando el puerto de destino.

El vendedor deberá contratar el transporte de las mercancías hasta el puerto de destino por la ruta habitual, en el buque nominado. Deberá pagar los fletes y los costes de carga y descarga de la mercancía en el puerto de embarque y desembarque.

Por tanto, solamente asumirá el transporte y el riesgo hasta el punto en que la mercancía sobrepase la borda del buque en el puerto de embarque.

Como su nombre indica y al ser una variante del CIF, el vendedor no contratara el seguro, sino que lo hará el comprador.

7.3.5. Delivered at terminal (DAT).

El vendedor deberá entregar las mercancías en el puerto en la fecha o plazo estipulado.

Se encargará hasta el momento de descargarlas en la terminal, dando entender así el puerto o lugar acordado. Por tanto, asumirá el riesgo del transporte de las mercancías y su descarga.

El vendedor también deberá gestionar y pagar los costes de exportación de las mercancías pero no corre a su cargo los costes del despacho de importación.

7.3.6. Delivered at place (DAP).

El vendedor deberá realizar la entrega en el punto acordado asumiendo todos los gastos de transporte hasta la descarga. Para ello deberá utilizar contratos de transporte que se adapten de la mejor forma posible a este requisito.

Como en el DAT, el vendedor tendrá que despachar de exportación la mercancía, sin embargo no tiene la obligación de despacharla de importación.

7.3.7. Ex – Works (EXW).

El vendedor deberá poner las mercancías a disposición del comprador en la fecha indicada en el contrato en el lugar convenido.

También se hará cargo de los gastos de embalaje si procede, operaciones de verificación (control de calidad, de medida, de peso, de recuento) o que se tenga que analizar.

Tiene la obligación de avisar al comprador con antelación de la fecha en que podrá disponer de la mercancía.

Por tanto, el comprador asumirá todos los costes y riesgos del transporte desde que la mercancía sale de la fábrica o almacén del vendedor.

7.3.8. Free carrier named point (FCA).

El vendedor deberá realizar la entrega al transportista designado por el comprador en el lugar estipulado. El comprador se encargará del transporte y del seguro ya que el riesgo se transferirá en el momento que el vendedor entrega al transportista la mercancía.

7.3.9. Carriage paid to (CPT).

El vendedor deberá asumir todos los costes del transporte ya que el flete o porte será pagado hasta el lugar designado por el comprador. Las obligaciones y responsabilidades de la mercancía se transferirán al comprador una vez entregadas al primer método de transporte.

7.3.10. Carriage and insurance paid (CIP).

El vendedor será el responsable de asumir todos los costes del transporte además del seguro marítimo de las mercancías hasta su destino final a diferencia del incoterm CPT.

7.3.11. Delivered duty paid (DDP).

El vendedor deberá asumir todos los costes hasta que la mercancía haya sido entregada a su destino final, es decir, tendrá que pagar también los derechos de importación más impuestos aplicables a la carga, salvo que se haya pactado con el comprador que los derechos de importación los asumirá él.

TITULOS Incoterm / Coste	Salida fábrica	Transporte principal no pagado por el vendedor			Transporte principal pagado por el vendedor				Gastos de envío asumidos por el vendedor hasta el destino		
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Embalaje	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Carga en fábrica	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Antes de la entrega de la mercancía al transportista	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Aduana exportación	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Manutención al partir	C	C	C	V	V	V	V	V	V	V	V
Transporte principal	C	C	C	C	V	V	V	V	V	V	V
Seguro de transporte	C	C	C	C	C	V	C	V	V*	V	V
Manutención al llegar	C	C	C	C	C	C	C	C	V	V	V
Aduana importación	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V
Al finalizar la ruta	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V
Descarga fábrica	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V

V: Coste asumido por el vendedor
 C: Coste asumido por el comprador
 * No obligatorio

Figura 3. Incoterms – Fuente (Transport-export.net)

Capítulo 8. El conocimiento de embarque.

El conocimiento de embarque, en inglés denominado *Bill of Lading*, es un recibo de que la mercancía ha sido embarcada y deberá estar firmado por el porteador, capitán o un agente del porteador y entregarla al cargador una vez que las mercancías se encuentren a bordo del buque. Este documento es clave en el transporte marítimo establecido por el transportista según las instrucciones del cargador, expedidor o fletador, se configura como un verdadero título – valor de tradición que lleva aparejada la ejecución del derecho incorporado a solicitar y obtener la entrega. El conocimiento de embarque presenta los tres siguientes aspectos:

- Es una prueba o evidencia del contrato de transporte.
- Es un recibo de las mercancías que han sido embarcadas.
- Es un documento acreditativo de la propiedad de la mercancía sin el cual no se pueden retirar los derechos de tránsito mediante la transferencia del conocimiento a un tercero, por medio de un simple endoso. Es de gran importancia este aspecto del Conocimiento debido a que las mercancías se venden con frecuencia en tránsito, transfiriéndose su propiedad al transferir el Conocimiento de Embarque.

En cuanto al título – valor representativo de las mercancías, el conocimiento de embarque da a su tenedor todos los derechos y acciones sobre las mercancías que tenga su transmitente y quedando obligado en los términos de dicho conocimiento de embarque con excepción de las cláusulas o arbitrajes que habrán de ser consentidas y negociadas individual y separadamente por dicho tenedor.

El portador de la carga deberá verificar si la descripción de las mercancías, su naturaleza, las marcas de identificación y el número de bultos o la cantidad o el peso que se refleja en el conocimiento de embarque coinciden o no con la realidad, y hacerlo constar.

Debe quedar claro que el Conocimiento de Embarque no es un contrato de transporte, ya que no contiene cláusulas, las cuales deben estar reflejadas en la Póliza de Fletamento.

En la práctica y en buques de líneas regulares, normalmente es el Agente del buque el que firma el documento en nombre del capitán.

8.1. Tipos de conocimiento de embarque:

Los conocimientos pueden ser:

- Conocimientos nominativos: el conocimiento va a nombre del receptor, por lo cual solamente la mercancía podrá ser entregada a los receptores que aparecen en el documento (“Consignee”).
- Conocimiento a la orden: este conocimiento puede ser extendido a la orden de una persona determinada, o a la orden de los cargadores. También se puede transferir la propiedad mediante acto de cesión endosando el documento a terceros.

Ambas pueden ser endosadas y son transferibles, siendo los más utilizados en el comercio internacional.

- Conocimiento Notifíquese: además del cargador y del receptor, son extendidos a un tercer elemento denominado “Notifíquese”.

Notifíquese es a quien debe notificarse la llegada de la mercancía en el puerto de descarga y que no tiene por qué ser necesariamente el receptor.

- Documentos complementarios: cuya función será la de resolver problemas relacionados con el Conocimiento de Embarque.

8.2. Modelos de conocimiento de embarque:

Por una parte encontramos los Conocimientos para ser usados en contratos de Fletamento, son conocimientos “*Charter Party*” dónde la Póliza es el propio contrato. El modelo más popular es el Congenbill⁴

Por otra parte hay los Conocimientos para ser usados como contratos de transporte por sí mismos. Los más usados son el Conlinebill⁵, también conocido como “*Liner Bill of Lading*”, es decir, conocimientos de línea. Desde el punto de vista de su uso, hay varios modelos:

El *Through Bill of Lading* y el *Combined Transport Bill of Lading*.

En el *Through Bill of Lading*, conocimiento corrido, existirá más de un medio de transporte, un puerto de carga, uno de descarga y un lugar de entrega diferente, utilizándose varios porteadores marítimos o no,

⁴Congenbill: Este término indica que el conocimiento de embarque está sujeto a todas las condiciones y términos estipulados en la Póliza de Fletamento.

⁵Conlinebill: Este término indica que el conocimiento de embarque está sujeto a todas las condiciones y términos de línea.

en varias fases. Todo ello estará amparado por un solo contrato, con un único transportista (“*carrier*”) que se hará cargo de la mercancía hasta su destino.

En el *Combined Transport Bill of lading*, es igual que el anterior pero cuando hay más de un modo de transporte, es decir, buque más ferrocarril, más camión, etc.

8.3. Cláusulas del conocimiento de embarque.

Todo conocimiento de embarque deberá contener las siguientes cláusulas:

- Nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o establecimiento principal del cargador (“*Shipper*”) y si el conocimiento es nominativo, los del destinatario.
- Nombre y apellidos o la denominación social y domicilio o establecimiento principal del receptor (“*consignee*”). Podrá ser consignado a la orden (“*Consigned to the order of*”). El receptor de las mercancías, normalmente es el comprador de las mismas en el caso del B/L nominativo. En el caso de “a la orden” el B/L podrá ser endosado a terceros diferentes del comprador inicial. Se suele emitir en caso de compraventa mediante Carta de Crédito documental, operación financiada por un banco, a nombre del cual se emite el B/L a la orden.
- Nombre y apellidos o la denominación social y domicilio o establecimiento principal del notificase (“*notify*”). El agente del buque en el puerto de llegada estará obligado en nombre del transportista/capitán del buque a informar de la llegada del buque y de la disponibilidad de la mercancía para su entrega. Puede ser que coincida con el nombre del receptor de la mercancía.
- Nombre del buque.
- Descripción de las mercancías, naturaleza, marcas de identificación, número de bultos y la cantidad o el peso. Si el cargador lo solicita, se incluirá el valor de la mercancía.
- En caso de que la mercancía se encuentre en contenedores, bandejas de carga u otros medios semejantes, se considerará como una unidad.
- Los puertos de carga y descarga de las mercancías, y en caso de transporte multimodal, los lugares de inicio y terminación del transporte.
- La fecha de entrega de las mercancías al porteador para su transporte, y en caso de pacto, la fecha de entrega de las mercancías en el lugar que corresponda.
- Lugar de emisión del conocimiento.
- Número de ejemplares originales y copias no negociables. Normalmente hay tres originales aunque solamente se necesita uno.
- Firma del porteador, es decir del capitán del buque o un agente de este a favor del porteador que actúe en su nombre con suficiente poder.

Podrá contener todas aquellas menciones o estipulaciones válidamente pactadas por el cargador y el porteador.

8.3.1 Conocimiento limpio:

No contiene cláusulas ajenas al condicionado del crédito documentario, o no señala defectos en las mercancías, indicando que estas han sido recibidas en aparente buen estado.

Los conocimientos que expresan cláusulas relativas a la mercancía que está en mal estado se consideran Conocimientos Sucios. En este caso no son aceptados por los Bancos.

8.3.2 Conocimiento “On Board”:

Se extiende una vez embarcada la mercancía por el capitán o por el agente del buque, el cual es aceptado y requerido en las transacciones comerciales.

8.3.3. Conocimiento recibido para embarque “To be shipped”:

En casos a petición de los cargadores, el capitán o el agente del buque puede extender Conocimientos de embarque “recibidos para embarque”, contra la recepción de la mercancía.

Este documento no es admitido por los Bancos, ya que no da prueba del embarque de la mercancía, la cual puede sufrir daños antes del embarque. Pueden convertirse en embarcadas mediante la adición de a cláusula “On Board” firmada por el capitán o agente.

Capítulo 9. Tráfico de mercancías en el Puerto de Tarragona.

El Puerto de Tarragona, aparte de ser un puerto pesquero, deportivo y de pasajeros, es uno de los puertos marítimos comerciales más importantes de toda la costa mediterránea, con una situación geoestratégica clave, gran parte de su actividad esta focalizada a la industria química y petroquímica ya que se encuentra al lado del complejo petroquímico más importante del estado español lo que hace que mueva un volumen muy elevado de crudo y de productos químicos. No por ello debemos restarle importancia a la gran cantidad de toneladas que se transportan de granel sólido especialmente productos agroalimentarios.

Al implementarse la industria química y petroquímica en los años sesenta en Tarragona, el Puerto se dotó de instalaciones y terminales adecuadas para la carga y la descarga de productos derivados del petróleo y por tanto este tráfico en buques tramp se vio incrementado.

Es por eso que el tratamiento de productos químicos y petrolíferos es uno de los aspectos más especializados del Puerto de Tarragona. Una operativa que se lleva a cabo en los muelles de inflamables, en la zona de hidrocarburos y en los dos pantalanes que funcionan en régimen de concesión, el pantalán de Repsol y el pantalán Asesa⁶. También a 3,5 millas se encuentra situada la Monoboya de Repsol que permite la descarga de petróleo crudo a buques de grandes dimensiones.

Todo esto ha hecho que crezcan todas las vías de comunicación volviéndose un punto clave en la distribución de este tipo de productos. Actualmente el puerto es el destino de la línea de ferrocarril que recorre todo el corredor mediterráneo y constituye uno de los principales núcleos de este eje económico.

⁶ Asesa: Asfaltos Españoles, S.A.

9.1. Características técnicas del puerto.

9.1.1. Situación:

Longitud: 1º 14' E. de Greenwich.

Latitud: 41º 05' N.

9.1.2. Régimen de vientos:

Reinante: N. O.

Dominante: N. O.

9.1.3. Régimen de temporales en aguas profundas:

Altura significativa de la ola: 7 m

Periodo de pico (Tp): 13''

Dirección media de procedencia del oleaje: E / SE

9.1.4. Nivel del mar:

Máximo nivel del mar: +90,10 cm.

Mínimo nivel del mar: +2,20cm.

9.1.5. Entrada:

Boca de entrada:

Orientación: S. O.

Ancho: 570 m.

Calado: 20m a 25m.

Máxima corriente controlada: 2 nudos.

Naturaleza del fondo: Gravas y arenas.

9.1.6. Superficies de flotación:

ZONA 1:

Situación	Hectáreas comerciales	Hectáreas pesqueras	Resto	Total
Puerto	308,53	2,90	15,10	326,53
TOTAL ZONA 1	308,53	2,90	15,10	326,53

ZONA 2:

Situación	Fondeadero	Resto	Total
Puerto deportivo	-	4,12	4,12
Zona els Prats	-	170,71	170,71
Resto Exterior	2.110,67	15.296,18	17.406,85
TOTAL ZONA 2	2.110,67	15.471,01	17.581,68

9.2. Análisis. BUQUES TRAMP

El puerto de Tarragona viene consolidando durante los últimos años un destacado crecimiento reflejado en el comportamiento positivo de sus principales tráficos portuarios que vienen siendo los tráficos de productos petrolíferos, cereales, vehículos y los que consolidan una línea estratégica de la diversificación como es la carga de proyecto y el tráfico de animales vivos según las memorias anuales de la Autoridad Portuaria de Tarragona de los años anteriores.

Cabe destacar que a parte de las líneas regulares de contenedores que escalan en Tarragona, que son una docena, y las líneas regulares de vehículos, los demás tráficos son realizados por buques Tramp tanto de granel sólido, granel líquido o carga general.

Referente al tráfico de gránulos líquidos, se ha de tener en cuenta que Catalunya concentra casi la mitad (más del 42 %) de todo el sector químico de España, es el primer sector exportador del país y uno de los que cuenta con más trabajadores. Es por ello que más del 60% de la actividad portuaria de Tarragona está vinculada a la industria química y petroquímica, por lo tanto, es imposible imaginarse esta instalación sin el transporte de productos químicos.

El denominado Muelle de la Química y otras instalaciones del puerto están conectados con los Polígonos químicos por una red de tuberías con la finalidad de ahorrar costes de camión el cual es una obsesión del sector.

Por otra parte, el tráfico de granel sólido, se compone mayoritariamente de productos agroalimentarios ya que una de las razones importantes es que las empresas productoras de piensos están ubicadas en la

zona de influencia (“*hinterland*”) del Port de Tarragona, en el valle del Ebro y en Lérida. Es por eso que es el primer puerto del Estado en cuanto a tráfico de cereales, harinas, piensos y forrajes.

9.3. Distribución por tipos de buque.

Cada año en el Puerto de Tarragona escalan aproximadamente unos 2.800 buques mercantes, en el pasado año 2015, escalaron un total de 2.743 buques de los cuales unos 2.323 fueron buques Tramp. Este dato es muy significativo ya que refleja la razón de ser del puerto. Es decir que el 84,69% del total de buques que entran en el puerto son buques tanques, graneleros, de carga general y otros tipos de buques mercantes sin ser de línea regular.

	Buques Españoles	Buques Extranjeros	TOTALES
Buques Tramp	160	2163	2323
Buques de línea regular	0	420	420
TOTALES	160	2583	2743

Tabla 1. Tipo de transporte.

Como mencionado anteriormente, se puede apreciar en la grafica 1 el porcentaje de tipo de transporte en el Puerto de Tarragona:

■ Buques Tramp ■ Buques de línea regular

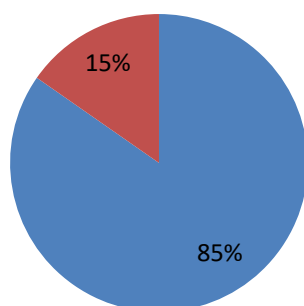


Gráfico 1. Tipo de transporte.

Vamos a desglosar la grafica anterior según el tipo de buque:

	Buques Españoles	Buques Extranjeros	TOTALES
Buques Tanque	24	1208	1232
Buques graneleros	2	278	280
Buques de carga general	132	670	802
Buques Ro-Ro	0	160	160
Buques porta contenedores	0	259	259
Buques de pasaje	0	1	1
Otros buques	2	7	9
TOTALES	160	2583	2743

Tabla 2. Tipo de buque.

Y el porcentaje es el siguiente:

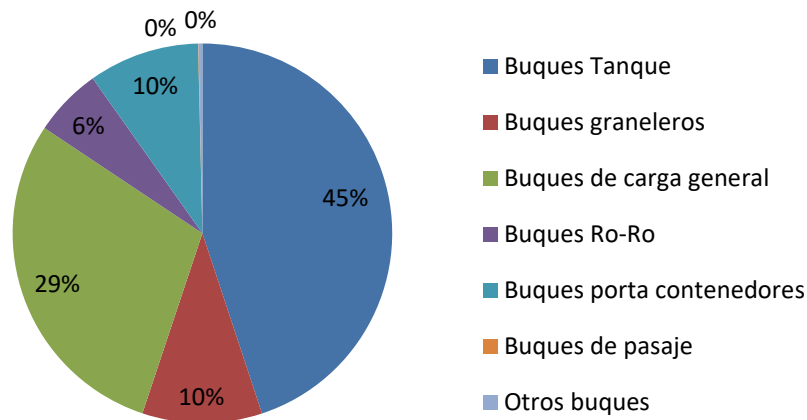


Gráfico 2. Tipo de buque.

