



MASTER ACCESO A LA ABOGACÍA

Trabajo Fin de Master

INFORME JURÍDICO ACERCA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

Teoría y Práctica

Enero de 2019

Profesora: D^a Ana Fernández Pérez
Autor: Lucas Jiménez Maroto

ÍNDICE

I. Introducción	3
II. El contrato de fletamento versus el contrato de transporte de mercancías	6
i. Planteamiento	6
ii. Tipos de contrato	7
III. Legislación aplicable al contrato de fletamento	9
IV. Análisis del Contrato de Fletamento	12
i. En las Reglas de la Haya	12
ii. En la Ley de Navegación Marítima 14/2014	17
iii. En el Convenio de Rotterdam 2008	27
V. Análisis e interpretación del contrato de fletamento entre empresas	30
i. Planteamiento	30
ii. Estandar Baltim	30
iii. Concepto Backhaul	32
iv. Nominación del buque	35
v. Características técnicas del buque	37
vi. Muelles a disposición del fletador	38
vii. Precios por toneladas	40
VI. Conclusiones	42
BIBLIOGRAFÍA	45
ANEXOS	47
ANEXO 1: Recap de Contrato de Fletamento	48
ANEXO 2: Bill of Lading	53
ANEXO 3: Notice of Readiness	54

I. Introducción

La Península Ibérica se ha configurado históricamente como un territorio de larga tradición comercial, habitada desde tiempos ancestrales por multitud de culturas y pueblos, ha servido de plataforma para el asentamiento y desarrollo de estos, usando el mar Mediterráneo que la semicircunda como su principal vía de comunicación con otros pueblos, que han dado origen a lo que hoy en día es nuestra civilización. Se configura no solamente como vehículo transmisor de culturas, sino a su vez, y dada la naturaleza indómita del ser humano en lo que a la búsqueda del bienestar y lo desconocido, se configuró en sus orígenes como vehículo creador de normas para el transporte inicialmente de mercancías y más modernamente de pasajeros.

El presente trabajo aborda una figura esencial del Derecho mercantil como es el contrato de fletamento, el cual ha contribuido a garantizar en último término el desarrollo del comercio marítimo a través del establecimiento de reglas a través de las cuales se pudieran expandir no solo las mercancías, sino también las ideas y las posibilidades de conquista que tan ínsita aparecen en el ser humano.

No resulta aventurado destacar la importancia que el Derecho, y en concreto el derecho asociado al transporte marítimo de personas y mercancías, ha tenido en el desarrollo de las civilizaciones, su progreso económico y social, la expansión de nuevas técnicas, pensamientos y conocimientos. Sin duda todo ello no habría sido posible sin la irrupción de costumbres atinentes al transporte marítimo, que procurase crear un marco normativo previsible y por tanto acotar el límite de servicio y responsabilidad y que permita a más operadores dedicarse a la actividad que más ha contribuido a desarrollar económicamente los pueblos.

Dentro de estas regulaciones relacionadas con el transporte marítimo versa el presente trabajo, sobre un contrato en particular, cual es el contrato de fletamento, esto es, el contrato por el cual un porteador se compromete a poner su buque a disposición de un cargador, en nuestro caso particular para el transporte de mercancías de un punto de carga a un punto de destino recibiendo como compensación un precio determinado o

flete. La profesionalización de esta actividad no solo ha venido a completar las figuras que aparecen en este contrato, incorporando al mismo, amén de las consabidas de cargador y porteador, las de consignatario, destinatario, fletador, etc. sino también ha configurado el régimen de responsabilidad de los mismos, y a establecer los límites de la misma y que ha permitido el desarrollo constante de este sector crucial para el progreso y bienestar de las civilizaciones.

El presente trabajo plasma el conocimiento adquirido en el departamento jurídico de Trading de Carbón de una empresa eléctrica española de ámbito internacional, por lo que el análisis contractual que se realiza en el mismo, siempre estará perfilado hacia las pólizas de fletamento suscritas en el comercio internacional de carbón, identificamos pues estos contratos de fletamento como contratos de transporte de carbón, si bien en puridad para algunos autores el contrato de fletamento pudiera representar la mera puesta a disposición de un buque a las órdenes de un fletador.