Como se puede apreciar, casi la mayoría de buques, un 45 %, son buques tanque, que van a Tarragona a cargar o descargar productos químicos, o petrolíferos. Cabe destacar que de 1232 buques tanque que entran en el puerto solamente son 24 buques, casi un 2%, los que llevan bandera Española.

Luego encontramos que los buques de carga general y los graneleros que son el 40 % restante de buques y que escalan en el Puerto de Tarragona ya que es uno de los primeros puertos del Mediterráneo en el tráfico de productos agroalimentarios.

9.4. Mercancías movidas.

En 2015 el tráfico del Port de Tarragona se incrementó en relación al 2014 con un crecimiento del 3,9%, situándose así como el 4º puerto del Estado con 34,2 millones de toneladas movidas. Estos datos significan una recuperación de los niveles de actividad del puerto y a su vez de proyección nacional e internacional.

Granel líquido	22.575.107
Granel sólido	8.391.031
Carga general	3.176.254
TOTAL	34.142.392

Tabla 3. Mercancías movidas.

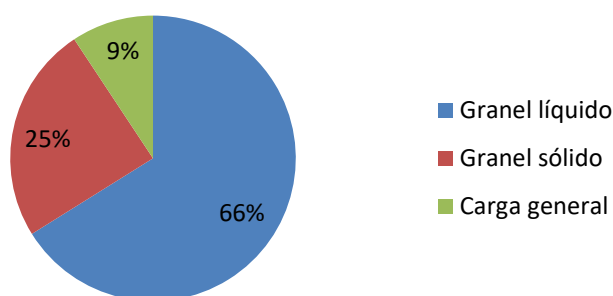


Gráfico 3. Descripción porcentual de las mercancías movidas en el Puerto de Tarragona.

En el gráfico podemos ver el impacto que produce el complejo portuario y químico de Tarragona. Todo el tráfico de mercancías de granel líquido son productos químicos, petrolíferos y derivados. Los cuales equivalen a más de la mitad de todo el tráfico del Port de Tarragona por lo que requiere de una gran importancia a demás de unas grandes instalaciones.

Referente a los sólidos a granel, el Port de Tarragona forma parte de los 3 primeros puertos líderes en este tipo de transporte de mercancías, y según veremos en las estadísticas ha habido un crecimiento en los últimos años.

Con un 9% del total de mercancías movidas y sin restarle importancia, tenemos el tráfico de carga general donde se engloba todos los productos siderúrgicos, carga de proyecto, contenedores y vehículos además de materias primas.

9.4. 1. Granel líquido.

El sector energético destaca en el tráfico de graneles líquidos ya que también registraron crecimientos récord, eso quiere decir que hubo un incremento en el 2015 del 7,16% con un total de 22,5 millones de toneladas movidas.

Petróleo crudo	8.674.506
Otros petrolíferos	8.138.326
Otros químicos	4.104.385
Gases energéticos del petróleo	1.046.414
Gas natural	527.490
TOTAL	22.491.121

Tabla 4. Granel líquido.

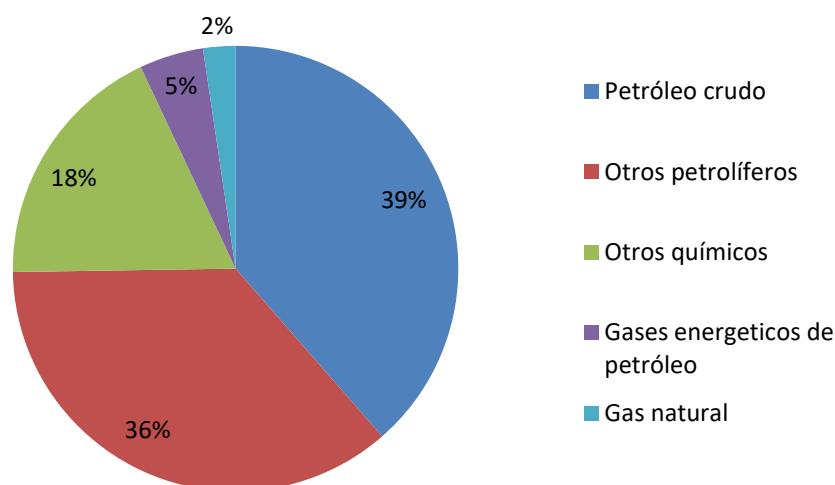


Gráfico 4. Porcentaje del sector energético.

Como se puede observar, el petróleo crudo y los productos petrolíferos forman el 75% de todos los productos energéticos que se mueven durante el año. Es por eso que podemos decir que el Port de Tarragona se ha convertido en un puerto hub (de distribución) de petróleo crudo y productos petrolíferos en el Mediterráneo. Se ve reflejado ya que se ha incrementado un 7,09 % respecto el año 2014 con 8,6 millones de toneladas movidas de petróleo crudo y un 29,1 % de productos petrolíferos (sin tener cuenta el petróleo crudo) batiendo todos los record históricos del puerto.

Este aumento ha sido motivado, principalmente, por el crecimiento de los productos refinados, como son el gasoil o la gasolina con un crecimiento en el 2015 del 165,30% y 140,66% respectivamente.

En los próximos años se prevé un mayor crecimiento debido a la nueva situación en América del Norte, que ha impulsado la necesidad de establecer estrategias de posicionamiento de la industria en países en los que se valora la producción de especialidades de la industria química, aumentando así las exportaciones desde el enclave Tarraconense.

Clasificación de las mercancías de granel líquido según mayor cantidad de toneladas movidas:

1	Petróleo crudo	8.674.506
2	Fuel	3.108.793
3	Nafta	2.342.440
4	Gasóleo	2.148.407
5	Butano y Propano	1.044.100
6	Resto otros petrolíferos	915.289
7	Asfalto, betún de petróleo y destilados	836.842
8	Gasolina y keroseno	763.795
9	Resto productos químicos	565.454
10	Condensados crudo y gas natural	527.490
11	Gasolina pirólisis	365.200
12	Metanol, alcoholes acíclicos	260.516
13	Éteres	222.393
14	Otros	184.816
15	Acético y ácidos monocarboxílicos	149.445
16	Biocombustibles	102.858
17	Anilina y compuestos función amina	93.961
18	Sosa cáustica	55.314
19	Azúcares y melazas	35.354
20	Nitratos, nitritos y otros	27.477
21	Acetona y compuestos función nitrilo	22.857
22	Alcohol Etílico	19.532
23	Aceites y grasas	9.975
24	Acido sulfúrico	7.395
25	Urea	4.598
26	Resto gases energéticos petróleo	2.314

Tabla 5. Clasificación de las mercancías de granel líquido según mayor cantidad de toneladas movidas.

9.4. 2. Granel sólido

El tráfico de mercancía a granel sólido que es el 25% del transporte del Port de Tarragona, se compone básicamente de productos agroalimentarios, cemento / clinker y carbón.

Agroalimentarios	5.030.906
Cemento y clinker	502.721
Carbón	2.712.146
TOTALES	8.245.773

Tabla 6. Granel sólido.

■ Agroalimentarios ■ Cemento y clinker ■ Carbón

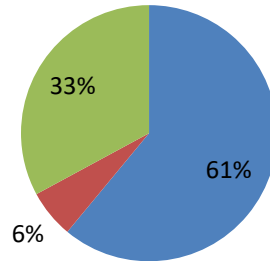


Gráfico 5. Granel sólido.

En cuanto al tráfico de productos agroalimentarios representan un 61 % del transporte de graneles sólidos, es decir, 5 millones de toneladas movidas a lo largo de todo el año. Cabe destacar el aumento de materias primas y cereales como son el trigo y el maíz, y harinas para elaborar piensos para la ganadería catalana ya que se ve una recuperación en la industria local y en el sector ganadero catalán.

Actualmente el Port de Tarragona, como se ha dicho anteriormente, es el primer puerto del Estado y del Mediterráneo en tráfico de productos agroalimentarios. Las terminales y muelles destinados a este tipo de tráfico, como son el muelle de Castilla y el muelle de Aragón disponen de una capacidad de casi 2 millones de toneladas de almacenaje además de que presenta una gran productividad media, lo cual sitúan al Port en una primera posición para seguir captando nuevos tráficos en lo referente a estos productos agroalimentario y ganaderos.

Estos productos se reciben en Tarragona procedentes de países como Ucrania, Rumanía, Argentina, Estados Unidos que son grandes productores de cereales para la alimentación animal. Una vez descargados, salen dirección a las fabricas harineras del Valle del Ebro y Soria, Lleida y Girona donde una vez elaborado el pienso sirven para alimentar al ganado vacuno y ovino de estas zonas geográficas. Posteriormente, una parte de este ganado será exportado a través del Puerto de Tarragona hacia países del norte de África.

9.4. 3. Carga General

En lo que se refiere al transporte denominado como Carga general, entendemos que engloba desde los productos que van en contenedores, como el tráfico de vehículos, carga de proyecto, maderas, herramientas, siderúrgicos, pasta de papel... que viene siendo el 9 % del tráfico del Puerto de Tarragona.

En este proyecto no hablaremos del tráfico de contenedores ni de vehículos ya que no se transportan en buques tramp, sino en buques de línea regular.

Por su parte el sector siderúrgico ha movido medio millón de toneladas, ya que gran parte de los productos son componentes destinados a la industria de la automoción que está en crecimiento.

En cuanto a la carga de proyecto, hay una importante movilización ya que se ofrecen grandes áreas operacionales en los muelles y es uno de los puertos más especializados en este tipo de operativas, así como rampas para cargas rodadas, siempre teniendo a favor la situación geoestratégica del puerto en el Mediterráneo y el valor añadido de la buena climatología para llevar a cabo operativas de carga de proyecto al aire libre durante todo el año respecto a muchos puertos del norte de Europa.

Por otro lado, destaca también la consolidación de la apuesta decidida por el tráfico de pasta de papel, consolidando su actividad aproximándose a las 500.000 toneladas movidas.

Capítulo 10. El rol del Agente Consignatario.

En este capítulo del proyecto se detallarán todos y cada uno de los pasos generales que sigue un agente consignatario cuando un buque tramp escala en el puerto, tanto de granel sólido como líquido en las operaciones de carga y descarga.

Estos pasos pueden contener alguna variación según el tipo de buque, agencia consignataria y según la regulación de cada puerto.

Para ello, nos centraremos en nuestra propia experiencia en el sector y en el orden más empleado de los pasos a seguir cuando acabamos de ser nominados como Agentes de un buque que llega al Puerto de Tarragona.

Vamos a exponer una nominación de un buque tramp de granel líquido que va a cargar a Tarragona y con destino a un tercer país, y otra nominación de un buque tramp que va a descargar gas energético derivado del petróleo procedente de Argelia.

10.1. Nominación de un buque tramp de granel líquido.

En este caso hablaremos un buque nominado para la carga de 4300 toneladas métricas de asfalto (Bitumen 40/50) con destino Argelia con llegada a Tarragona el 15/07/2016 a las 07:00h. El Leycan de la Carga será del 14/07/2016 al 16/07/2016.

10.1.1. Carga de 4300mt de asfalto (Bitumen 40/50)

El buque encargado de realizar la operación será el M/T Ras Tomb, sus detalles técnicos son los siguientes:

- IMO: 9265392.
- Identificativo de llamada: 7TGR.
- LOA: 108,42m.
- Manga: 15,28m.
- Calado: 6,053m.
- Arqueo bruto (GT): 4243 t.
- DWT verano: 4999 t.
- Construido el 2010.

- Bandera: Algeria.
- Puerto: Oran.
- Armador: Hyproc Shipping Company.



Figura 4. MT RAS TOMB. – Fuente (MarineTraffic).

El cargador es Cepsa Comercial Petróleo, y el receptor será Sonatrach. Esta carga tendrá como destinos dos puertos de la costa de Algeria, Oran y Skikda respectivamente. En Oran descargará una partida de 2000 Tm y en Skikda el resto, aproximadamente 2300 Tm. En este caso el estibador será la terminal de Asesa Tarragona (Asfaltos Españoles S.A.).

10.1.2. Antes de la llegada del buque.

El Agente consignatario deberá estar nominado de la consignación del buque por parte del Armador o Gestor del buque y por otra parte del Cargador o Receptor. En el caso que nos ocupa será por parte del Armador y por parte del cargador.

En primera instancia, el Agente consignatario recibirá la nominación de la consignación del buque en Tarragona por parte del Armador o gestor del buque, a veces puede ser que llegue antes la nominación del Cargador, ya que en la póliza de fletamento se estipula qué empresa Consignataria será la encargada del buque en Tarragona. Todas estas comunicaciones oficiales serán mediante correo electrónico.

En la nominación del Armador, se detallarán todos los datos técnicos del buque, y se adjuntarán todas las instrucciones que requiere. Además, pedirán una proforma con la previsión de gastos que el buque gastara durante su escala en Tarragona.

Al realizar la proforma, el Agente deberá tener en cuenta las restricciones que imponen la Autoridad Portuaria de Tarragona y la Capitanía Marítima y se deberán calcular los siguientes costes:

- Tasa del buque: Estancia del buque amarrado en la Terminal.
- Señalización Marítima: En el caso de Tarragona, si la escala del buque M/T Ras Tomb es una de las 3 primeras que hace durante el año, se contabilizará.

- Tasa de entrega de residuos.
- Practicaje.
- Amarradores.
- Remolcadores.
- Comisión de la Agencia Consignataria.
- Servicios adicionales.

Una vez realizada la PDA⁷, se la remitiremos al Armador adjuntando información adicional del Puerto para su referencia y aprobación.

En cuanto a la nominación del Cargador, al agente consignatario le llegará un correo informándole que se ha designado su agencia como la consignataria del buque en Tarragona y por tanto deberá encargarse que las operaciones de carga se realicen tal y como ellos indican en las instrucciones que adjuntan y durante el Laycan que indican, es decir, el Agente será el encargado de que las 4300mt de Bitumen 40/50 se carguen en unas condiciones y en unas fechas determinadas. Aquí, también recibiremos la información de la empresa que se hará cargo de la inspección de la operativa y de las cantidades finales cargadas así como de las especificaciones del Bitumen 40/50.

Seguidamente, cuando ya estemos nominados por el Armador y por el Cargador y tras haber informado al Cargador de ello, procederemos a pedir una ETA del buque al puerto de carga, en este caso Tarragona.

Además de saber la ETA del buque para informar a todas las partes implicadas, le pediremos que nos envíe toda la documentación necesaria de llegada para remitirla a la Terminal (Asesa) y poder empezar los procedimientos para garantizar la autorización de la escala por parte de la Capitanía Marítima de Tarragona y de la Autoridad Portuaria.

La documentación que vamos a pedir será la siguiente:

- A completar por el buque:
 - Lista IMO de tripulantes (también la pediremos en formato Excel).
 - ISPS, Ship Pre-arrival security information form.
 - Notificación de llegada de buque para inspección ampliada obligatoria.
 - Declaración de residuos Marpol anexo II.
 - Información del buque para terminal y autoridades.
 - Declaración general del capitán.

⁷ PDA: Proforma Disbursement account.

- Cuestionario Asema.

- Certificados:
 - Certificado ISSC.
 - Certificado CLC bunkers.
 - Certificado P&I.
 - Certificado IOPP.

- A tener listo a su llegada al puerto de Tarragona para la Aduana:
 - 3 Listas de tripulantes IMO. (en caso de cambio de tripulación en este puerto, necesitaremos 3 listas de tripulantes IMO de llegada y 3 listas de tripulantes IMO de salida).
 - 2 listas de efectos que llevan a bordo los tripulantes (“Crew Effects”).
 - 2 listas de provisiones que lleva a bordo el buque (Ship’s store list).
 - 1 lista de negativa (Nil list).

A parte de toda esta documentación y certificados le informaremos en detalle los contactos de nuestra agencia consignataria en Tarragona para que nos remita su ETA 72 horas, 48 horas, 24 horas y 12 horas antes del tiempo de llegada para mantener informadas todas las partes implicadas.

También no está de más indicarle como tendrá que proceder una vez llegue a Tarragona y en caso de emergencia que tenga a mano todos los contactos por una mayor seguridad.

Es decir, le vamos a adjuntar:

- Contactos en caso de emergencia de Tarragona.
- “*Tarragona approaches plan*”.

Cuando le enviamos la documentación de llegada al buque nos sirve como una primera toma de contacto con el capitán, es por ello que debemos aprovechar la ocasión para informarle de todo lo que podamos.

Referente a las autoridades le podemos informar que Aduanas e Inmigración pueden subir a bordo del buque durante su escala si lo creen conveniente y para realizar las comprobaciones oportunas.

Es garantizado automáticamente el “Free Pratique⁸” a su llegada a Tarragona considerando el mismo tiempo que el de EOSSP⁹, las autoridades sanitarias lo atenderán en caso de que el buque lo requiere.

Le explicamos también la recogida de residuos será por gabarra que se pondrá al costado y además es obligatoria la retirada de la basura sólida, sea cual sea su cantidad. En el caso de descarga de fangos y aguas de sentina y teniendo en cuenta la regulación de retirada de residuos, es necesario informar al buque que la Capitanía Marítima de Tarragona le hará descargar fangos y aguas de sentina cuando haya declarado en la declaración de residuos:

- Que la cantidad total que queda a bordo más la cantidad generada hasta el siguiente puerto sea mayor que 5 m³.
- Que la capacidad máxima del buque para residuos Marpol anexo I sea menor que 5 m³.
- Que la cantidad que queda a bordo sea mayor que el 50% de la capacidad máxima del buque.
- Que el siguiente puerto sea a “ordenes”.

Si el buque lleva con Slops, su retirada es obligatoria en Tarragona.

Una vez realizado todo esto y tras haber recibido la ETA del buque por parte del Capitán y estar a la espera de la documentación de llegada ya que pueden tardar algunos días a reenviarla toda debido a que aun han de escalar a otros puertos, procederemos a enviar en diferentes mensajes al Cargador, Terminal y inspectores, y al armador una notificación de la ETA del buque respectivamente. En esta notificación también pondremos en que plataforma de la Terminal atracará, la hora UTC, la previsión de atraque (ETB), la previsión de finalización de la operativa (ETC), la previsión de salida (ETS), y lo que calculamos según nuestra experiencia y buques similares que puede tardar en cargar 4300 Tm de bitumen 40/50.