El método utilizado en la confección del trabajo es pues, a partir de un acuerdo de fletamento cerrado mediante el documento *recap* incluido en Anexo, se ha analizado toda la información contenida en el mismo. Para la debida interpretación de los términos utilizados y de la legislación aplicable, se ha hecho uso de los recursos bibliográficos existentes en la biblioteca de la CRAI, destacando entre ellos el Memento Práctico (contratos Mercantiles) de Ediciones Lefevre, así como de la documentación de diferentes cursos que sobre la materia están disponibles para los trabajadores del departamento jurídico de Trading de Carbón, antes mencionado, a los que he tenido acceso, destacando de entre ellos el de Alex Davey “Foundation Diploma in Time Charterparty” Lloyd’s Maritime Academy. La estructura del trabajo sigue un guion consistente en una breve introducción de las características y tipologías del contrato de fletamento, sobre todo, en contraposición con el contrato de transporte de mercancías con emisión de conocimiento de embarque, para continuar con la normativa convencional o nacional que ha regulado históricamente esta figura contractual, para a continuación concluir con un análisis de la evolución de la responsabilidad de los porteadores a lo largo de la legislación. Se proporciona un ejemplo práctico de un acuerdo de fletamento real, con una explicación de los principales aspectos a negociar, y

que si bien no constituyen materia estrictamente legal, proporciona los elementos esenciales sobre los que se manifiesta la legislación y sobre los cuales aparecen con mayor recurrencia las Litis entre empresas, en este tipo de contratación.

II. El Contrato de Fletamento versus el Contrato de Transporte de Mercancías

i. Planteamiento

El contrato de fletamento o también conocido en los países hispanos por su expresión en inglés Charter Party, proviene de la locución latina *Carta Partita*, lo cual nos sitúa el origen del mismo en la edad media en las riberas del Mediterráneo, donde las condiciones del transporte de determinadas mercancías se escribían en duplicado en un pliego de papel para después romperlo por la mitad, quedándose el propietario del buque una parte de la carta y el propietario de las mercancías a transportar con la otra mitad.

Fueron los fenicios los que iniciaron en el mar Mediterráneo los transportes de mercancías de un puerto a otro, no obstante, en aquellos albores del comercio marítimo, eran los propietarios de las mercancías los que se dotaban de un buque para el transporte de las mismas, con lo cual no era necesario la celebración de contrato alguno.

Esta misma práctica fue llevada a cabo a lo largo de los siglos por Egipcios, Griegos y Romanos, si bien se puede observar cómo es cada vez más frecuente la diferenciación del propietario de las mercancías del propietario del buque. Era práctica habitual que el dueño de las mercancías acompañara a estas durante la travesía, dando instrucciones sobre su carga, estibaje y descarga. Es por ello que, durante este periodo, no puede hablarse de un régimen diferenciado de responsabilidad en el transporte, dado que el riesgo de pérdida de las mercancías (muy alto en aquel periodo) difícilmente podía ser transferido en su integridad al Porteador marino.

El avance de los tiempos, la especialización en el trabajo y de la navegación, el aumento del tamaño de los buques y sobre todo el desarrollo industrial y comercial de las ciudades de interior, motivan la aparición de nuevas figuras que intervienen en el tráfico marítimo: agentes, consignatarios, representantes, etc. Es en este momento cuando se hace preciso establecer en un documento escrito: la prestación del servicio, el resumen de derechos y obligaciones de este transporte, así como un régimen temporal de transmisión del riesgo de la pérdida o merma de las mercancías.

Es precisamente este alto riesgo de pérdida o merma de las mercancías en el transporte marítimo en sus albores, lo que justifica la aparición de esta modalidad contractual, dado que si bien pudiera identificarse al fletamento con un contrato de transporte, donde lo que se contrata es un servicio de transporte de mercancías de un punto a otro, en el caso del fletamento en sus orígenes, el porteador ponía como hemos visto su embarcación a las órdenes de un representante del cargador, limitando de este modo y de sobremanera su responsabilidad, el avance de la técnica de navegación ha hecho de igual modo evolucionar esta figura hacia la más conocida del contrato de transporte marítimo donde es ahora la mercancía y su transporte la que se sitúa como pieza angular u objeto del contrato. No obstante lo anterior, en la práctica, a cualquier contrato de transporte de mercancías por mar, se le conoce como contrato de fletamento, por ello indicar que a lo largo del trabajo usaremos esta denominación, pero en el bien entendido caso de que nos referimos a ambos modelos.

ii. Tipos de contrato

Repasados los antecedentes históricos podemos empezar identificando las figuras imprescindibles en el contrato de fletamento, las mismas son, el propietario de las cargas o Cargador y el propietario del barco o Porteador (Ateniéndonos a los orígenes del contrato las figuras imprescindibles sería el propietario del barco y el fletador) Desde un punto de vista de la ciencia jurídica, podemos adjetivar y definir el contrato como: contrato sinalagmático, entre el propietario del buque y el propietario de las mercancías, para la puesta en servicio del buque y de la tripulación del mismo, por un periodo de tiempo o un servicio determinado, para el transporte de mercancías legales entre puertos seguros.

Desde sus orígenes han existido dos tipos fundamentales de contratos de fletamento: en régimen de **conocimiento de embarque** (referidas a mercancías determinadas por peso, medida o clase) por un lado y atendiendo al tipo de servicio que se contrataba, **un contrato por viaje** (en la cual las partes acordaban llevar las mercancías

de un puerto a otro) o **un contrato por tiempo** (en el cual el barco, con su tripulación y conocimiento era puesto por el propietario o armador a disposición del dueño de las mercancías a ser transportadas por un periodo de tiempo determinado) No es necesario destacar que el régimen de responsabilidad y derechos para armador y propietario de las mercancías es diferente según estemos ante un contrato por tiempo o un contrato por viaje.

Resumamos brevemente los derechos y obligaciones de cada una de estas tipologías contractuales:

a) Contratos de fletamento por tiempo determinado

Para el fletante (propietario del buque) supone una garantía de utilización de su buque, así como una estabilidad en los ingresos, como contrapartida, los riesgos son la pérdida de oportunidades de optimizar beneficios en caso de una subida de tarifas del mercado.

Para el fletador (propietario de las mercancías) supone una garantía de costes de transporte, así como una garantía de disposición de medios de transporte. Como contrapartida principal pierde las oportunidades que ofrezca el mercado ante una bajada de tarifas.

b) Contrato de fletamento por viaje, o con conocimiento de embarque

Para fletante y fletador, las oportunidades que ofrece el mercado son aprovechadas por ambos alternativamente, dada la corta duración de este tipo de contratos.

III. Legislación aplicable al contrato de fletamento

Es preciso distinguir dentro del transporte internacional de mercancías por medios marítimos los llevados a cabo por líneas de transporte marítimo regular y los que son objeto de este estudio, contratos de fletamento. España por su ubicación geográfica rodeada de mares y océanos y su indudable vocación marinera y de conquista de tierras y mercados, ha desarrollado una importante necesidad de regular el transporte marítimo de mercancías, prueba de ello era la regulación incluida en el Código de Comercio (promulgado mediante Real Decreto de 22 de agosto de 1885) que dedicaba la sección primera del título III “*De los contratos espaciales del comercio marítimo*” a este tipo de contrato. En concreto el Código de Comercio dedicaba desde el artículo 652 hasta el artículo 718 a regular esta materia. Posteriormente a esa fecha la trasposición a nuestro ordenamiento jurídico de las Reglas de la Haya-Visby mediante la Ley el Transporte Marítimo de 1949 y finalmente, todo esta regulación fue derogada por la disposición derogatoria única c) de la Ley de Navegación Marítima nº 14/2014, de 24 de julio, debido a la adhesión de España a diferentes convenios internacionales y legislación propia que hablaremos a continuación.

Como se puede entender, el transporte marítimo tiene una evidente vocación internacional, y toda la legislación mencionada ha venido precedida de convenios internacionales que sobre la materia se han celebrado y por tanto la legislación española no es más que la trasposición de los mismos a veces con las reservas expresadas por España a los mismos en su proceso de ratificación, a veces sin ellas.

La comunidad internacional consciente de la importancia que el establecimiento de unas reglas claras podía tener en el fomento del comercio internacional no ha ahorrado esfuerzos para dotar al comercio internacional por vía marítima de una regulación unitaria que garantice la seguridad jurídica de las operaciones. A fecha de hoy y a pesar de la globalización y del incesante trasiego de mercancías entre todos los rincones del mundo, no ha sido posible el establecimiento de un marco normativo único ratificado por todos o

la mayoría de los estados relevantes en el comercio internacional y en los próximos epígrafes hablaremos de los últimos intentos llevados a cabo por la comunidad internacional.