Quedaría algo así:

Fm: Consignataria

Dear all,

Further last ETA received from Master, kindly note:

Port	Tarragona
Lt	UTC + 2
Jetty	Asesa P-20
ETA Tarragona	16/08/2016 15:00hrs AWG WP
ETB	TBC
ETS	Turnaround 18 hours

⁸ Free Pratique: Autorización concedida a una nave para proceder a Puerto después de la conformidad con las regulaciones de salud y cuarentena.

⁹EOSSP: End of sea passage.

We'll keep you posted.

Best regards,

Una vez recibida toda la documentación de llegada por parte del buque, procederemos a abrir una escala en el sistema Via Portus, el cual nos permite el intercambio electrónico de datos con la Comunidad Portuaria de Tarragona. A través de esta plataforma los operadores públicos como los privados pueden intercambiar documentos i acceder a la información de manera más rápida y sencilla.

Para solicitar la escala, necesitaremos tener a mano los datos técnicos del buque, saber la terminal que operará, detallar la cantidad de toneladas que tiene previsto cargar e indicar las fechas exactas que el buque estará en el Puerto trabajando. A partir de aquí y con estos datos enviados, la plataforma nos facilita el número de escala del buque.

Seguidamente, y con el número de escala es importante realizar el aviso de llegada en Via Portus para avisar a la Autoridad Portuaria y a Capitanía Marítima de la llegada prevista de un nuevo buque en las fechas indicadas.

Con la escala abierta y el aviso de llegada notificado, procederemos a subir la lista de tripulantes, el ISPS, la declaración de residuos y la declaración del capitán al sistema ya que sin ello, ni la APT ni la Capitanía no nos van a autorizar la escala para que el buque pueda atracar o fondear en Tarragona.

Tras enviar los documentos anteriores, procederemos a hacer la declaración de mercancías peligrosas en el Via Portus, ya que el Bitumen 40/50 (asfalto) es de carácter peligroso. Es aquí donde deberemos especificar las características de esta mercancía. Además de esto, se deberá hacer el "Hazmat de salida" donde expondremos la cantidad de Bitumen 40/50 que se va a exportar. Estas declaraciones también han de pasar por las comprobaciones de las Autoridades para ser posteriormente autorizadas.

Por último, vamos a solicitar el denominado "Ship's Clearance", es decir, el autorización de salida del buque. Sin este certificado el buque no podría salir del puerto de Tarragona.

A medida que se vaya acercando el día de la llegada del buque M/T Ras Tomb, por no decir el día antes, y tras haber realizado las comprobaciones oportunas, la Autoridad Portuaria nos avisará que autoriza la escala por su parte, igual que la Capitanía Marítima.

Con todo subido a la plataforma electrónica de la comunidad portuaria, vamos a proceder a remitir toda la documentación de llegada del M/T Ras Tomb a la terminal e inspectores para que puedan empezar a preparar los tanques y predecir el atraque del buque.

Luego, a medida que se vaya acercando el día de llegada del buque a nuestro puerto y antes de que llegue, deberemos realizar y enviar la Declaración Sumaria de Descarga ¹⁰ ante la Aduana de Tarragona indicando que será “Sin Descarga” ya que el M/T Ras Tomb viene en lastre.

Si todo esta correcto y la Aduana no tiene ninguna objeción por su parte, nos aceptara la Declaración Sumaria de descarga.

Ahora bien, como el buque cargará 4300 Tm de Bitumen 40/50, también empezaremos a preparar la documentación de la carga. Al ser un destino fuera de la Unión Europea la mercancía deberá estar amparada por un Certificado de Origen y un EUR 1 además del Manifiesto de carga ¹¹ y conocimientos de embarque como establecen las instrucciones del cargador.

En ellas se especifica que el Agente de Aduanas será el encargado de tramitarlos y entregárselos sin cantidades al Agente Consignatario y poder poner el peso resultado una vez el buque haya finalizado la operativa y se sepa las cantidades finales cargadas de Bitumen.

Los conocimientos de embarque los va a emitir la Terminal a favor del cargador, el Agente Consignatario también los podrá hacer en caso de requerimiento.

Por tanto, referente a la carga, seremos los encargados de pedir al Agente de Aduanas que nos transfiera toda su documentación, de emitir el Manifiesto de carga y poner en los documentos oficiales las cantidades finales acordadas por el inspector de la carga, terminal y buque.

A medida que vamos realizando todos estos temas, lo más probable es que tengamos que ir coordinando y pidiendo cotizaciones a suministradores y proveedores o asistir la visita de algún técnico o superintendente según peticiones del Armador y Capitán. Cuando un buque Tramp escala en un puerto Europeo es casi seguro que querrá provisiones y pertrechos, así que nosotros, como Agentes del buque en el Puerto, seremos los encargados de organizar las entregas al buque, saber los que vamos a embarcar, recibirlo en nuestro almacén, declarar los pertrechos a la aduana, saber cómo lo vamos a embarcar ya que si son paquetes muy grandes no se podrán entregar por la terminal y será necesario el uso de una gabarra para suministrarlo en fondeo o a la salida del buque una vez el practico haya desembarcado, y finalmente con todos los suministros embarcados se deberán declarar como pertrechos en la Declaración Sumaria de Carga del buque durante los 3 días naturales después de la salida del buque.

Si hay pertrechos o servicios técnicos, es importante que informemos a la terminal por razones de seguridad para que nos den su autorización para proceder con ello y embarcarlos de la mejor forma.

¹⁰ Declaración Sumaria de Descarga: es un procedimiento tributario. Dicha declaración se exige como requisito previo para asignar destino aduanero a la mercancía introducida en el territorio aduanero comunitario, deberá ser presentada de forma general antes de la llegada de la mercancía en el territorio. Podrá presentarse en papel o via electrónica mediante mensaje EDIFACT a través de Internet, bien a las Autoridades Portuarias o a la propia Agencia Tributaria (AEAT) en virtud del acuerdo de ventanilla única entre la AEAT y Puertos del Estado.

¹¹ Manifiesto de carga: contiene la declaración genérica de las mercaderías, que hayan sido cargadas sobre el medio en que deberán salir del recinto aduanero según ampara el Código Aduanero en el Artículo 66.

Finalmente, con todo autorizado, la terminal con los tanques preparados y el atraque vacío y con el visto bueno del cargador, Asesa nos indicará que ya puede atracar el buque, luego el Agente deberá informar al buque, armador, prácticos y amarradores del Puerto de Tarragona.

10.1.3. A la llegada del buque.

Una vez el buque este atracado, intentaremos ir a bordo justo en el momento en que la tripulación acabe de acomodar la pasarela.

A bordo solicitaremos reunirnos con el Capitán primero y luego con el 1r Oficial. Al Capitán le daremos la bienvenida a Tarragona y lo siguiente será darle todos los contactos que podría necesitar en caso de emergencia además de nuestro contacto 24 horas. Seguramente, ya nos tendrá preparada la documentación de Aduanas firmada y sellada, en caso contrario, se la pediremos. Como se ha dicho anteriormente, esta documentación en el Puerto de Tarragona es la siguiente:

- 3 Listas de tripulantes IMO (si hubiera cambio de tripulación en Tarragona le pediríamos 3 listas de tripulantes IMO de llegada y 3 de salida): 2 para la Aduana y 1 para nosotros.
- 2 Listas de efectos de la tripulación ("*Crew effects*"): 1 para la Aduana y 1 para nosotros.
- 2 Listas de provisiones ("*Store list*"): 1 para la Aduana y 1 para nosotros.
- 1 Lista de vacíos ("*Nil list*"): Para la aduana.
- No está de más pedir más copias o recoger otros documentos como pueden ser la Declaración sanitaria, o la lista de las 10 últimas escalas.

Luego, le explicaremos como se prevé la operativa de carga, cuantas horas creemos que puede tardar en completarla según nos ha informado Terminal y si requiere de algo en concreto.

También le informaremos de cuando le llegarán las provisiones y pertrechos ya que nos deberá firmar y sellar los documentos de Aduanas. Así mismo si algún técnico ha de subir a bordo le avisaremos de cuándo será su visita.

El 1r Oficial lo más probable es que este reunido con el Jefe de la Terminal, comúnmente llamado "*Loading Master*" y el Inspector de la carga. En esta reunión el Jefe de la Terminal le explicará al 1r Oficial del buque todas las regulaciones de la terminal, los procedimientos de seguridad y de cómo enfocaran la operativa de carga. Una vez todo detallado, el Inspector empezará a revisar los tanques del buque que estén vacíos, secos, sin olor y listos para empezar la carga. Nosotros le vamos a pedir al Capitán o al primer oficial que nos facilite los tiempos de llegada del buque, es decir:

- *EOSP (End of Sea Passage).*
- *NOR Tendered (Notice of Readiness)*
- *Drop Anchor (En caso de fondeo a la llegada).*
- *Anchor up.*
- *Pilot on board.*
- *First line ashore.*
- *All fast at Asesa.*
- *Gangway down.*
- *NOR Accepted.*

- *Calculations completed.*
- *Arm connected.*
- *Expected commence loading*

Y también las condiciones de llegada de los tanques de combustible y los calados a proa y a popa:

ARRIBAL CONDITIONS:

- *LSFO:*
- *LSDO:*
- *Lub oils:*
- *Fresh Water:*
- *Draft forward:*
- *Draft Aftwards:*

Con esto ya podríamos desembarcar y proceder a informar a todas las partes implicadas de que el buque ya ha atracado y que está listo para empezar la carga con un Reporte de Llegada. Es importante que vayamos actualizando los tiempos y la información de cómo va la operativa.

Por último deberemos ir al Confronta de la guardia Civil a entregar los documentos de Aduanas que nos ha dado el Capitán además de la Declaración Sumaria de descarga aceptada, sellada y firmada por nosotros.

10.1.4. A la finalización de la carga.

Un poco antes de acabar la carga la Terminal o Inspector y el buque (si lo hemos pedido), nos avisarán para que tengamos tiempo de subir a bordo justo cuando finalice la carga para hacer lo que se llama: documentos a bordo.

La documentación que pide el Cargador en las instrucciones para cada puerto en la carga de Bitumen 40/50 es la siguiente:

- Conocimiento de Embarque emitido por la Terminal. Será *“Clean on board”* y *“Fret payable a destination”*.
- Certificado de cantidad emitido por la Terminal.
- Certificado de calidad emitido por la Terminal de los tanques de tierra.
- Certificado de Origen emitido por el Agente de Aduanas.
- Hoja de vacíos emitido por los Inspectores (*“Ullage Report”*).
- Hoja de tiempos emitido por todas las partes implicadas.
- Hoja de recibo de muestras emitido por los inspectores. Se deberá entregar al Capitán una muestra de un galón, sellada, de cada uno de los tanques de tierra, más otro del barco.
- Hoja de recibo de documentos emitido por la terminal.
- Manifiesto de carga emitido por el Consignatario.
- Certificado EUR 1 emitido por el Agente de Aduanas.

- Certificado de calidad emitido por los inspectores que deberá estar fechado al menos un día antes que el conocimiento de embarque.
- Certificado de cantidad emitido por los inspectores.

En el caso de Asesa, siempre siguen los mismos procedimientos pero pueden variar según la terminal. Por lo tanto, cuando el Inspector haya acabado los cálculos y la Terminal y el buque estén de acuerdo, nos mandaran las cantidades para que nosotros como Agentes del buque las pongamos en los Certificados de Origen, EUR 1 y Manifiestos de Carga. Las cantidades las vamos a poner en toneladas métricas ya que así lo especifican las instrucciones.

De Certificados de Origen haremos 6 copias de cada partida, es decir, 6 para Skikda y 6 para Oran. Estos Certificados vienen con una hoja Original y lo demás son copias. Se deberá repartir de la siguiente manera en los dos puertos de destino:

- 1 Certificado de Origen (copia) para el Cargador
- 1 Certificado de Origen Original para el Receptor.
- 1 Certificado de Origen (copia) para el buque.
- 1 Certificado de Origen (copia) para la Terminal.
- 1 Certificado de Origen (copia) para el Inspector.
- 1 Certificado de Origen (copia) para el Agente.

De los certificados EUR 1 también haremos 6 copias para cada set de documentos.

- 1 Certificado EUR 1 (copia) para el Cargador
- 1 Certificado EUR 1 Original para el Receptor.
- 1 Certificado EUR 1 (copia) para el buque.
- 1 Certificado EUR 1 (copia) para la Terminal.
- 1 Certificado EUR 1 (copia) para el Inspector.
- 1 Certificado EUR 1 (copia) para el Agente.

Y también del Manifiesto de carga. En el Manifiesto de carga todos son originales.

Los conocimientos de embarque, así como el resto de documentación detallada en las instrucciones del cargador se encargaran de poner las cantidades y de hacer las copias pertinentes la terminal y el inspector.

Tras haber realizado todos los cálculos, puesto las cantidades finales en todos los documentos y con la operativa finalizada, vamos a subir a bordo del buque donde nos reuniremos con el jefe de turno de la Terminal, el Capitán, el Primer Oficial de Puente y el Inspector. En esta reunión, se dirá como ha ido la operativa de carga, y procederemos a entregarle al Capitán del M/T Ras Tomb toda la documentación

para que la selle y la firme bajo su consentimiento. La documentación que lo requiera ya estará sellada y firmada por la terminal, Inspectores y nosotros.

Una vez firmada y sellada se distribuirán todos los originales y todas las copias de la siguiente manera:

	Receptor		Cargador	Capitán	Terminal	Inspector	Consignatario
Documento	Originales	Copias	Copias	Copias	Copias	Copias	Copias
Conocimiento de Embarque	3	5	1	1	1	1	1
Certificado de Cantidad (Terminal)	1	3	1	1	1	1	1
Certificado de Calidad (Terminal)	1	3	1	1	1	1	1
Certificado de Origen	1	3	1	1	1	1	1
Hoja de Vacíos	1	3	1	1	1	1	1
Hoja de tiempos	1	3	1	1	1	1	1
Recibo de Muestras	1	3	1	1	1	1	1
Recibo de Documentos	1	3	1	1	1	1	1
Manifiesto de Carga	1	3	1	1	1	1	1
Certificado EUR 1	1	3	1	1	1	1	1
Certificado de Calidad (Inspectores)	1	3	1	1	1	1	1
Certificado de cantidad (Inspectores)	1	3	1	1	1	1	1

Tabla 7. Distribución de la documentación de la carga.

Luego, le pediremos al 1r Oficial que nos dé una copia de los documentos de salida del buque, es decir, el NOR aceptado, su hoja de tiempos, sus documentos de la carga, y si hay alguna carta de protesta.

Con esto y con nuestra hoja de tiempos completada, sellada y firmada por la Terminal y el buque procederemos a entregarle al Capitán el *“Ship’s Clearance”* donde la Capitanía Marítima de Tarragona le autoriza poder salir del puerto.

Si ha habido servicios técnicos o provisiones durante su estancia, también le entregaremos una relación de todo lo que se ha llevado a cabo.

Por último le informaremos que ya puede llamar a los prácticos de Tarragona por el canal VHF 14 y ya puede preparar la máquina para irse.

10.1.5. A la salida del buque.

Cuando el buque ya se haya ido o esté esperando a prácticos, deberemos informar a todas las partes implicadas (Cargador, armador y receptor, y Terminal e Inspectores) mediante un Reporte de salida de que el buque ya está listo para navegar con destinación al puerto de descarga. En este Reporte pondremos todos los tiempos de la escala y además adjuntaremos toda la documentación de la carga y de salida del buque.

Los tiempos completados serian estos:

- *EOSP (End of Sea Passage).*
- *NOR Tendered (Notice of Readiness)*
- *Drop Anchor (En caso de fondeo a la llegada).*
- *Anchor up.*
- *Pilot on board.*
- *First line ashore.*
- *All fast at Asesa.*
- *Gangway down.*
- *NOR Accepted.*
- *Calculations completed.*
- *Arm connected.*
- *Loading commenced.*
- *Loading completed.*
- *Calculations completed.*
- *Arms disconnected.*
- *Documents on board.*
- *Vessel sailed.*

Y también las condiciones de llegada y salida:

ARRIVAL & DEPARTURE CONDITIONS:

- *LSFO:*
- *LSDO:*
- *Lub oils:*
- *Fresh Water:*
- *Draft forward:*
- *Draft Aftwards:*

Referente al despacho de la carga, el Agente de Aduanas ya nos habra mandado los levantes de las dos partidas cargadas (2000tm y 2300tm) y por lo tanto nuestra obligación será la de declarar la cantidad

cargada ante la Aduana mediante la Declaración Sumaria de Carga. Esta declaración la deberemos de hacer durante los 3 días naturales después de la salida del buque ya que si no lo declaramos comportaría sanciones aduaneras.

Si hay pertrechos o provisiones que se han entregado a bordo también será nuestra obligación pedir los despachos de Aduanas a los suministradores y declararlos ante la Aduana como mercancías entregadas a bordo de un buque en la Declaración Sumaria de exportación.

Enviaremos la Sumaria y la Aduana comprobará que todo esté en orden para que nos acepte la Sumaria y entregarla al Resguardo Fiscal de la Guardia Civil como relación de carga.

10.2. Nominación de un buque tramp de descarga de gas Propano.

Aquí vamos a hablar de una nominación de un buque procedente de Argelia que llega a Tarragona para descargar 20000 toneladas métricas de Propano el día 02/09/2016 a las 18:00hrs.

10.2.1. Descarga de 12800 Tm de Propano.

El buque encargado de realizar la operación será el LPG/C Rhourd el Fares, sus detalles técnicos son los siguientes:

- IMO: 9537044.
- Identificativo de llamada: 7TQJ.
- LOA: 174,20 m.
- Manga: 28,03 m.
- Calado: 10,4 m.
- Arqueo bruto (GT): 23059 t.
- DWT verano: 27353 t.
- Construido el 2010.
- Bandera: Algeria.
- Puerto: Oran.
- Armador: Hyproc Shipping Company.



Figura 5. LPG/C RHOUREL FARES. – Fuente (MarineTraffic)

El Receptor es Repsol Butano, el cargador es Sonatrach Argelia. Esta descarga será procedente de un tercer país, de Argelia, concretamente del puerto de Arzew. Allí cargará solamente una partida de unas 20000 tm aproximadamente para el puerto de Tarragona. En este caso el estibador será la terminal de Repsol Butano en el muelle de la Química con atraque en Química 3. La empresa inspectora será Saybolt.