El primer intento de la comunidad internacional para dotarse de un marco normativo que regule el transporte marítimo de mercancías parte del Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924, el resultado de este convenio fue la creación de un grupo de trabajo cuyos sesiones de trabajo se desarrollaron principalmente en La Haya y de ahí que finalmente se conozca el resultado de este Convenio como las Reglas de la Haya, este convenio entró en vigor el 2 de junio de 1931. Como principal característica se establecía la necesidad de expedir por el porteador un documento troncal del tráfico marítimo, el Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*) Entre sus principales objetivos, este convenio trataba de poner límites a los excesos de exención de responsabilidades que los porteadores incluían en sus Conocimientos de Embarque. El 23 de febrero de 1968 este Convenio sufrió modificaciones de calado a través del protocolo de Visby y por el protocolo SDR de 21 de diciembre de 1979. Las Reglas de la Haya han sido ampliamente aceptadas desde su promulgación por todos los países importantes desde el punto de vista de la potencia de su marina mercante, por lo que podemos incluir que la misma conforma el núcleo legislativo de referencia a nivel internacional y que el mismo sigue hoy en día vigente.

El protocolo de firma de Las Reglas de la Haya fueron extremadamente flexibles para los países y muchos de ellos (entre ellos España) incorporaron sus preceptos al ordenamiento interno por medio de leyes que no siempre respetaban fielmente los preceptos de las Reglas en su literalidad, lo que ha motivado que con el tiempo cada país haya incorporado en su ordenamiento interno, una versión de las RH que incorpora disposiciones que contemplan las reservas a las mismas y que por tanto, este proceso ha ido en detrimento de lo buscado por la RH, esto es la uniformidad normativa.

Motivado por este hecho la Comunidad Internacional ha iniciado un nuevo proceso uniformizador, en el que además se incorporaran y regularan los últimos avances

en comunicaciones digitales, etc. Este esfuerzo se materializó en las Reglas de Hamburgo de 1978 y las Reglas de Rotterdam de 2008. Las reglas de Hamburgo supusieron un esfuerzo baldío, dada el escaso reconocimiento que tuvieron las reglas por los grandes países. Las Reglas de Rotterdam parten de la premisa del fracaso de las Reglas de Hamburgo, ha supuesto un último intento de la Comunidad Internacional de dotarse de un régimen jurídico unitario, en la actualidad si bien ha sido firmado por países con potentes marinas mercantes (entre ellos España y Estados Unidos) aún no ha sido ratificado, por lo que este nuevo intento unificador deberá ser valorado en el futuro.

IV. Análisis del Contrato de Fletamento

i. En las Reglas de la Haya

Como hemos dicho anteriormente, la necesidad de redactar el Convenio de Bruselas (Reglas de la Haya) vino motivada por el abuso de los Porteadores en las causas de exacción de responsabilidades sobre la carga transportada.

La firma del Convenio supuso un primer paso en la defensa de los Cargadores y profesionalidad de los Porteadores, no por ello el Convenio dejaba de incluir algunas cláusulas de exención de responsabilidad altamente conflictivas y que motivo que muchos estados entre ellos España no aceptaran adoptar este cuerpo normativo hasta muchos años después de su promulgación y con la inclusión de las reservas que a lo largo de presente trabajo presentaremos.

La principal característica de las Reglas de la Haya es que son un conjunto normativo que para que sean de aplicación en el contrato establecido entre cargador y porteador, estos deben de cumplir alguno de los siguientes requisitos:

- Se firma un documento conocido como conocimiento de embarque por parte del porteador.
- El transporte marítimo tiene su origen en un puerto de un estado adscrito a este convenio
- Con independencia de la nacionalidad del fletador, buque, cargador, o cualquier otro interesado en el contrato de fletamento, se haga en el contrato mención expresa a la aplicación de las Reglas de la Haya.

a) Conocimiento de embarque (en inglés Bill of Lading)

El conocimiento de embarque es un documento que expide el porteador marítimo luego de cargar las mercancías en su barco, en varias copias, normalmente 3 o 4, con características de negociables o no negociables inscritas en cada una de las copias. Es por tanto el documento que se expide en el puerto de carga de las mercancías, su misión

fundamental es que es un título de tradición, esto es, debe ser presentado en original por el comprador en el puerto de destino a la vista del porteador para que este reconozca al legítimo propietario de las mercancías transportadas y autorice la descarga de las mismas. El documento admite el endoso total o parcial.

*El conocimiento de embarque se puede expedir por el porteador a la **orden** (permite la transmisión de la propiedad de las mercancías durante su transporte, sin la notificación de la operación al porteador) **nominativo** (para transmitir la propiedad de las mercancías es preciso además de la entrega del conocimiento de embarque la notificación de la operación al porteador) o al **portador**. Sin duda los conocimientos de embarque a la orden son los más utilizados en el comercio internacional por su flexibilidad y seguridad.*

Como hemos comentado durante el transporte de las mercancías constituye título de propiedad sobre las mismas, y por tanto es un valor negociable, faculta a su titular o poseedor a obtener financiación o proceder con las mismas facultades que si se trataran de las mercancías propiamente dichas.

En la actualidad el instrumento que ofrece la mayor garantía de pago de las mercancías vendidas en el comercio internacional, lo ofrecen las denominadas letras o cartas de crédito (letter of credit) Consistente en un instrumento ofrecido por los bancos, en el cual un banco del país de la empresa compradora contacta con un banco del país de la empresa vendedora, este último banco recibe del primero el encargo de abonar al vendedor sus mercancías contra la presentación por parte de este de una serie de documentos que acrediten la partida de las mercancías. En estos casos el vendedor que ha entregado las mercancías a satisfacción del porteador en el interior del barco, recaba una de las copias del conocimiento de embarque y entre otra documentación presenta la misma ante el banco local para proceder al cobro de las mismas. El pago se realiza por tanto de manera anticipada, con la emisión de la letra de crédito, pero condicionada al cumplimiento por parte del vendedor de una serie de requisitos, entre ellos la carga de las mercancías, sin novedad ni reservas en el buque que habrá de llevar las mismas hasta

las instalaciones del comprador, por tanto, en el proceso último de pago, la voluntad del comprador no interviene.

El ámbito de aplicación excluiría en principio a los contratos de fletamento, donde impera la libertad de forma, si bien en la práctica se han generalizado una serie de pólizas o formatos modelos, entre los que podemos destacar las pólizas GENCON (Contrato General Uniforme de Fletamento) MEDCON (para el transporte de carbón a granel) etc. No obstante, lo anterior, si con motivo del desarrollo del fletamento, se hiciera uso del conocimiento de embarque, en este caso el contrato quedaría sometido a las disposiciones del Convenio.

Las disposiciones del Convenio, exigen del porteador, garantizar la aptitud de la embarcación, de aprovisionar la embarcación convenientemente, así como de tener las bodegas en óptimas condiciones inmediatamente antes de proceder a la carga de las mercancías. Debe colaborar activamente en la carga (o supervisión de la carga) y en la correcta estiba. Finalmente es obligación del porteador entregar al Cargador un Conocimiento de Embarque, el cual servirá entre otras cosas de prueba de la existencia de un contrato de transporte y las condiciones en los cuales este se desarrollará. Por último, debe el porteador entregar las mercancías en el lugar indicado en el Conocimiento de embarque.

En el conocimiento de embarque, debe de incluirse información lo más precisa posible acerca de la naturaleza, cantidad y estado de la carga.

Son facultades del porteador, conforme establece el convenio, la anotación en el mismo, durante el proceso de carga, de circunstancias que acontezcan a la carga (daños, mermas, etc) estas anotaciones tienen el nombre de reservas.

El convenio faculta en general a porteador y cargador al establecimiento de cualesquier circunstancia que permitan la exoneración de responsabilidad, con la excepción de que la misma provenga de la negligencia o falta de cumplimiento de sus obligaciones y deberes.

Es por ello que se afirma en la doctrina, que para que nazca la responsabilidad del porteador ante daños o mermas en la mercancía es preciso la culpa.

En este punto es preciso detenerse, para mencionar que para el Convenio no es lo mismo el Porteador, que las personas que este pone en el buque (capitán, oficiales, marinería, etc) la negligencia del porteador le convierte en responsable, no así la negligencia de su tripulación, la cual paradójicamente es un motivo de exoneración de responsabilidad del porteador.