10.2.2. Antes de la llegada del buque.

La nominación irá igual que en un buque de carga, deberemos estar nominados por el Receptor en este caso y por el Armador del buque, ya que son las dos partes implicadas en la póliza de fletamento.

Luego el armador cuando nos haga llegar su nominación, nos pedirá la previsión de gastos de la escala en Tarragona de su buque mediante una proforma.

La proforma tendrá el mismo contenido que para el buque de carga, pero como el M/T RHOUD EL FARES tiene un GT mayor y los gastos se calculan con formulas establecidas por la Autoridad Portuaria en relación al arqueo bruto del buque, las cantidades finales a pagar serán más grandes.

Hecha la proforma se la remitiremos al armador para que la apruebe.

El receptor de la carga también nos hará llegar su nominación y las instrucciones pertinentes al producto a descargar así como del Laycan de carga en el puerto de Arzew.

Ahora, recién nominados, le pediremos al Capitán del buque su mejor ETA Tarragona para empezar a informar a todas las partes implicadas. También le pediremos que nos remita en el debido tiempo la documentación de llegada. La documentación de llegada será la misma comentada anteriormente exceptuando el cuestionario que será referente a Repsol Butano.

Por otra parte, como el buque M/T RHOUD EL ADRA viene a descargar, necesitaremos que nos remita toda la documentación de la carga (Copia del conocimiento de embarque, manifiesto de carga, certificados, plan de estiba, etc.) cuando haya finalizado la operativa en Arzew. Esta documentación es fundamental ya que deberemos declarar la carga que lleva a bordo ante la Aduana antes de su llegada a Tarragona en la Declaración Sumaria de Descarga.

Como viene a Tarragona, toda la información que necesita saber el buque a su llegada se la enviaremos, es decir, servirá la misma que le enviamos a un buque de carga.

Con la ETA recibida, procederemos de este modo a informar al Receptor, Armador y Terminal:

Fm: Consignataria

Dear all,

Further last ETA received from Master, kindly note:

Port	Tarragona
Lt	UTC + 2
Jetty	Repsol Buano Química 3
ETA Tarragona	02/09/2016 18:00hrs AWG WP
ETB	TBC
ETS	Turnaround 24 hours

We'll keep you posted.

Best regards,

Por nuestra experiencia sabemos que si el buque tiene un Laycan de carga en el Puerto de Arzew entre los días 28/08/2016 - 01/09/2016, podemos calcular que si el buque atraca en el puerto de carga el 31/08/2016 PM tiene unas 24 horas de operativa de carga y unas 22 horas más de tránsito hasta Tarragona, de esta forma podemos ajustar según la información del Capitán su llegada a nuestro puerto y nos sirve también para coordinar todos los servicios que pueda tener ya que es importante ir siempre por delante.

Es necesario proceder igual que en un buque de carga a la hora de abrir la escala en la plataforma Via Portus considerando los detalles del nuevo buque.

Haremos el aviso de llegada para informar a las Autoridades Portuarias, y subiremos, una vez recibida, toda la documentación del buque para garantizarle la autorización de atraque.

Como el Propano es una mercancía peligrosa, deberemos realizar la declaración de mercancías peligrosas. Además, será necesario que hagamos el "Hazmat de entrada" de las 20000 tm en Tarragona. Se tiene que hacer cuando son mercancías peligrosas que proceden de un país fuera de la Unión Europea.

Por último, vamos a solicitar el denominado "*Ship's Clearance*".

Con el atraque autorizado, y con el conocimiento de embarque recibido, procederemos a realizar la Declaración Sumaria de Descarga.

Para realizarla, necesitaremos solicitar una ENS¹² previamente, y luego una vez aceptada hacer la Declaración Sumaria de Importación con la cantidad que refleja el Conocimiento de embarque en Kilogramos según requerimiento de la Aduana.

Tras haber realizado todo esto, informaremos a la terminal e inspectores, Receptor y Armador de que el buque tiene autorización para atracar y descargar el Propano sin problemas.

Y como se ha dicho en el apartado anterior, si hay servicios se deberá informar y detallar a la Terminal de cómo los vamos a coordinar tras su aceptación, ya que se trata de terminales químicas y podríamos poner en riesgo la seguridad.

Finalmente, Repsol Butano nos informará de cuándo podrá atracar el buque para que informemos a todas las partes implicadas acorde.

10.2.3. A la llegada del buque.

Cuando atraque el buque, y con la pasarela bajada, subiremos a bordo para reunirnos con el Capitán, darle la bienvenida y detallarle nuestros contactos y los de emergencia.

A bordo los documentos de Aduanas que le pediremos serán los mismos para cualquier buque, es decir:

- 3 Listas de tripulantes IMO (si hubiera cambio de tripulación en Tarragona le pediríamos 3 listas de tripulantes IMO de llegada y 3 de salida): 2 para la Aduana y 1 para nosotros.
- 2 Listas de efectos de la tripulación ("*Crew effects*"): 1 para la Aduana y 1 para nosotros.
- 2 Listas de provisiones ("*Store list*"): 1 para la Aduana y 1 para nosotros.
- 1 Lista de vacíos ("*Nil list*"): Para la aduana.
- No está de más pedir más copias o recoger otros documentos como pueden ser la Declaración sanitaria, o la lista de las 10 últimas escalas.

Todos ellos firmados y sellados por el Capitán.

Le indicaremos como será la operativa y si tendrá servicios o provisiones y cuando las entregaremos.

Antes de irnos, deberemos pedir al 1r Oficial de Puente los tiempos y las condiciones de llegada.

- *EOSP (End of Sea Passage).*
- *NOR Tendered (Notice of Readiness)*
- *Drop Anchor (En caso de fondeo a la llegada).*
- *Anchor up.*
- *Pilot on board.*
- *First line ashore.*
- *All fast at Repsol Butano.*

¹² ENS ("*Entry Summary Declaration*"): Declaración que ampara a mercancías que se exportan a la Unión Europea procedentes de un tercer país.

- *Gangway down.*
- *NOR Accepted.*
- *Calculations completed.*
- *Arm connected.*
- *Expected commence discharging.*

Y también las condiciones de llegada:

ARRIBAL CONDITIONS:

- *LSFO:*
- *LSDO:*
- *Luboils:*
- *Fresh Water:*
- *Draft forward:*
- *Draft Aftwards:*

Desembarcados, haremos el Reporte de Llegada para informar a todos que el buque se encuentra atracado y a punto de empezar la operativa de descarga.

Por último deberemos ir al Confronta de la guardia Civil a entregar los documentos de Aduanas que nos ha dado el Capitán además de la Declaración Sumaria de Descarga.

10.2.4. A la finalización de la carga.

Al ser una descarga que todo el Propano es para Tarragona, el buque a la finalización debe quedar vacío, solamente con agua de lastre. Es por eso que cuando vayamos a hacer los documentos de salida lo único que necesitaremos será completar la Hoja de Tiempos y que nos den copia de todos los documentos de salida:

- NOR aceptado
- Documentos del buque referentes a la descarga.
- Documentos del Inspector con las cantidades totales descargadas.
- Documentos de la terminal.
- Cartas de protestas, si las hay.

Nos reuniremos con el Jefe de Turno, el inspector y el Capitán para firmar y sellar estos documentos.

Le entregaremos al buque el *Ship's Clearance*, y le informaremos que puede llamar a prácticos cuando esté listo.

Si ha habido servicios técnicos o provisiones durante su estancia, también le entregaremos una relación de todo lo que se ha llevado a cabo.

10.2.5. A la salida del buque.

A la salida del LPG/C RHOARD EL FARES, haremos el Reporte de salida informando al Armados, Receptor y Terminal con Inspectores, donde les adjuntaremos los documentos de salida del buque.

Los tiempos completados de salida serán estos:

- *EOSP (End of Sea Passage).*
- *NOR Tendered (Notice of Readiness)*
- *Drop Anchor (En caso de fondeo a la llegada).*
- *Anchor up.*
- *Pilot on board.*
- *First line ashore.*
- *All fast at Repsol Butano (Quimica 3).*
- *Gangway down.*
- *NOR Accepted.*
- *Calculations completed.*
- *Arm connected.*
- *Discharging commenced.*
- *Discharging completed.*
- *Blowing Started.*
- *Blowing completed.*
- *Calculations completed.*
- *Arms disconnected.*
- *Documents on board.*
- *Vessel sailed.*

Y también las condiciones de llegada y salida:

ARRIVAL & DEPARTURE CONDITIONS:

- *LSFO:*
- *LSDO:*
- *Luboils:*
- *Fresh Water:*
- *Draft forward:*
- *Draft Aftwards:*

Referente al despacho de aduanas de exportación, deberemos declarar en la Sumaria de Carga los pertrechos embarcados, si no hubiesen pertrechos, enviaríamos una Sumaria “Sin carga”.

Con respecto a la Declaración Sumaria de importación y siendo este el último paso, se tendrá que modificar el peso resultado ya que antes de que llegase el buque declaramos la cantidad del BL, pero en Tarragona la cantidad descargada variara. Es por eso que modificaremos la Sumaria de descarga y la enviaremos para que pueda ser aceptada y despachada por la Aduana y por el Agente de Aduanas con el fin de retirar esta mercancía del Puerto y entregarla al receptor.

Capítulo 11. Conclusiones.

Tras haber realizado este proyecto, debo decir que he cumplido las expectativas que me había propuesto en un inicio. Me ha ayudado a entender de forma más particular mi trabajo, el de Agente consignatario, además de aportarme conocimientos más amplios de este enorme sector y adquirir conceptos nuevos con la ventaja de poder adentrarme en ellos viéndolos de primera mano.

Desde el principio se ha podido apreciar que el comercio, en este caso el marítimo, evoluciona a un ritmo frenético, solamente hace falta ver la historia del comercio por mar para darse cuenta, por lo que todos los actores que lo forman han de tener la capacidad de adaptarse y saber desenvolverse al mismo tiempo que él.

Es por eso que ha sido conveniente definir y analizar los actores que lo engloban de una forma general y entendedora para ofrecer una idea global y básica, pero sin llegar a profundizar ya que se podría hacer un proyecto para cada actor debido a que cada uno tiene una peculiaridad distinta. El objetivo ha sido situar al lector dentro del mundo marítimo pero con el foco puesto en el trabajo del Agente Consignatario.

También y como apunte, he podido observar a lo largo de todo el trabajo una gran cantidad de palabras y abreviaciones en Inglés. No cabe duda de la importancia en el mundo marítimo de esta lengua y por lo tanto todos los conceptos, comunicaciones con los buques, y procesos documentales son en lengua Inglesa.

El Actor de la cadena del transporte que más me interesaba y al que se debe este trabajo por su relevancia es el del Agente Consignatario. He podido profundizar en sus funciones además de vivirlas y comprenderlas, que entiendo que no es fácil para aquel que no conozca el mundo marítimo. La belleza de este trabajo es que cada buque es un mundo diferente, no hay un patrón o un proceso establecido, lo cual te hace tener un ámbito de actuación muy amplio y tener la capacidad de resolver temas de todo tipo bajo una cierta presión. La presión viene dada por los tiempos que el buque estará en puerto y saber cuándo atracará para realizarlos de la forma más segura y efectiva sin hacer que el buque demore. Un buque parado es un buque que está perdiendo dinero, al final todo se basa la ley de la oferta y la demanda.

Me ha sido relativamente llevadero el hecho de analizar esta figura porque actualmente llevo dos años de experiencia en el sector y salvo pequeños apuntes, los cuales me han sido de gran aportación para mejorar, las demás funciones las hago durante mí día a día.

A lo que se refiere el término Tramp, un término abstracto pero que lleva muchos aspectos implícitos, he sabido exponerlo de una forma clara con la finalidad de ver que van donde el flete los llama, es decir que para comprenderlo y detallarlo se necesitan unos conocimientos previos bien definidos. Los más relevantes usados alrededor del mundo, en el comercio marítimo y según mi punto de vista, son esenciales conocerlos para entrar y trabajar en él, es el Flete, que lleva consigo la Póliza de fletamento que no deja de ser un contrato entre dos partes y por lo tanto conlleva unos aspectos contractuales muy bien definidos por el hecho de su antigüedad y su continua evolución.

Partiendo de esta base, he encontrado vital exponer los procesos documentales que un Agente Consignatario de buques Tramp ha de conocer con profundidad, aunque no sean de su aplicación pero sí que lo envuelven. Estos procesos empiezan, como comentado anteriormente, en el flete que es el precio que se paga por el transporte de la mercancía por mar. Aquí el Agente Consignatario del buque no está en el medio ya que no le hace falta ni lo necesita, pero una vez formalizada la Póliza de Fletamento, ha de saber quién es el fletador del buque nominado, y saber quién es el fletante, si el operador o el armador del buque, para poder informar debidamente a todas las partes implicadas. Al ser una cadena, como Agentes del buque, no nos podemos equivocar a la hora de diferenciar entre estas partes, por eso será necesario que conozcamos o preguntemos, si no viene indicado en las instrucciones del armador o a las del cargador o receptor de la mercancía, con el fin de satisfacer a todas las figuras implicadas en el tráfico mercantil.

Cabe destacar los aspectos contractuales que forman la Póliza de Fletamento, las obligaciones del Fletador y del Fletante, que son muy extensas y a veces difíciles de imaginar. En este proyecto se ha hecho una pincelada de ellas. Con la información que he tenido y por haberlo visto pero sin acabar de saber la razón porque se hacían algunas cosas, al hacer este capítulo me pude dar cuenta de que todo está estipulado y descrito para que nada pase por alto en el negocio marítimo.

Haciendo referencia a los Incoterms, han sido especialmente difíciles de entender para mí, ya que era la primera vez que los trataba a fondo, solamente había ido hablar de ellos. Tanto es así que resultaba básico explicar que eran y los diferentes tipos que hay. Estos términos se llevan utilizando en el comercio marítimo para hacer negocios desde hace años y se van actualizando. Se pueden aplicar en todo tipo de transportes, y son fundamentales en nuestro sector. Engloban desde el comercio por carretera hasta el aéreo, promocionando el transporte intermodal.

Como no podía ser de otra manera, todo Agente Consignatario ha de dominar los Conocimientos de Embarque (“Bill of Lading”), porque es muy probable que alguna vez los tenga que firmar a favor del Capitán, o sin embargo emitirlos según las instrucciones del Armador. Por esta razón uno, ha de conocer que es lo que firma y que supone. Me ha servido de gran ayuda este apartado para afinar todos los conceptos que tenía del denominado BL.

He creído conveniente analizar los tráficós de mercancías en el Puerto de Tarragona, que es uno de los puertos de tráfico de productos petroquímicos más importantes de todo el estado Español, primero porque es mi lugar de trabajo y segundo porque he tenido a mi alcance la oportunidad de experimentarlo, y de observar que en la actualidad el transporte marítimo representa un medio para unir diferentes países del mundo, además de las cargas comerciales que se intercambian. El objetivo era saber cómo afectaba el transporte de buques Tramp en el puerto y cuáles eran las mercancías que más movían, por tanto creo que este aspecto se ha cumplido.

Como se ha podido ver anteriormente, en la comparativa del año 2014 al 2015 y sobre todo en el crecimiento del año 2015 de las mercancías operadas en el Puerto de Tarragona, se entiende que la globalización de la vida económica, junto con las grandes posibilidades que ofrecen hoy en día las nuevas tecnologías, y los flujos financieros, ha generado que el comercio de exportación e importación se haya convertido en un fenómeno de grandes proporciones, característico de nuestra época con el aumento de intercambios económicos.

Los dos casos prácticos han sido para mí una unificación de todos los procesos generales que un Agente debe llevar a cabo en la nominación de un buque y durante toda la operativa sin adentrarme demasiado en los aspectos más particulares del Puerto de Tarragona ya que hay procedimientos que son diferentes según la Autoridad Portuaria o Capitanía de cada lugar. La idea ha sido realizar un guión para cada operativa, ya sea de carga o de descarga de buques tanque que transportan granel líquido.

El trabajo está basado en entender el Rol del Agente en la escala de un buque a puerto, y poder hacer este último apartado donde se ve la belleza de esta figura y se detallan las tareas que el Agente debe tocar, es decir, todo lo explicado en este trabajo, ha significado el punto y final para que el lector, o el nuevo Agente Consignatario de buques que tenga dudas sobre cómo será su futuro trabajo, lo pueda comprender.

Cabe destacar que los procesos descritos a lo largo de este proyecto son susceptibles a cambios constantes y por lo tanto sometidos a nuevas aportaciones e informaciones que pueda haber en un futuro.

Por último pero no menos importante, debo decir que este trabajo me ha servido para ampliar mi bagaje teórico aprendido en el grado de ingeniería de sistemas y tecnología naval a la vez que relacionaba estos conocimientos diariamente en las dos empresas que he trabajado de este sector (Pérez y Cía., Transcoma Shipping). He podido constatar la grandeza de este mundo tan poco conocido, siendo una de las figuras vitales para que la cadena logística del transporte no deje de funcionar.

Bibliografía

- [1] Artés Morata, J. *Manual de exportación*. 1ª ed. Barcelona: Ediciones Gestión, 2000. ISBN 84-86703-47-6.
- [2] Bes, J. *Práctica de Fletamentos*. 1ª ed. Madrid: Anco, 1963.
- [3] Carmona Pastor, F. *Técnica y práctica de los transportes internacionales de mercancías*. 1ª ed. Madrid: Pricam, 1984. ISBN 84-398-2087-9.
- [4] Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo*. Núm. S.09.V.9. Viena, Publicación de las Naciones Unidas, 2009. ISBN 978 – 1- 333418 - 8.
- [5] Institute of chartered shipbrokers. *Ship Operations and Management*. 1ª ed. England: Witherby & Co, 2006. ISBN 1-85609-279-8.
- [6] López Quiroga, J.; Fernández – Quirós, T.; y De Bustos Lanza, H. *La Nueva Ley de Navegación Marítima*. Actualidad Jurídica Uría Méndez/ 44-72.
- [7] Montori Díez, A.; Escribano Muñoz, C. y Martínez Marín, J. *Manual del transporte marítimo*. 1ª ed. Barcelona: Merge books, 2015. ISBN 978-84-15340-31-7.
- [8] Morris, M. y Deschampsneufs, H. *Guía práctica para exportar e importar*. 1ª ed. Bilbao: Ediciones Deusto. ISBN 84-234-0645-8.
- [9] Ramber, J. ICC Guide to Incoterms 2010. 720 ed. France: International Chamber of Commerce. ISBN 978 - 92- 842- 0226 - 3.