Sin más que mencionar, que aparte de la anterior, el Convenio contempla otras 15 razones por las cuales el porteador queda eximido de responsabilidad. Así como las habituales y genéricas de información inexacta proporcionada por el cargador para la conformación del Conocimiento de Embarque, o los cambios de ruta en alta mar para proceder al salvamento de bienes o vidas humanas.

No obstante todo lo anterior, si se demostrase la existencia de responsabilidad del porteador, este tiene limitada la cuantía de la misma, que a menos que el valor de las mercancías venga reflejada en el conocimiento de embarque y esta sea razonable y proporcionada a las mercancías cargadas, el valor de ese límite será el de 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga o 2 unidades de cuenta por cada kilogramo de peso bruto correspondientes a las mercancías dañadas o perdidas, aplicándose de ambos límites, el más elevado.

b) *Unidad de Cuenta*

La Unidad de cuenta corresponde al Derecho de Giro definido por el fondo Monetario Internacional, y que para cada estado se obtiene a través de un análisis realizado por el FMI de las transacciones que realiza ese país. La elección del país y por tanto de la divisa con lo cual se calculará la indemnización corresponderá al país cuya jurisdicción resulte competente para ver el litigio ocasionado.

Podrían llegado el caso, pactarse indemnizaciones distintas a las anteriores, si bien las

cantidades mencionadas en el Convenio actúan como límite inferior.

Si bien lo anterior se refiere a límites de indemnización, la cantidad real adeudada por el porteador culpable corresponderá al valor de las mercancías conforme al valor de la cotización en los mercados bursátiles o de otro tipo. Ningún límite se aplica a las indemnizaciones si se demuestra que los daños vienen motivados por el dolo del porteador.

Una vez arribada la carga a puerto de destino, establece el Convenio la obligatoriedad del porteador de entregar las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento de embarque, el cual podrá comprobar en presencia del porteador el estado de las mercancías, si de esta inspección se derivase la presencia de daños, o mermas, lo pondrá en conocimiento del porteador en mediante una Protesta (NOP, Note of Protest) el mismo día que se observen dichas pérdidas. En caso de que los vicios o mermas no sean aparentes, el destinatario dispone según el convenio de 3 días para emitir la NOP, pasado este plazo se presume que la carga ha sido entregada a plena satisfacción del destinatario y el porteador habrá cumplido plenamente sus obligaciones. En esta parte el Convenio entra en contradicción dado que si bien establece unos plazos muy estrictos para la emisión de las oportunas NOP, las mismas no cierran la puerta al ejercicio de la Acción de Reclamación por pérdida o daños en la mercancía que dispondrán de un año de plazo desde la fecha de entrega de las mercancías o desde la fecha en que estas debieron ser entregadas. Con estos antecedentes, las NOP se configuran como meras declaraciones de disconformidad, que elimina la presunción favorable al porteador, de haber entregado las mercancías en el mismo estado en que fueron cargadas.

ii. En la Ley de Navegación Marítima 14/2014

Comienza la ley haciendo un distingo de los diferentes tipos de fletamento, destacando, los mencionados en la introducción de este trabajo a saber:

- Fletamento en régimen de conocimiento de embarque.
- Fletamento por tiempo y por viaje.

Permite la Ley al fletador por tiempo y viaje subrogar a un tercero los derechos y obligaciones de su contrato de fletamento, salvo pacto en contra. Así como que este subarriendo consista en la otra modalidad de fletamento (en el de conocimiento de embarque)

Sobre las características del conocimiento de embarque que menciona la Ley, ya nos hemos expresado anteriormente cuando nos hemos referido al *Bill of Lading* , no obstante en este punto de la Ley destacar algún punto de importancia como es, que con la transmisión del documento se transfieren todos los derechos y obligaciones inherentes al fletador mediante el contrato de fletamento a excepción de los términos de jurisdicción y arbitraje que requieren un consentimiento expreso.