Memorias

- [10] Port de Tarragona. *Memoria Anual 2014*.
- [11] Port de Tarragona. *Memoria Anual 2015*.

Leyes

- [12] España. *Real Decreto Legislativo 2/2011, Ley de Puertos del Estado, de 5 de septiembre*. Por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Texto consolidado. Última modificación: 30 de octubre de 2015. BOE – A – 2011- 16467.
- [13] España. *Ley 14/2014 Ley de Navegación Marítima, de 24 de Julio*. BOE, 25 de Julio de 2014, núm. 180, sec. I, pág. 59193.

Webs

- [14] Anesco. *Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques*. <<http://anesco.org/asociaciones-provinciales/que-es-una-empresa-consignataria/>> [Consulta: 5 de mayo de 2016].
- [15] Baltic and International Maritime Council. *BIMCO*. <<https://www.bimco.org>> [Consulta: 15 de Julio de 2016]
- [16] Enciclopedia jurídica. *Póliza de Fletamento*. <<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/poliza-de-fletamento/poliza-de-fletamento.htm>> [Consulta: 18 de Julio de 2016].
- [17] European Commission. *Entry summary declaration (ENS)*. <http://ec.europa.eu/ecip/model_transactions/import/import_scenario/step3_en.htm> [Consulta 5 de setiembre de 2016].
- [18] MarineTraffic. *MT RAS TOMB*. <http://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:744397/mmsi:605076190/imo:9265392/vessel:RAS_TOMB> [Consulta: 1 de setiembre de 2016].
- [19] MarineTraffic. *MT RHOUREL FARES*. <http://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:744391/mmsi:605076052/imo:9537044/vessel:RHOUREL_FARES> [Consulta: 1 de setiembre].
- [20] Puerto de Tarragona. *Port de Tarragona*. <<http://www.porttarragona.cat/ca/>> [Consulta: 03 de Agosto de 2016].
- [21] Via Portus. *Portel*. <<http://www.portel.es>> [Consulta: 20 de Agosto de 2016].

Anexo 1. Excel Capítulo 9.

A continuación se adjunta una imagen del Excel del registro de buques entrados en el puerto de Tarragona durante el 2015 y comentado en el capítulo 9. No se adjuntara todo el Registro debido a que entraron 2.743 buques y por lo tanto el Excel es muy extenso.

A1.1. EXCEL DEL REGISTRO DE LOS BUQUES ENTRADOS EN EL PUERTO DE TARRAGONA EL 2015.

REGISTRO TARRAGONA 2015

DATE	ESCA	VESSEL NAME	BERTHING PLZ	LAST PORT/NEXT PORT	SHIP'S AGENT	ERA	QUANTIT	PRODUCT	STEVEDORE	SHIPPER/RECEIVER	NOMINATED BY	OWNER	OPERATOR
01/01/2015	6010	BALTICDIEP	CANTABRIA	CEUTA/ELEUSINA	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.	C	2457	GENERAL	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.			HARITMANN SCHIFFFAHRTS GMBH & CO	MTL MARITIME TRANSPORT
03/09/2015	2005	ABDULRAHMAN KING	CANTABRIA	BEIRUT/BEIRUT	EUROMARCO, S.L.	C	542	OTRAS MERCANCIAS	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.			UNIFLEET MANAGEMENT CO SA	UNIFLEET MANAGEMENT CO SA
01/01/2015	6004	HARBOUR PROGRESS	PANTALARA REP SOL	GENT/PLAQUEMINE	AARUS MARITIMA, S.A.	C	8541	QUÍMICOS	REP SOL PETROLEO, S.A.			TE MARINE-HAMBURG GMBH	NORDIC WOHAR PTE LTD
01/01/2015	6020	MAGNIFICA	PANTALARA REP SOL	TOBRUK/A ORDENES	CARALB MARITIMA, S.A.	D	8495	ENERGÉTICO	REP SOL PETROLEO, S.A.			MORFINI SPA	MILLENNIA MARITIME INC
01/01/2015	6018	MEKKEH FOUR	ASESA	RAVENNA/ISKENDERUN, HATAY	ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.	C	3300	QUÍMICOS	ASFALTOS ESPAÑOLES, S.A. (ASESA)			MORTENWEIRINGS REDERIAS	MARNAVI SPA
01/01/2015	6017	MINERVA ANNA	PANTALARA REP SOL	AS PALMAS/LIMASOL (LEPESOS)	CARALB MARITIMA, S.A.	C	2199	ENERGÉTICO	REP SOL PETROLEO, S.A.			MINERVA MARINE INC	MINERVA MARINE INC
01/01/2015	6011	HDADAYLI	CASTELLA OEST	DERINC, KOCHELIA/ORDENES	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.	D	5020	AGROGALADERO Y ALIMENTARI	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.			DADATILAR SHIPPING GROUP	DADATILAR DENIZOLIK NAKLIT
01/01/2015	6030	NORD FARIER	PANTALARA REP SOL	CARTAGENA/A ORDENES	MARITIMA DEL MEDITERRANEO S.A.	D	3080	ENERGÉTICO	REP SOL PETROLEO, S.A.			NORDEN A/S DAMPSKIBS SELSKABET	NORIENT PRODUCT POOL A/S
02/01/2015	36	ARKLOW BRIDGE	ARAGO	AMSTERDAM	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.	D	7342	POTASA	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.	IBERPOTASH		ARKLOW SHIPPING	ARKLOW SHIPPING
02/01/2015	6006	ASTRA PERSEUS	ARAGO	CONSTANZA	ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.	D	2306	MAIZ	BERGE MARITIMA, S.A.	GAVILON		RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD	PEGASUS MARITIME ENTERPRISE
02/01/2015	42	BOW GALLANT	PANTALARA REP SOL	GIBRALTAR/STADE	ERSHIP, S.A.	C	4005	PROPYLENE G. POLIMER	REP SOL PETROLEO, S.A.	DOW	LAURITZEN KOSAN A/S	ODJELL SE	LAURITZEN KOSAN A/S
02/01/2015	48	DAVIKEN	DELA OUMICA	LAYERA/ALCUDIA	AARUS MARITIMA, S.A.	C	1807	BUTANO	REP SOL BUTANO, S.A.	REP SOL BUTANO		WIKEN SHIPPING AS	LAURITZEN KOSAN A/S
02/01/2015	6014	DEVON BAY	CASTELLA OEST	CONSTANZA	AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES S.L.	D	2840	TRIGO	SILOS TARRAGONA, S.A. (SITASA)	GAVILON		K LINE BULK SHIPPING UK LTD	K LINE BULK SHIPPING UK LTD
02/01/2015	7	KH SHANGHAI	CATALUNYA	NEW ORLEANS INTERN/A ORDENES	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.	D	7553	ENERGÉTICO	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.			KUANGMING SHIPPING CORP COHT	KUANGMING LIBERIA CORP
02/01/2015	23	LUBIE	CASTELLA SUD	WINDSOR	MARITIMA DEL MEDITERRANEO S.A.	D	19529	HARINA SOJA	CODEMAR IBERBULK, S.A.	ADM		POLSKA ZEGLUGA MORSKA PP	POLSKA ZEGLUGA MORSKA PP
02/01/2015	8	MID EAGLE	DELA OUMICA	MAI-LIAO/MOTRIL	ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.	D	3002	QUÍMICOS	TERMINALES QUÍMICOS, S.A. (TERQUIMS)			HANSA TANKERS AS	HANSA TANKERS AS
02/01/2015	6024	SIDER VULCANO	ALCUDIA	PORTOVESME/PORTOVESME	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.	C	6072	ENERGÉTICO	EURO PORTS IBERICA TFS, S.L.			ITALIANA NAVIGAZIONE SPA	SIDER NAVI SPA
02/01/2015	6015	TUE LIANG WAN	ASESA	GIBRALTAR/A ORDENES	AG. MARITIMA TRANSHISPANICA S.A.	C	9129	ENERGÉTICO	ASFALTOS ESPAÑOLES, S.A. (ASESA)			COSCO	COSCO SOUTHERN ASPHALT SH
02/01/2015	6022	ZIM TERAS	ANDALUSIA		A. PEREZ Y CIA, S.L.	C	1399	GENERAL	DP WORLD TARRAGONA, S.A.			POLARIS SHIPMANAGEMENT CO LTD	ZIM INTEGRATED SHIPPING
02/01/2015	6022	ZIM TERAS	ANDALUSIA		A. PEREZ Y CIA, S.L.	C	2156	GENERAL	DP WORLD TARRAGONA, S.A.			POLARIS SHIPMANAGEMENT CO LTD	ZIM INTEGRATED SHIPPING
02/01/2015	6022	ZIM TERAS	ANDALUSIA		E. ERHARDT Y CIA, S.A.	D	23	GENERAL	DP WORLD TARRAGONA, S.A.			POLARIS SHIPMANAGEMENT CO LTD	ZIM INTEGRATED SHIPPING
02/01/2015	57	CAPE BEALE	EUROENERGO	MALTA(MAETTA)/A ORDENES	TRANSMAR.SHIP AND FORWARDING AGENCY,S.L	D	30431	NAPHTA	EUROENERGO ESPAÑA S.L.	REP SOL PETROLEO	EURONERGO	KONIG & CIE GMBH & CO KG	UNITED PRODUCT TANKERS
02/01/2015	39	COPE WATER	DELA OUMICA	ANTWERPEN/LAYERA	IBERICA MARITIMA TARRAGONA S.A.	D	4644	ANILINA	TERMINALES QUÍMICOS, S.A. (TERQUIMS)	BAYER	GEFO	CLEARWATER GROUP	GEFO
20/06/2015	1449	ACACIA RUBRA	ASESA	GIBRALTAR/SKIKDA (vía PHILIPP)	CARALB MARITIMA, S.A.	C	5392	MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	ASFALTOS ESPAÑOLES, S.A. (ASESA)			WISBY TANKERS AB	WISBY TANKERS AB
02/01/2015	34	MTN SOUTHPORT	DELA OUMICA	HOUSTON/TUNIS	IBERICA MARITIMA TARRAGONA S.A.	D	2551	LYSINE	TERMINALES QUÍMICOS, S.A. (TERQUIMS)	ADM	MT MARITIME PTE LTD	SUSMITOMO CORP	MT MARITIME PTE LTD
27/01/2015	233	ALIDA S	ARAGO	CASTELLON/PORTOVESME	ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.	C	5065	GENERAL	SILOS TARRAGONA, S.A. (SITASA)			EOLIO SHIPPING SRL	EOLIO SHIPPING SRL

Figura A1 1. Imagen del Excel del Registro de buques del Puerto de Tarragona.

Anexo 2. Documentos Capítulo 10.

A continuación se presentaran los documentos nombrados en el Capítulo 10 por orden descrito en el trabajo.

A2.1. MT RAS TOMB

A2.1.1. Instrucciones del Cargador para la carga de Skikda.



Gestión de Movimientos por Buques Resumen General de Cargamentos

Cargamento: 0287716	Movimiento: Venta	Fecha prevista: 14-jul-2016
Viaje: 0218116	Expediente: 162114PROAS	Duración viaje: 14-jul-2016 a 24-jul-2016
Contrato:	Ref. R-3:	Laycan carga: 14-jul-2016 a 16-jul-2016
Buque: 12921 - RAS TOMB		Demora: 12.500Dólar

Puertos	Clientes	E.T.A		Plancha		Atr	Sit	Fecha Sit
		Inicial	Actual	Prev	Actual			
C TARRAGONA	FOB COMPAÑIA ESPAÑOLA DE PETROLEOS	14/07/2016 00:00		24:00			P	14-jul-2016
D SKIKDA	FOB CEPSA COMERCIAL PETROLEO SAU	22/07/2016 00:00					P	22-jul-2016

Productos (Margen)	TARRAGONA	SKIKDA			
70167-CEPSASFALT 36/60	2.300,00 (0,00)	2.300,00 (0,00)			

Datos del Calendario	
TARRAGONA	***SE PUEDE PROCEDER A LA CARGA***
	TODA LA DOCUMENTACION EN INGLES

Datos de las Calidades	
TARRAGONA	ESPECIFICACIONES SEGUN EN

Datos Inspectores	
Puerto	Inspector(es)
TARRAGONA	INSPECTORATE

Datos Destinatarios			
Puerto	Tercero	Instalación	C.A.E.
SKIKDA	CEPSA COMERCIAL PETROLEO SAU		

Instrucciones Documentarias	
Puerto	SKIKDA
Instrucciones	Cliente: SONATRACH
Proveedor:	CEPSA ON BEHALF OF CEPSA COMERCIAL PETROLEO S.A.U.
Consignee:	TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES CHEGARA
Notify	
Destination	SKIKDA PORT (ALGERIA)
Marca	CLEAN ON BOARD FRET PAYABLE A DESTINATION PORT OF LOADING: TAIRRAGONA PORT, SPAIN PORT OF DISCHARGE: SKIKDA PORT ,ALGERIA
Distribución	TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES CHEGARA. TOUR B EL HAMMA, 168 AVENUE HASSIBA BEN BOUALI BP 141A- 16012 ALGER, ALGERIE. 1) PARA EL CAPITÁN, PARA SU USO, : UNA COPIA DE TODA LA DOCUMENTACIÓN 2) POR CAJILLA DE BUQUE PARA RECEPTORES: UNA COPIA DE TODA LA DOCUMENTACIÓN 3) PARA CEPSA COMERCIAL PETRÓLEO S.A.U. ATT PALOMA ORTIZ (Pº CASTELLANA 259A - TORRE CEPSA, 28046 MADRID): TODOS LOS ORIGINALES Y COPIAS - EL EUR 1 DEBE IR MARCADO 'FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES' - EL CERTIFICADO DE CALIDAD TIENE HACERLO EL INSPECTOR APARTE DEL DE REFINERIA Y TIENE QUE IR FECHADO AL MENOS UN DIA ANTES QUE EL B/L -A LA SALIDA DEL BUQUE DEBERAN ENVIAR URGENTE POR E-MAIL TODOS LOS DOCUMENTOS A : paloma.ortiz@cepsa.com; abraham.garcia@cepsa.com rub.hernandez@cepsa.com BENDALI.Yamina@Sonatrach.dz KAHINA.MATALLAH@Sonatrach.dz -ENTREGAR AL CAPITAN UNA MUESTRA DE UN GALON, SELLADA, DE CADA UNO DE LOS TANQUES DE TIERRA, MAS OTRO DEL BARCO. NIF NAFTAL SPA: 099916000969164

Instrucciones Documentarias de Productos			
Puerto	Cliente	Literal original producto	Literal producto en documentos
SKIKDA	SONATRACH	CEPSASFALT 35/50	BITUMEN 40/50 PEN

Distribución Documentaria				
Documento	SONATRACH		Capitán	
	Orig.	Copias	Orig.	Copias
Bill of Lading (Conocimiento de Embarque)	3	5		1
Certificate of Quantity (Certificado de Cantidad)	1	3		1
Certificate of Quality (Certificado de Análisis)	1	3		1
Certificate of Origin (Certificado de Origen)	1	3		1
Ullage Report (Hoja de Vacíos)	1	3		1
Time Sheet (Hoja de Tiempos)	1	3		1
Master's Receipt for Samples (Cartas Recibos Muestras)	1	3		1
Master's Receipt for Documents (Cartas Recibos Documentos)	1	3		1
Cargo Manifest (Manifiesto de Carga)	1	3		1
EUR.1 Certificate (Certificado EUR.1)	1	3		1
Certificate of Quality - Inspectores (Certificado Calidad INSPECTORES)	1	3		1
Certificate of Quantity issued by Inspectors (Certificado Cantidad Inspectores)	1	3		1

A2.1.2. Instrucciones del Cargador para la carga de Oran.



Gestión de Movimientos por Buques
Resumen General de Cargamentos

Cargamento: 0287816	Movimiento: Venta	Fecha prevista: 14-jul-2016
Viaje: 0218116	Expediente: 162113PROAS	Duración viaje: 14-jul-2016 a 24-jul-2016
Contrato:	Ref. R-3:	Laycan carga: 14-jul-2016 a 16-jul-2016
Buque: 12921 - RAS TOMB		Demora: 12.500Dólar

Puertos	Clientes	E.T.A		Plancha		Atr	Sit	Fecha Sit
		Inicial	Actual	Prev	Actual			
C TARRAGONA	FOB COMPAÑIA ESPAÑOLA DE PETROLEOS	14/07/2016	00:00	24:00			P	14-jul-2016
D ORAN	FOB CEPESA COMERCIAL PETROLEO SAU	18/07/2016	00:00				P	18-jul-2016

Productos (Margen)	TARRAGONA	ORAN			
70157-CEPSASFALT 35/60	2.000,00 (0,00)	2.000,00 (0,00)			

Datos del Calendario

TARRAGONA ***SE PUEDE PROCEDER A LA CARGA***

TODA LA DOCUMENTACION EN INGLES

Datos de las Calidades

TARRAGONA ESPECIFICACIONES SEGUN EN

Datos Inspectores

Puerto	Inspector(es)
TARRAGONA	INSPECTORATE

Datos Destinatarios

Puerto	Teroero	Instalación	C.A.E.
ORAN	CEPSA COMERCIAL PETROLEO SAU		

Instrucciones Documentarias	
Puerto	ORAN
Cliente	SONATRACH
Instrucciones	<p>Proveedor: CEPSA ON BEHALF OF CEPSA COMERCIAL PETROLED S.A.U.</p> <p>Consignee: TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES CHEGARA</p> <p>Notify</p> <p>Destination: ORAN PORT (ALGERIA)</p> <p>Marks: CLEAN ON BOARD FRET PAYABLE A DESTINATION PORT OF LOADING: TARRAGONA PORT, SPAIN PORT OF DISCHARGE: ORAN PORT ,ALGERIA</p> <p>Distribución: TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES CHEGARA. TOUR B EL HAMMA, 168 AVENUE HASSIBA BEN BOUALI BP 141A- 16012 ALGER, ALGERIE.</p> <p>1) PARA EL CAPITÁN, PARA SU USO.: UNA COPIA DE TODA LA DOCUMENTACIÓN</p> <p>2) POR CAJILLA DE BUQUE PARA RECEPTORES: UNA COPIA DE TODA LA DOCUMENTACIÓN</p> <p>3) PARA CEPSA COMERCIAL PETROLED S.A.U. ATT PALOMA ORTIZ (Pº CASTELLANA 259A - TORRE CEPSA, 28046 MADRID): TODOS LOS ORIGINALES Y COPIAS</p> <p>- EL EUR 1 DEBE IR MARCADO 'FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES'</p> <p>- EL CERTIFICADO DE CALIDAD TIENE HACERLO EL INSPECTOR APARTE DEL DE REFINERIA Y TIENE QUE IR FECHADO AL MENOS UN DIA ANTES QUE EL BIL</p> <p>-A LA SALIDA DEL BUQUE DEBERAN ENVIAR URGENTE POR E-MAIL TODOS LOS DOCUMENTOS A :</p> <p>paloma.ortiz@cepsa.com; abraham.garcia@cepsa.com rub.hernandez@cepsa.com BENDALI.Yasmina@Sonatrach.dz KAHINA.MATALLAH@Sonatrach.dz</p> <p>-ENTREGAR AL CAPITAN UNA MUESTRA DE UN GALON, SELLADA, DE CADA UNO DE LOS TANQUES DE TIERRA, MAS OTRO DEL BARCO. NIF NAFTAL SPA: 099916000969154</p>
Incluir	

Instrucciones Documentarias de Productos			
Puerto	Cliente	Literal original producto	Literal producto en documentos
ORAN	SONATRACH	CEPSASFALT 35/50	BITUMEN 40/50 PEN

Distribución Documentaria				
Documento	SONATRACH		Capitan	
	Orig.	Copias	Orig.	Copias
Bill of Lading (Conocimiento de Embarque)	3	5		1
Certificate of Quantity (Certificado de Cantidad)	1	3		1
Certificate of Quality (Certificado de Analisis)	1	3		1
Certificate of Origin (Certificado de Origen)	1	3		1
Ullage Report (Hoja de Vacios)	1	3		1
Time Sheet (Hoja de Tiempos)	1	3		1
Master's Receipt for Samples (Cartas Recibos Muestras)	1	3		1
Master's Receipt for Documents (Cartas Recibos Documentos)	1	3		1
Cargo Manifest (Manifiesto de Carga)	1	3		1
EUR.1 Certificate (Certificado EUR.1)	1	3		1
Certificate of Quality - Inspectores (Certificado Calidad INSPECTORES)	1	3		1
Certificate of Quantity Issued by Inspectors (Certificado Cantidad Inspectores)	1	3		1

A2.1.3. Instrucciones del Cargador para la empresa inspectora de la Carga.

INSPECCIÓN ASFALTOS FOB INSPECTORATE

ROGAMOS PROCEDAN A INSPECCIONAR LA SIGUIENTE CARGA :

BUQUE RAS TOMB
VIAJE RT 09/16

		LAYCAN	CANTIDAD TM	PRODUCTO
PTO CARGA	TARRAGONA	14/16 JULIO	4.300	40/50
PTO DESCARGA	ORAN		2.000	40/50
PTO DESCARGA	SKIKDA		2.300	40/50

DEBERAN INSPECCIONAR:

CANTIDAD/CALIDAD EN LA CARGA

DEBERAN INDICAR EN SUS INFORMES:

TEMPERATURA TANQUES TIERRA (CARGA)

TEMPERATURA TANQUES BUQUE (CARGA)

CANTIDADES M³ SEGUN B/L

CANTIDADES M³ MEDIDAS TANQUE BARCO (CARGA)

CANTIDADES CON Y SIN V.E.F (CARGA)

GASTOS CARGA: 25% CEP SA COMERCIAL PETRÓLEO - ASFALTOS/ 25% CEP SA
50% SONATRACH

Attn: Yasmina Bendali
SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION
TOUR B - EL HAMMA
168, AVENUE HASSIBA BEN BOUALI BP : 141A
16012 ALGER ALGÉRIE

OBSERVACIONES:

EL CERTIFICADO DE CALIDAD SE TIENE QUE LLAMAR "CERTIFICATE OF QUALITY" Y TIENE QUE ESTAR
FECHADO ANTES QUE EL B/L.
EL INSPECTOR TIENE QUE EMITIR CERTIFICADO DE CALIDAD Y CERTIFICADO DE CANTIDAD POR CADA DESTINO

A2.1.4. Especificaciones de la Carga según instrucciones del Cargador.

BITUMEN SPECIFICATIONS - GRADE 40/50

CARACTERISTICS	REFERENCE METHODS	SPECIFICATIONS
Density at 25°C	NFT 66-007 or ISO 3838	1.000 - 1.100
Penetration at 25 °C, 100g, 5s [1/10mm]	EN 1426	40 - 50
Softening point « Ring & Ball » [°C]	EN 1427	51 - 61
RTFOT at 163 °C, 75mn after test:	EN 12607-1	
- Change of masse, max +/-		0.5
- Retained pénétrabilité, minimum	EN 1426	50
- Softening point , minimum	EN 1427	49
- Increase in softening point, maximum	EN 1427	<11
Increase of pénétration index :		
- minimum	Annexe A EN 12591	-1.5
- maximum		+0.7
Ductility at 25°C, 5cm/min	ASTM D-0113	≥ 60
Flash point [°C], Min	EN ISO 2592	250
Wax content [%], max	EN 12606-2	4.5
Solubility in tétrachloroéthylène [Cl ₂ Cl ₄], % w, Min	EN 12592	99

A2.1.5. Documentos de salida del buque.

A2.1.5.1. Hoja de tiempos (SOF).



TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARITIMAS, S.A.
 C/Real 23
 43004 TARRAGONA
 Tlf: 977250033 Fax: 977224465
 tarragona@transcoma.es
 CIF: A06140998

STATEMENT OF FACTS

Agents	Arrival	Departure
TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARITIMA		
Port TARRAGONA	Tugs 2	
	Draft FW 3,80	5,62
	Draft AFT 5,00	6,22
Vessel RAS TOMB /	HSFO 221,00	221,00
	LSFO	
	DO 32,00	30,00
Owner HYPROC SHIPPING COMPANY SONATRACH	LO 10.800,00	10.800,00
	FW 55,00	66,00

Cargo

LOADING ABOUT 4300 MT OF BITUMEN 40/50 IN BULK AT TARRAGONA

Facts	Date
End of Sea Passage	15/07/2016 07:00
Notice of readiness tendered	15/07/2016 07:00
Drop anchor	15/07/2016 07:45
Anchor up	15/07/2016 16:30
Pilot on Board	15/07/2016 16:45
First line	15/07/2016 17:10
All fast	15/07/2016 17:30
Gangway	15/07/2016 17:35
Notice of readiness received	AS PER C/P 15/07/2016
Arms connected	15/07/2016 18:00
Inspection Completed	15/07/2016 19:00
Loading operations started	15/07/2016 20:00
Loading operations completed	15/07/2016 05:55
Arms disconnected	15/07/2016 07:00
Inspection Completed	15/07/2016 08:45
Documents on board	15/07/2016 10:30
Vessel sailed to	15/07/2016 11:00

Remarks

VESSEL ANCHOR FROM 15/07/2016 AT 07:45H TO 15/07/2016 AT 16:30H AWAITING TERMINAL INSTRUCTIONS

ABDELKADER AKROUR

TRANSPORTES Y
 CONSIGNACIONES
 Agency

ASFALTOS ESPAÑOLES, S.A


Captain/Chief Officer

TARRAGONA, JULY 16, 2016

1 of 1

C/Plater Agericis, 18 B, 1ª A - 03003 - ALICANTE(AJUCANTE) Tlf:965298033/ Fax:965202211 Email:
 C/Albarric, 112-120 - 08040 - BARCELONA(BARCELONA) Tlf:932624179/ Fax:932624171 Email:
 Bofez de Bilbao, 3 - Ptao 7ª - Dpto. 5 - 49001 - VIZCAYA(BILBAO) Tlf:944231768/ Fax:944241737 Email: comercialbio@transcoma.es
 Pza. del Ayuntamiento, 2, 1ª Ocha. - 30202 - (CARTAGENA) Tlf:968521654/ Fax:968521593 Email: cartagena@transcoma.com

A2.1.5.2. Notice of Readiness (NOR).

 HYPROIC S.C.	REGISTRE DES FORMULAIRES	
	FRM-CAR-0060 - NOTICE OF READINESS	
TO : Loading Master ASES	From : AKROUR ABDELKADER	Master
A :	De :	Commandant
Terminal : ASES	Date : 15/07/2016	
Terminal :	Date :	
Ship : M/T RAS TOMB	Voyage N°	N° 09/16
Nom :	N° Voyage	
Port : TARRAGONA		
Port :		
NOTICE OF READINESS		

Dear sirs, **ASESA TERMINAL**
Messieurs,

This is to declare that the vessel under my command arrived.
J'ai l'honneur de déclarer que mon navire est arrivé.

On board On : 15/07/2016 at 07H00 GMT+2 Hours (local time)
Sur rade le : à Heures (heure local)

At your disposal to Load/Discharge cargo : BITUMEN 40/50
À votre disposition pour charger/décharger sa cargaison

According to the Charter – Party terms.
Suivant les termes de la Charte – Partie .

Signature (Master)
Signature (Capitaine)
AKROUR ABDELKADER

Received by Shippers/Receivers (or their Representative)
Reçu par les Chargeurs/Réceptionnaire (ou son représentant)

 / / 07 / 2016

Time (hours) Day Month Year
Heure (local) Jour Mois Année

AS PER CHARTER PARTY

Name (capital letters): CRISTINA VARELA
Nom (lettres en majuscules)

Signature (receiver)
Signature (Réceptionnaire)



A2.1.5.3. Hoja de vacíos (Ullage report).

HYRPROC SHIPPING COMPANYY
M/T RAS TOMB VOY 08/16

Ullage Report After Loading

Port: TARRAGONA	Date: 16/07/2016
Product: BITUMEN 40/50	Berth: ASISA TERMINAL

Draft Fwd: 5,62 m
Draft Aft: 6,22 m
Trim: -0,60 m

Tank Nº	ULLAGES DBS (m)	TRIM CORR (m)	LIST CORR (m)	ULLAGES CORR (m)	TEMP t _c	TEMP CORR t _c	VOLUME TOV	VOLUME CORRECT	VCF 0-4311	VOLUME AT 15º	M/TONS
1P	2,62	0,00	0,00	2,62	162,00	1,004859	661,837	604,761	0,9106	550,696	574,376
1S	2,60	0,00	0,00	2,60	162,00	1,004859	661,380	604,306	0,9106	550,283	573,945
2P	2,71	0,00	0,00	2,71	160,50	1,004810	588,202	510,646	0,9115	465,454	485,469
2S	2,62	0,00	0,00	2,62	160,00	1,004793	512,063	515,120	0,9118	469,687	489,883
3P	2,65	0,02	0,00	2,65	161,00	1,004826	513,317	515,794	0,9112	469,992	490,201
3S	2,62	0,02	0,00	2,64	161,00	1,004826	510,512	512,976	0,9112	467,423	487,523
4P	2,67	0,01	0,00	2,68	161,50	1,004843	602,580	605,498	0,9109	551,548	575,265
4S	2,65	0,01	0,00	2,66	161,00	1,004826	604,026	606,940	0,9112	553,044	576,825
Total					161,13	1,004830	4454,522	4476,044	0,9111	4078,127	4253,486

OBQ/LOT M³	16,669
SHIP'S FIGURES M/TONS	4253,486
SHIP'S FIGURES CORRECT M/T	4206,101
Difference Bill & S.F:	69,782

VEF 1,0104

Cargo	Densité	Vol. app	VOLUME AT 15°C	Total B. Lading M/Ton
BITUMEN 40/50	1,0430	4192,499	4078,127	4183,704

Cargo Surveyor

Chief Officer

For ullage and temp only

A2.1.5.4. Remain on board report (R.O.B. Report).

HYPROC SHIPPING COMPAGNY
M/T RAS TOMB



VOY 09/16

R.O.B REPORT

Port: TARRAGONA	Date: 15/07/2016
Product: BITUMEN 40/50	Berth: ASES A P/20

1P	1S
BITUME	BITUME
2P	2S
BITUME	BITUME
3P	3S
BITUME	BITUME
4P	4S
BITUME	BITUME

TANKS	ULLAGES	TEMP	VOLUME	VCF	VOLUME	WEIGHT
N°	CMS	°C	AT TEMP	ASTM	AT 15° C	KILOS (Air)
1P	9,00	-	3,643	-	3,328	/
1S	9,02	-	0,942	-	0,861	/
2P	9,05	-	1,405	-	1,284	/
2S	9,04	-	1,138	-	1,041	/
3P	8,97	-	6,203	-	5,682	/
3S	9,02	-	2,394	-	2,193	/
4P	9,04	-	1,260	-	1,156	/
4S	9,06	-	1,225	-	1,125	/

R.O.B = 18,210 m3 16,669 m3

Draft fwd	3,80	m
Draft aft	5,00	m
Trim	-1,20	m

Cargo Surveyor




On Officer




A2.1.6. Skikda Cargo Documents


La partida con destinación a Oran tendrá los mismos documentos de carga de salida salvo el peso total cargado ya que habrá otro BL. Aquí solamente se encuentra adjuntado la carga para Skikda.

A2.1.6.1. Bill of Lading

 asfaltos españoles, s.a. <small>AUTOVIA DE SALOU, S/N - APDO CT-4300 TARRAGONA</small>	Bill of Lading 						
NIF NAFTAL SPA: 066916000969164	ASES - Refinería Tarragona Autovía de Salou, S/N 43080 - Tarragona España						
Travel: 0218116 Operation: 0287716	NON NEGOTIABLE COPY						
B/L N° : 114/16-2							
Shipped in apparent good order and condition by CEPSA ON BEHALF OF CEPSA COMERCIAL PETROLEO S.A.U. in and upon the Of ALGERIA motor ship called the RAS TOMB whereof AKROUR ABDELKADER is master for this present voyage, and now lying in TARRAGONA PORT (SPAIN) a Cargo to be described as:							
<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><i>Product</i></td> <td style="text-align: center;"><i>Litres 15° C</i></td> <td style="text-align: center;"><i>Net Kgrs.</i></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">BITUMEN 40/50 PEN</td> <td style="text-align: center;">2.093.675</td> <td style="text-align: center;">2.183.704</td> </tr> </table>	<i>Product</i>	<i>Litres 15° C</i>	<i>Net Kgrs.</i>	BITUMEN 40/50 PEN	2.093.675	2.183.704	
<i>Product</i>	<i>Litres 15° C</i>	<i>Net Kgrs.</i>					
BITUMEN 40/50 PEN	2.093.675	2.183.704					
Marks : CLEAN ON BOARD FRET PAYABLE A DESTINATION PORT OF LOADING: TARRAGONA PORT, SPAIN PORT OF DISCHARGE: SKIKDA PORT, ALGERIA							
TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES CHEGAR. TOUR B EL HAMMA, 168 AVENUE HASSIBA BEN BOUALI BP 141A- 16012 ALGER, ALGERIE.							
Which Cargo is to be delivered at the port of SKIKDA PORT (ALGERIA) or as near thereto as the vessel can safely get (always afloat) consigned to, TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES CHEGAR.							
All the terms, conditions and exceptions (including but not limited do due diligence, negligence, force majeure, war and ice risks, Both-to-Blame, New Jason and arbitration clauses) contained in the Charter Party are herewith incorporated and form part hereof.							
Notwithstanding anything to the contrary in the Bill of Lading, all the terms conditions and exceptions including terms and conditions of freight of the Charter Party are hereby incorporated. If anything in the present form is repugnant thereto it shall be void to that extent and not further.							
In witness whereof the Master or Agent of said ship has, without prejudice to the terms, conditions and exceptions of said Charter Party signed (3) originals Bill of Lading, all of this tenor and date, one of which being accomplished the others will be void.							
Master Dated in TARRAGONA/Spain, this 16 th of Jun 2,016							



HYPROC SHIPPING COMPANY
S.P.A.



HYPROC SHIPPING COMPANY
Le Capitaine
Abdelkader AKROUR

A2.1.6.2. Quantity Report by Terminal



refineria
de tarragona

Tel: (34) 937 53 00 72
Fax: (34) 937 53 00 08
www.asespa.com



VESSEL RAS TOMB
 PRODUCT BITUMEN 40/50 PEN
 TERMINAL ASESPA P/20 - TARRAGONA
 DATE July 16th, 2016

QUANTITY CERTIFICATE

SKIKDA PORT (ALGERIA)

Quantity loaded at Asesa Terminal

PRODUCT	SHORE TANK		
BITUMEN 40/50 PEN	# 028	2.183,704	M/T IN AIR

ASESA Terminal



Surveyor INSPECTORATE



A2.1.6.3. Certificate of Quality by Terminal




DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN AMBIENTAL, SEGURIDAD Y CALIDAD

CERTIFICATE OF QUALITY		No. 23684/028
Product : BITUMEN 40/50 PER		Shore tank: 02B
Vessel : RAS TOMB		
Characteristics	Result	Test Method
Specific gravity, 25°C/25°C	1.040	NPT 66-007
Penetration 25°C,100g,5s,dmm	46	EN 1426
Softening Point, °C	51.6	EN 1427
Penetration Index	-1.0	EN 12591
Flash Point (C.O.C.), °C	295	EN ISO 2592
Ductility at 25°C, 5cm/min, cm	Higher than 60	ASTM D-113
Solubility in tetrachloroethylene, % w	Higher than 99	EN 12592
Paraffin wax content, % w	Less than 4.5	EN 12606-2
Tests on residue from RT507 :		
Change of mass, %w	-0.26	EN 12607-1
Retained penetration, %	58.7	EN 1426
Softening point, °C	59.2	EN 1427
Increase in softening point, °C	7.6	EN 1427

Tarragona, 14/07/2016


ONLY WITNESSED


 Cristina Pereira Mazona
 Laboratory Manager

A2.1.6.4. Certificado de Origen

<p>1. Expéditeur, Expéditeur, Destinataire CEPESA COMERCIAL PETROLEO, S.A.U Torre CEPESA Paseo de la Castellana 259 A 28046 Madrid - España</p>	<p>N.º 7855207</p>	<p>COPIA</p>
<p>2. Destinataire, Destinataire, Destinataire TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES CHEGARAA</p>	<p>COMUNIDAD EUROPEA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE EUROPEAN COMMUNITY المجموعة الأوروبية الأوروبية 欧洲共同体 CERTIFICADO DE ORIGEN CERTIFICAT D'ORIGINE CERTIFICATE OF ORIGIN شهادة المنشأ 原产地证明</p>	
<p>4. Información relativa al transporte (Modo de transporte) Informations relatives au transport (Mode de transport) Transport details (Dossier) - موانئ ومراكب - 运输情况 VIA MARITIMA / BY SEA / VOIE MARITIME MYTRAS TOMB SKIKDA PORT (ALGERIA)</p>	<p>3. País de origen, Pays d'origine, Country of origin ESPAÑA</p>	
<p>6. N.º de orden, marcas, numeración, número y naturaleza de las bultos, designación de las mercancías N.º d'ordre, marques, numéros, nombre et nature des colis, désignation des marchandises Item number, marks, number and kind of packages, description of goods مواصفات البضائع : رقم التسلسل، العلامة، رقم الطرود، عدد وطبيعة الطرود 序号；商标；号码；包装件数量和性质；商品种类：</p>	<p>7. Cantidad Quantité Quantity الكمية 数量</p>	
<p>BITUMEN 40/50 PEN</p>	<p>MT 2183.704</p>	
<p>8. La autoridad que se escribe certifica que las mercancías designadas son originarias del país que figura en la casilla n.º 3. L'autorité compétente certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case n.º 3. The undersigned authority certifies that the goods described above originate in the country shown in box 3. أدناه أن البضائع المذكورة أعلاه مصدرها البلاد المذكورة في الحقل رقم 3 签发该证当局证实上述商品原产于第3栏内所注明的国家</p> <p>13 JUL 2011</p>  <p>Lugar y fecha de expedición, nombre, firma y sello de la autoridad competente Lieu et date de délivrance, désignation, signature et cachet de l'autorité compétente Place and date of issue, name, signature and stamp of competent authority</p>		

A2.1.6.5. Hoja de vacíos.



VESSEL ULLAGE/SOUNDING AND CAPACITY REPORT

Sea Valves Seal n° Independent Ballast System


Before After
Load Discharge x Port
Lightering


Certif n° ESOJLJ16003798

Vessel		Port	Product/Cargo	Voyage n°		Date/Time gauge			
RAS TOMB		TARRAGONA	BITUMEN 40/50 PEN			July 16th 2016			
Tank Number	Ullage	Trim/List Ullage	Total Observed Volume	Temperature Coefficient °C	Gross Observed Volume Corrected	Temp.	API@60F or Density @15°C	Volume Correction Factor D-4311	Gross Standard Volume (c.m.)
1P	2.62	2.62	601.837	1,004859	604.761	162,0	1,0430	0,9106	550.696
1S	2.60	2.60	601.386	1,004859	604.308	162,0	1,0430	0,9106	550.283
2P	2.71	2.71	508.202	1,004810	510.646	160,5	1,0430	0,9115	465.454
2S	2.62	2.62	512.663	1,004793	515.120	160,0	1,0430	0,9118	469.687
3P	2.63	2.65	513.317	1,004826	515.794	161,0	1,0430	0,9112	469.962
3S	2.62	2.64	510.512	1,004826	512.976	161,0	1,0430	0,9112	467.423
4P	2.67	2.68	602.580	1,004843	605.498	161,5	1,0430	0,9109	551.548
4S	2.65	2.65	604.025	1,004826	606.940	161,0	1,0430	0,9112	553.044
Total			4.454.522		4.476.044	161,1			4.078.127

COPIA/COPY





Total Std. Volume c.m.	4.078.127	Tables used: D-4311	Trim/List Correction Applied
OBQ/LOT c.m.	18.210	Draft Fed: 6,62	
Gross Standard Vol. c.m.	4.069.917	Draft Air: 6,22	
Factor Kg/ Lts	1,0430	List: 0,60	tank with balance condition swel
Metric Tons, air	4.234.483	Measurement equipment used:	
Long Tons	4.167.814	Temp SAAB SYSTEM RADAR	
Us Barrels 60PF	25.545	Ullages Manual Sounding	
VEFF	20.184		





Inspectorate Española S.A.

A2.1.6.6. Hoja de tiempos.

 asesa asfaltos españoles, s.a. <small>(WORLD OF BITUMEN BY - 0500 115 - 888 1111000)</small>		Hoja de Tiempos Times Sheet			
COPIA/COPY			ASES - Refinería Tarragona Autovía de Selou, S/N 43080 - Tarragona España		
Viaje (Travel) : 0218116 Atraque (Mooring) : P-20 Buque (Vessel Name) : RAS TOMB DW : 4.999,00 TM Consignatario (Agent) : Inspector (Inspector) : INSPECTORATE		CALADOS (Draß) Proa (Fore) Popa (Aft) Llegada (Arrive) : Salida (Sailing) :		Conocimiento de Embarque (B/L) : 16/08/2016	
Relación de Hechos Llegada puerto Aviso alistamiento anclado Fondeado Ancla arriba Embarca piloto Fin atraque y plancha colocada Aviso alistamiento recibido Brazos / Mangueras de carga conectadas Tanques inspeccionados y aceptados Final desplazamiento línea de tierra Comienza carga Fin de carga Brazos / Mangueras de carga desconectada Finalizan cálculos buque Análisis realizados por laboratorio Documentos a bordo Salida buque prevista		(Statement of facts) (Arrive) (Notice of readiness tendered) (Anchored) (Anchor up) (Pilot on Board) (Finished mooring & gangway lowered) (Notice of readiness received) (Loading arms / hoses connected) (Tanks inspected & passed / luges taken) (Finish shore line displacement) (Loading commenced) (Loading finished) (Loading arms / hoses disconnected) (Ship's figures completed) (Analysis result) (Documents on board) (Estimated Sailed)		Fecha (Date) Hora (Time) 15/06/2016 07:00 15/06/2016 07:00 15/06/2016 07:30 15/06/2016 16:30 15/06/2016 16:45 15/06/2016 17:35 Según Póliza de Fidejurno (As per Charter Party) 15/06/2016 18:00 15/06/2016 19:00 15/06/2016 20:35 15/06/2016 20:40 16/06/2016 06:55 16/06/2016 07:20 16/06/2016 08:45 16/06/2016 09:00 16/06/2016 10:20 16/06/2016 11:00	
Desde (From) Hasta (To) Razón (Reason) Fecha / Hora (Date/Time) Fecha / Hora (Date/Time) :		Retrasos (Delays)			
Cantidad Conocimiento Embarque / Clase Carga (B / L Quantity / Grade)		Número y Diámetro Conexiones Conectadas (Number & Size Hoses Connected)			
Producto (Product)	Cantidad (Quantity) Kg B/L U B/L	1 conexión de 12,00 pulgadas.			
BITUMEN 40/50 PEN BITUMEN 40/50 PEN	2.020.000 1.917.548 2.183.704 2.093.675				
Representante del Terminal (Terminal Representative)		Capitán (MASTER)			
					
TARRAGONA (España), 16 de Julio de 2.016 TARRAGONA (Spain), 16th of July 2.016					

A2.1.6.7. Samples receipt.



INSPECTORATE

COPIA/COPY

SHIKDA

SAMPLES RECEIVER

Certif. nº ESOJLJ16003798

Vessel RAS TOMB

Port

TARRAGONA

Product BITUMEN 40/50 PEN

Date

July 16th 2016

I acknowledge receipt of the samples specified below, which were handed by the undersigned INSPECTORATE ESPAÑOLA S.A., Inspector.

1 x 1 - litre average sample ex shoretank No. 028.

Seas of samples nº: IESA **ES051559**

1 X 1 - litre composite sample during loading

Seas of samples nº: IESA **ES051558**

Remarks:-






Vessel Representative



Inspectorate Española, S.A.

A2.1.6.8. Master's documents.

 <p>asesa asfaltos españoles, s. a. <small>WITONAL DE SALOU, S/N - P.O. 41 - 43000 TARRAGONA</small></p>	<p>Documentos al Capitán Master's Documents</p> 		
<p>COPIA/COPY</p>		<p>ASESA - Refinería Tarragona Autovía de Salou, S/N 43000 - Tarragona España</p>	
<p>Cargamento (Operation): 0287716</p>	<p>Viaje (Travel): 0218118</p>	<p>Fecha (Date): 16/07/2016</p>	
<p>Ref. NOC-Expediente: 162114PROAS</p>			
<p>Capitán B/T RAS TOMB En Puerto</p>			
<p>Por la presente certificamos que los siguientes documentos han sido entregados al capitán del B/T RAS TOMB para su posterior entrega al receptor SONATRACH en el puerto de descarga SKIKDA PORT (ALGERIA).</p>			
<p><i>We do hereby certify that the following documents have been handed over to the master of the B/T RAS TOMB to deliver them to receivers SONATRACH at port of discharge SKIKDA PORT (ALGERIA).</i></p>			
Al Receptor	To Consignee	Originales (Original)	Copias (Copies)
Conocimiento de Embarque	Bill of Lading		1
Certificado de Cantidad	Certificate of Quantity		1
Certificado de Análisis	Certificate of Quality		1
Certificado de Origen	Certificate of Origin		1
Hoja de Vacíos	Usage Report		1
Hoja de Tiempos	Time Sheet		1
Cartas Recibos Muestras	Master's Receipt for Samples		1
Cartas Recibos Documentos	Master's Receipt for Documents		1
Manifiesto de Carga	Cargo Manifest		1
Certificado EUR 1	EUR 1 Certificate		1
Certificado Calidad INSPECTORES	Certificate of Quality - Inspectores		1
Certificado Cantidad Inspectores	Certificate of Quantity issued by Inspector		1



He recibido los documentos a los que se refiere el presente y los he recibidos por CEPESA
I've received the documents to which is referred by the present and I've received them by CEPESA

La Comandante
Abdeikader AKROUR

Firmado el Capitán
Master's Signature

TARRAGONA (España), 16 de Julio de 2.016
Dated in TARRAGONA (Spain), 16th of July 2.016

A2.1.6.9. Manifiesto de carga.



CARGO MANIFEST



Vessel: RAS TOMB	Voyage number: RT 09/16 SON	Ship Agent: TRANSCOMA SHIPPING
----------------------------	---------------------------------------	--

Loading port: **TARRAGONA**
 Discharging port: **SIKIDA PORT (ALGERIA)**

Shipper: CEPSA ON BEHALF OF CEPSA COMERCIAL PETROLEO S.A.	Consignee: TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITURES CHEGARA
BL:	PACKAGES: Marks / Number / Class BULK
Description of cargo: BITUMEN 40/50 PEN	Weight: 2183.704 MT



A2.1.6.10. EUR 1.

CERTIFICADO DE CIRCULACION DE MERCANCIAS		DINERO	
1. Exportador (nombre, apellidos, dirección completa y país)		EUR 1 N.º A 0732623 S.D.	
CEPSA COMERCIAL PETROLEO, S.A.U. Torre CEPSA Paseo de la Castellana 268 A 28046 Madrid - España		Visítase las notas del reverso antes de rellenar el impreso	
3. Destinatario (nombre, apellidos, dirección completa y país) (mención facultativa)		2. Certificado utilizado en los intercambios preferenciales entre	
TO THE ORDER OF SONATRACH ACTIVITE COMMERCIALISATION FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES CHEGARAH		CEE	
		ALGERIA y	
		(Indíquense los países, grupos de países o territorios a que se refieren)	
6. Información relativa al transporte (servicio facultativo)		4. País, grupo de países o territorio de donde se consideran originarios los productos	5. País, grupo de países o territorio de destino
Shipped by vessel, o Maritime Transport		ESPAÑA	ALGERIA
8. Número de orden; marcas, numeración; número y naturaleza de los bultos (1); designación de las mercancías (2)		7. Observaciones	
BITUMEN 40/50 PEN FOR ACCOUNT OF NAFTAL DIVISION BITUMES			
		B. Nueva bolsa (kg) u otra medida (litros, m³, etc.)	10. Facturas (sección facultativa)
			NT
		2183.704	
11. VISADO DE LA ADUANA O DE LA AUTORIDAD GOBIERNAMENTAL COMPETENTE		12. DECLARACION DEL EXPORTADOR	
Declaración certificada conforme Documento de exportación (2): Modelo EX n.º 1828043110035415 Del Aduana o autoridad gubernamental competente: TARRAGONA MARITIMA País o territorio de expedición: ESPAÑA En Tarragona, 13/07/2016		El que suscribe declara que las mercancías arriba designadas cumplen las condiciones exigidas para la expedición del presente certificado. Neel Marfina, S.L. TARRAGONA, 13/07/2016 Fdo. Francisco Javier Vela Cortés D.N.I. 30.957.3563	
			

A2.1.6.11. Certificate of quantity by Inspectors



COPIA/COPY

"INSPECTORATE AS AN INSPECTION COMPANY"

CERTIFICATE OF QUANTITY

B/L n° : SHIKDA
Vessel : RAS TOMB
Port : TARRAGONA
Product : BITUMEN 40/50 PEN
Date : July 16th 2016

Certific. Num : ESOJL/16003790

We Inspectorate as Inspectors, hereby confirm having Witnessed Quantity Inspection of the cargo loaded on board on MT RAS TOMB .

Quantities based on Shore Tank 028 measurements and calculations before and after Loading:

	LITRES 15°C	METRIC TONS AIR
Quantity Loaded:	2.093.675	2.183,704

The foregoing is a correct statement of BITUMEN 40/50 LOADED AT CEPESA-TARRAGONA
Condition of Shore Line: Full before and after loading



A2.1.6.12. Certificate of quality by Inspectors.



COPIA/COPY

"INSPECTORATE AS AN INSPECTION COMPANY"

Vessel **RAS TOMB**
 Port **TARRAGONA**
 Product **BITUMEN 40/50 PEN**
 Date **July 15th 2016**

Certific. Num. : ESOJLJ18003798

CERTIFICATE OF QUALITY

We Inspectorate as Inspectors, hereby confirm having Witnessed Quality Inspection of the cargo loaded on board on MT RAS TOMB which specification is as follows.
 Analysis carried out on a shore 028 composite sample, at Refinery's Laboratory, witnessed by Inspectorate:

Characteristics	Product: Bitumen 40/50	RESULTS	TEST METHOD
Specific gravity, 25° C/ 25°C		1,040	NFT 66-007
Penetration 25°C, 100g,5s,dmm		46	EN 1426
Softening Point, C°		51.6	EN 1427
Penetration Index		-1.0	EN 12591
Flash Point (C.O.C.), C°		296	EN 22592
Ductility at 25°C,5cm/min, cm	Higher than	60	EN 13359
Solubility in tetrachloroethylene, % w	Higher than	99	EN 12592
Paraffin wax content, % w	Less than	4,5	EN 12608-2
Tests on residue from RTFOT :			
Change of mass, %w	Less than	-0,26	EN 12607-1
Retained penetration, %	Higher than	58,7	EN 1426
Softening point, C°	Higher than	59,2	EN 1427
Increase in Softening point ; C°	Less than	7,6	EN 1427

When witnessing analysis the responsibility of Inspectorate is strictly limited to ensuring a representative aliquot during the testing and the tests were carried out on the correct sample in accordance with standards and methods. Inspectorate is not responsible for the proper calibration and good order of the laboratory equipment, instrumentation or reagents used by others, nor for the competence of the personnel performing the test, and accepts no liability in this regard. The sole responsibility for the accuracy of the results remains with the performing laboratory.

By Inspectorate Española, S.A.
 Director General

A2.2. MT RHOUD EL FARES.

A2.2.1 Hoja de tiempos (SOF).

STATEMENT OF FACTS			
Agents		Arrival	Departure
TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARITIMA	Tugs	2	1
Port	Draft FW	9.55	5.60
TARRAGONA	Draft AFT	8.90	6.60
Vessel	HSFO	270.00	270.00
RHOUD EL FARES /	LSFO		
Owner	DO	80.00	63.00
HYPROC SHIPPING SPA/OPP	LO	38.280.00	38.280.00
	FW	130.00	210.00
Cargo			
DISCHARGING ABOUT 20000 MT OF PROPANE IN BULK AT TARRAGONA			
Facts	Date		
End of Sea Passage	02/08/2016 17:45		
Notice of readiness tendered	02/08/2016 17:45		
Pilot on Board	02/08/2016 18:05		
First line	02/08/2016 19:40		
All fast	02/08/2016 20:20		
Gangway	02/08/2016 20:30		
Notice of readiness received	02/08/2016 20:30		
Arms connected	02/08/2016 21:25		
Inspection Completed	02/08/2016 23:45		
Discharging operations started	03/08/2016 00:25		
Discharging operations completed	08/08/2016 16:25		
Blowing lines started	06/08/2016 14:30		
Blowing lines completed	06/08/2016 14:50		
Arms disconnected	06/08/2016 15:00		
Inspection Completed	06/08/2016 15:30		
Documents on board	06/08/2016 15:45		
Vessel sailed to	08/08/2016 16:45		
Remarks			

<p>Captain/Chief Officer</p>  	<p>TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES Agency</p> <p>TARRAGONA, SEPTEMBER 8, 2016</p>  <p>TRANSCOMA SHIPPING</p>	<p>REPSOL BUTANO, S.A</p>  <p>REPSOL</p>
--	--	--

A2.2.2. Notice of Readiness accepted.

A :	MASTER
Terminal : REPSOL	Date : 02-09-2016
Terminal :	Date :
Ship.....RHOUD EL FARES	Voyage N°.....17-2016.....
Navire	N° de Voyage
Port :.....TARRAGONA.....	
Port:	

NOTICE OF READINESS

Dear sirs,
Messieurs,

This is to declare that the vessel under my command arrived.
J'ai l'honneur de déclarer que mon navire est arrivé.

On road On: 02nd SEPTEMBER 2016 at 17h 45
Sur rade le: à

Hours (local time =GMT+02)
Heures (heure local)

At your disposal to bond/Discharge her cargo:
À votre disposition pour charger/décharger sa cargaison

According to the Charter – Party terms.
Suivant les termes de la Chartre – Partie.

Signature (Master)
Signature (Capitaine)



Received by Shippers/Receivers (or their Represent(itive)
Reçu par les Chargeurs/Réceptionnaire (ou son représentant)
...
Time (hours) Day Month Year
Heure (local) Jour Mois Année

Name (capital letters): RODRIGUE LLIBRE
Nom (lettres capitales)

Signature (receiver)
Signature (receptionnaire)



A2.2.3. Certificado de Cantidad descargada.

To Whom It May Concern

This copy is being provided for courtesy purposes only, and does not give any person or company other than our named client a right to rely on these results. No warranties, express or implied, including the warranty of due diligence and care mentioned elsewhere, shall extend to any party other than such named client.

Report no. 10401temp2459
 Report date 02/Sep/2016
 Object RHOUD EL FARES
 Product PROPANE
 Location TARRAGONA, REPSOL BUTANO
 Outturn Date 06/Aug/2016

Saybolt Spain
 Pº Castellana, 127 2ºA
 28046 Madrid
 Tel: +34 91597 0267
 Fax: +34 91597 0715
 Website: www.saybolt.com
 E-mail: saybolt@corelab.com

CERTIFICATE OF QUANTITY DISCHARGED

The undersigned independent Saybolt Surveyor herewith declares that the quantity of propane discharged by the above mentioned vessel amounts to:

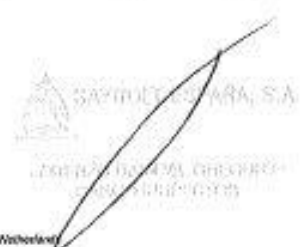
	Gross		
Liters at 15°C	35.617.327		
Metric Tons (Vac)	19.578.985		
Metric Tons (Air)	19.535.031		

These quantities have been determined by: Measurement of Shoretanks

Outturn Density 15°C	
Outturn Date	06/Aug/2016

Criteria used:		
Metric Tons Vac to Metric Tons Air	Table 56	
Metric Tons Air to Long Tons	Table 1	0,984208

Remarks
 * Quantities as calculated by Saybolt only




Printed: 06/Sep/2016 SAE_CCO16_V1 7 008_esp010

Saybolt España S.A. is a company established under the laws of the Kingdom of the Netherlands (Country Code) in Rotterdam, The Netherlands.

to the point. Time is money.

A2.2.4. Unloading Meeting by Vessel.




HYPROC SHIPPING COMPANY


UNLOADING MEETING

SHIP : LPG RHOUD EL FARES	PORT : TARRAGONA
Round: 17-2016	Berth: PIER REPSOL
CARGO: PROPANE	QUANTITY B/L: 19549.540 MT
REPSOL RECEIVER	FOR SHIP
Max pressure:	15 BARS
Max Temperature:	10
Mini Temperature:	-5
Qty to disch:	B/L
Rate:	220 MAX
Stop At:	<i>1 Hour to end</i>
Blowing line:	<i>10 MINUTES</i>

Date: 02-09-2016

REPSOL Receiver





ONLY FOR RECEIPT

A2.2.5. Hoja de vacíos de llegada por el inspector.

To Whom It May Concern
 This copy is being provided for courtesy purposes only, and does not give any person or company other than the named client a right to rely on these results. No warranties, express or implied, including the warranty of due diligence and care mentioned elsewhere, shall extend to any party other than such named client.

Report no. 104016002459
 Report date 02/Sep/2016
 Object RHCARD EL FARES
 Product PROPANE
 Location TARRAGONA, REPSOL BUTANO

Raybot Spain
 Pº Colón, 137 2º
 08004 Mataró
 Tel. +34 938 60 00 00
 Fax +34 938 61 01 00
 EMail: raybot@raybot.com

ULLAGE REPORT ARRIVAL
 Before Discharge

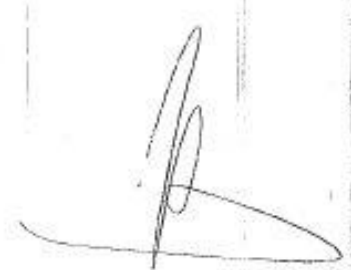

Tank number		1P	1B	2P	2B	3P	3B
Tank capacity 100%	Liters	4479030	4482450	7369330	7378760	5359650	5356170
LIQUID PHASE							
Image	cm	14772	14770	14766	14769	14773	14761
Final correction	cm						
Tape correction	cm						
Trim correction	cm	-34	-34	-53	-53	-43	-43
Heel correction	cm						
Other corrections	cm						
Corrected image	cm	14738	14736	14713	14716	14730	14718
Observed volume	cm	4,767,820	4,766,020	7,263,020	7,267,650	5,240,600	5,271,240
Temperature	°C	-39,3	-39,5	-37,9	-37,9	-39,3	-39,5
Shrinkage factor		0,99825	0,99825	0,99833	0,99833	0,99825	0,99825
Corrected Volume	Liters	4,778,499	4,771,618	7,263,685	7,265,312	5,261,420	5,282,015
Density 15°C	kg/l	0,5095	0,5095	0,5077	0,5077	0,5095	0,5095
V.C.F. Table	Gal	1,1403	1,1403	1,1356	1,1356	1,1403	1,1403
GSV	Liters 15°C	5,449,095	5,454,870	8,225,928	8,227,776	5,999,550	6,002,907
W.C.F.	kg/l	0,5054	0,5054	0,5068	0,5068	0,5054	0,5054
Metric Tons Air		2,755,973	2,755,893	4,167,258	4,168,191	3,031,670	3,033,888
VAPOUR PHASE							
Vapour Volume	Liters	91,210	92,850	113,310	121,110	89,250	94,930
Temperature	°C	-13,8	-13,8	-13,4	-13,4	-13,8	-13,8
Shrinkage factor		0,99907	0,99907	0,99909	0,99909	0,99907	0,99907
Corrected Volume	Liters	91,128	92,764	113,202	121,000	89,107	94,842
Gauge Pressure	Kg/cm2	0,303	0,303	0,303	0,303	0,303	0,303
Mole Mass	gm/Mole	44,096	44,096	44,096	44,096	44,096	44,096
Vapour weight factor	MT/ou m	0,0026768	0,0026768	0,0026716	0,0026716	0,0026768	0,0026768
Vapour weight	Metric Tons Air	0,244	0,248	0,302	0,323	0,238	0,254
TOTAL 8 PRR TANK							
Metric Tons Air		2,754,217	2,757,139	4,167,558	4,168,514	3,031,909	3,034,123
SUMMARY							
On Board	Metric Tons Air	19,913,499					
DRAFT							
Fore	m	8,90					
Aft	m	8,55					
Trim	m	0,60					
Heel							
Gauge equipment		VESSEL					
Sea Condition		CALM					
SURVEY DATE 02-Sep-16							
SURVEY TIME 22:00							
REMARKS							
Tables used: Table 64 Vapour equations used: VDF=(PP+1.053)(1.053) x (273+(T+273)) x (M.M./22400) x WCF T56 / Den'							

Only for Surveying
Temp. 15°C

CHS Office
 (Ship office) (Name & Rank)
 021_10761493_16027

the point. Time is money.

A2.2.6. Cargo report on arrival by vessel.

CARGO REPORT		Condition						
PORT/LOCATION: TARRAGONA		TERMINAL: REPSOL		DESTINATION: ARZEW			VOYAGE NO: 17-2016	
DATE: 09-02-2016 21:28:56		THIS REPORT COVERS Before Discharging		DRAFT/TRIM: METERS FOUR: 8.90 AFT: 9.55 TRIM: -0.63			DECK (PORT) LIST: 0.00	
	CT1P	CT1S	CT1T	CT2S	CT3P	CT3S	DECK P	DECK S
Cargo	PROPAN	PROPAN	PRO	PRO	PROPAN	PROPAN	NONE	NONE
Obs. LEVEL	14.772	14.770	14.798	14.769	14.779	14.761	0.000	0.000
Trim Corr.	-0.034	-0.034	-0.053	-0.053	-0.043	-0.043	0.000	0.000
Head Corr.	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Tank Corr.	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Corr. LEVEL	14.738	14.736	14.745	14.716	14.736	14.718	0.000	0.000
Total Tank Volume	4879.03	4882.85	3689.33	7378.76	5359.85	5366.17	100.59	241.39
Liquid volume(20C)	4787.82	4790.00	7256.00	7257.65	5278.60	5271.24	0.00	0.00
Liquid Temp(C)	-39.3	-39.5	-37.9	-37.9	-39.3	-39.5	15.6	15.6
Shrink. Factor	0.99826	0.99825	0.99830	0.99830	0.99816	0.99825	1.00002	1.00002
Liquid Net Volume	4419.180	4454.866	8226.222	8228.067	5998.658	6002.905	0.000	0.000
LIQ. Density at 15C(kg/l)	0.5065	0.5065	0.5077	0.5077	0.5065	0.5065	0.5800	0.5800
Vol. Corr. Factor to 15C	1.14012	1.14080	1.13564	1.13564	1.14012	1.14080	1.00000	1.00000
Total Liquid	2760.01	2762.89	4176.45	4177.39	3038.32	3040.67	0.00	0.00
Vapour volume(20C)	91.13	92.77	113.20	120.99	89.17	94.84	100.59	241.39
Vapour Temp(C)	-13.9	-13.9	-13.1	-13.4	-13.9	-13.9	15.6	15.6
Shrink. Factor	0.99907	0.99907	0.99909	0.99909	0.99907	0.99907	1.00002	1.00002
Vapour Net Volume	91.132	92.770	113.201	120.995	89.166	94.845	100.587	241.391
Rel. Vapour Press(Bar)	0.30300	0.30300	0.30300	0.30300	0.30300	0.30300	0.60000	0.60000
Vap. Density at 15C(kg/m ³)	2.6752	2.6752	3.5196	3.5196	2.6752	2.6752	0.0000	0.0000
VAP. WEIGHT VAC	0.244	0.248	0.398	0.426	0.239	0.254	0.000	0.000
Total Metr. Tonnes Vap	2760.257	2763.134	4176.851	4177.816	3038.559	3040.725	0.000	0.000
Total Metr. Tonnes Air	3139.910	3145.060	4732.673	4733.762	3456.493	3461.019	0.000	0.000
Total Cargo in metric Tonnes Vac: 19957.346		Total Cargo in metric Tonnes Air: 22668.916				Total		
Cargo	PROPAN	PRO						
Mol Weight	44.000	58.000						
Table Type	T54H	T54B						
Before Discharging(VI1602.079)	8354.657						19957.346	
Remarks BEFORE DISCHARGING TARRAGONA PORT 17-2016								
Sign on behalf of:								
								

A2.2.7. Hoja de vacíos a la salida por el inspector.

A. GARD LABORATORIES COMPANY

To Whom It May Concern
 This copy is being provided for courtesy purposes only, and does not give any person or company other than our named client a right to rely on these results. No warranties, express or implied, including the warranty of due diligence and care mentioned elsewhere, shall extend to any party other than such named client.

Report no: 104018arg0459
 Report date: 02/Sept/2010
 Object: RHOURD EL FARES
 Product: PROPANE
 Location: TARRAGONA, REPSOL BUTANO
 Outturn Date: 05/Aug/2010

Report from:
 Pº Castellón, 12-13º
 28045-Madrid
 Tel: +34 91597 4107
 Fax: +34 91597 4111
 Website: www.aalborg.com
 Email: saybolt@aalborg.com

ULLAGE REPORT DEPARTURE
 After Discharge

Tank number		1P	1S	2P	2S	3P	3S
Tank capacity 100%	Litres	4870000	4882850	7889000	7878760	6009820	6088170
LIQUID PHASE							
Innaga	cm	607	534	603	699	545	788
Foot correction	cm						
Tape correction	cm						
Tem correction	cm	-32	32	-76	-76	-63	-87
Head correction	cm						
Other corrections	cm						
Corrected innaga	cm	475	502	606	623	482	722
Observed volume	cm	14,576	20,300	198,600	176,516	24,380	94,390
Temperature	°C	-39,0	-38,0	-37,5	-37,6	-38,0	-38,0
Shrinkage factor		0,99827	0,99827	0,99833	0,99831	0,99827	0,99827
Corrected Volume	Litres	14,545	19,285	198,616	176,212	24,338	94,227
Density 15°C	kg/l	0,5088	0,5088	0,5077	0,5077	0,5085	0,5085
W.C.F. Table	%	1,1381	1,1381	1,1366	1,1366	1,1381	1,1381
GSV	Litres 15°C	16,588	21,108	215,246	200,001	27,723	107,334
W.C.F.	kg/l	0,5054	0,5054	0,5068	0,5068	0,5054	0,5054
Netto Tons oil		8,373	11,095	110,905	101,321	14,011	54,357
VAPOUR PHASE							
Vapour Volume	Litres	4,864,480	4,857,600	7,200,430	7,202,360	6,235,470	6,271,780
Temperature	°C	-30,7	-30,4	-30,2	-29,3	-31,4	-31,0
Shrinkage factor		0,99953	0,99954	0,99955	0,99958	0,99951	0,99952
Corrected Volume	Litres	4,857,308	4,855,421	7,189,888	7,191,879	6,227,523	6,263,978
Gauge Pressure	Bar	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200
	kg/cm²	0,204	0,204	0,204	0,204	0,204	0,204
Mo's Mass	g/Mole	44,098	44,098	44,098	44,098	44,098	44,098
Vapour weight factor	M/CeM	0,0026502	0,002647	0,0026449	0,0026419	0,0026479	0,0026536
Vapour weight	Netto Tons Air	12,678	12,852	19,016	18,997	14,160	13,858
TOTALS PER TANK							
Netto Tons Air		21,240	24,538	115,951	120,318	28,171	68,219

SUMMARY	
On Board	Netto Tons Air 378,437
Arrival	Netto Tons Air 18,953,468
Discharged	Netto Tons Air 18,626,631
	Litres 15°C 38,657,327

DRAFT	
Fore	m 5,60
Aft	m 6,60
Trim	m 1,00
Heel	
Gauge equipment	W-5251
Sea Condition	CALM

REMARKS Tables used: Table 56
 Vapour expansion usage: $VDF = (Pp + 1.033) / (1.033) \times (273 / (T + 273)) \times (M.M. / 22400) \times .168867 \times WCF T05 / Dm^3$

Only for Reporting

Lings

Chief Officer (Mater's Book)

Seal

Seal

Seal

Saybolt Corporation Ltd
 C/ Ramunda Fernández Villaverde 11, Edificio 40
 28003 Madrid
 www.saybolt.com/saybolt

Tel: 91 597 4142
 Fax: 91 597 4111
 saybolt@aalborg.com

Fast to the point. Time is money.

A2.2.8. Cargo report on departure by vessel.

ShipManager-88 Version:5.0		RHOUD EL FARES		09-06-2016				
CARGO REPORT		Condition						
PORT/LOCATION : taragona		TERMINAL : REPSOL	DESTINATION : ARZEW		VOYAGE NO : 13-2016			
DATE :09-06-2016 13:31:34		THIS REPORT COVERS After Discharging		DRAFT/TRIM : METERS FORE : 5.60 AFT : 5.60 TRIM : -1.00				
				DEG+(W/CT) LIST : 0.60				
	CTIP	CTIS	CT2A	CT2S	CT3P	CT3S	DECK P	DECK S
Cargo	PROPAN	PROPAN	PRO	PROPAN	PROPAN	PROPAN	NONE	NONE
Obs LEVEL	0.507	0.554	0.888	0.899	0.545	0.789	0.000	0.000
Trim Corr	-0.032	-0.032	-0.075	-0.076	-0.063	-0.067	0.000	0.000
Heel Corr	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Tong Corr	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Corr LEVEL	0.475	0.502	0.808	0.823	0.482	0.722	0.000	0.000
Total Tank Volume	4879.08	4882.85	7869.33	7778.76	5399.85	5366.17	100.59	241.39
Liquid volume(20C)	14.57	20.33	168.90	176.51	24.38	94.39	0.00	0.00
Liquid Temp(C)	-39.0	-39.0	-37.5	-37.6	-39.0	-39.0	75.6	15.6
Shrink Factor	0.99827	0.99827	0.99832	0.99831	0.99827	0.99827	1.00002	0.00002
Liquid Net Volume	16.565	23.122	191.258	200.807	27.719	107.338	0.000	0.000
Liq Density at 15C(kg/m3)	0.5065	0.5065	0.5077	0.5077	0.5065	0.5065	0.5800	0.5800
Vol Corr Factor to 15C	1.13910	1.13910	1.13894	1.13894	1.13910	1.13910	1.00000	0.00000
Total liquid	8.39	11.71	97.45	101.54	14.04	54.37	0.00	0.00
Vapour volume(20C)	4857.52	4855.42	7189.98	7191.88	5327.52	5263.97	100.59	241.39
Vapour Temp(C)	-30.7	-30.4	-30.0	-29.9	-31.4	-31.0	15.6	15.6
Shrink Factor	0.99852	0.99854	0.99855	0.99856	0.99851	0.99852	1.00002	0.00002
Vapour Net Volume	4857.115	4855.420	7189.941	7191.875	5327.519	5263.975	100.587	241.391
Rel. Vapour Press(Bar)	0.20000	0.20000	0.20000	0.20000	0.20000	0.20000	0.00000	0.00000
Vap. Density at 15C(kg/m3)	2.6401	2.6308	2.6347	2.6314	2.6477	2.6434	0.8000	0.8000
VAP.WT(MT VAC)	12.824	12.803	18.943	18.925	14.106	13.915	0.000	0.000
Total Metr.Tonnes Vac	21.214	24.514	116.096	120.468	28.146	68.281	0.000	0.000
Total Metr.Tonnes Air	22.331	26.085	128.905	133.879	30.031	75.673	0.000	0.000
Total Cargo in metric Tonnes Vac: 378.720		Total Cargo in metric Tonnes Air: 416.909						
Cargo	PROPAN	PROPAN	PRO	PROPAN	PROPAN	PROPAN	Total	
Mol Weight	44.000	44.0008		44.000	44.000	44.000		
Table Type	T54B	T54B		T54B	T54B	T54B		
Before Discharging		11602.680			8354.670		19957.350	
After Discharging(Vol)42.156		216.564					378.720	
Discharged	1460.524	8118.106					19578.630	
Remarks AFTER DISCHARGING TARRAGONA REPSOL								