Mencionar de paso que la Ley considera al conocimiento de embarque como título ejecutivo, que por la emisión de varias copias del mismo, el portador se quedará liberado con la entrega de las mercancías a cualquier original que se le presente, en el cual debe figurar el número de copias del mismo emitidas, quedando el resto de copias amortizadas

La Ley menciona el contenido mínimo que ha de tener el conocimiento de embarque:

- Denominación Social y domicilio del portador

- Denominación social y domicilio del cargador, y si el conocimiento de embarque fuera nominativo también el del destinatario.
- Descripción de las mercancías **realizadas** por el cargador.
- Puertos de carga y descarga de las mercancías.
- Fecha de entrega de las mercancías del cargador al porteador y si estuviera pactado fecha de entrega en puerto de destino.
- Lugar de emisión del conocimiento de embarque y número de copias emitidas.
- La firma del capitán de barco, agente del porteador ambos con poder suficiente o porteador es imprescindible.

El documento puede emitirse en papel o soporte electrónico.

Conforme a la Ley 14/2014, el conocimiento de embarque da fe y representa prueba de la entrega de las mercancías, del cargador al porteador, en la cantidad y condiciones que figuran en el mismo. El conocimiento de embarque puede contener Reservas, esto es, comentarios del porteador respecto al estado de las mercancías cargadas, lo que priva al documento de fuerza probatoria respecto al objeto de la reserva.

a) Letter of Indemnity y Conocimiento de Embarque Electrónico

Llegados a este punto de conocimiento del documento conocimiento de embarque, merece la pena detenerse a explicar para la comprensión de la complejidad del transporte internacional de mercancías, de una práctica que si bien carece de encuadre legal es muy habitual, como es la emisión de las LOI's (Letters of Indemnity) o cartas de garantía por su locución española.

En la actualidad hay dos momentos en una transacción internacional de mercancías donde en la práctica se viene emitiendo las LOI's:

- *Un primer momento se produce cuando se cargan mercancías sobre el barco con defectos aparentes en las mismas. La emisión por parte del porteador de un conocimiento de embarque con reservas respecto a la cantidad, calidad o estado de las mercancías imposibilitará al cargador al cobro de las mismas, si como es práctica habitual el pago se produce con una Letter of Credit emitida por un banco del país de origen del cargador. Ante esta situación futurible de impago, el cargador firma un documento LOI de exención de responsabilidad hacia el porteador para que este emita un conocimiento de embarque sin reservas, lo que garantiza el cobro de las mercancías al cargador.*
- *Un segundo momento es a la llegada de las mercancías a puerto de destino antes de la llegada del conocimiento de embarque al mismo o extravío del mismo. Con la profesionalización de la marina mercante acaecida en los últimos años es cada vez más habitual sobre todo en trayectos de pocos días, que se presente el buque con las mercancías en puerto de destino y el conocimiento de embarque que ha sido remitido por el cargador a el titular vía Courier, no llega a puerto antes que el buque, esto en teoría impide al capitán dar la orden de desembarcar las mercancías dado que no se haya al tenedor legítimo de las mercancías, esta situación, nada deseable por los cuantiosos costes que acarrea la parada de un buque de gran tonelaje en puerto de destino, lleva en la práctica a que el destinatario emita una Letter of Indemnity en la que exime al capitán de toda responsabilidad por la descarga de las mercancías aun a pesar de que no se ha exhibido el Conocimiento de embarque, y asume toda la responsabilidad en caso de reclamaciones de terceros.*

Este segundo problema en la práctica es ya tan habitual, que se está realizando a nivel internacional diferentes Sistemas de emisión de conocimientos de embarque por vía telemática que elimine el formato papel y que provea al destinatario legítimo de las mercancías del conocimiento de embarque en un plazo casi inmediato a la emisión del mismo por parte del porteador. Estos programas son:

- *Sistema Bolero, auspiciado por SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Communications) en representación de los bancos operadores del comercio internacional y por La TTClub (Through Transport Club) en representación de los compañías de seguros. El Sistema se basa en la emisión de conocimientos de embarque o cualquier tipo de documentación electrónica mediante una plataforma de correo electrónico, validando dichos correos una firma electrónica que ofrece el Sistema a todos los agentes adscritos que intervienen en el comercio internacional a través del mismo. Los usuarios de este Sistema una vez adscritos, tienen la obligación de firmar el cumplimiento del Reglamento Bolero y un Contrato de Servicios, en estos dos documentos se explicitan las responsabilidades asumidas por los agentes intervinientes.*
- *Sistema auspiciado por el Comité Marítimo Internacional, este sistema informático, voluntario para las partes y que no altera el marco legislativo aplicable al contrato, exime al porteador de la emisión del conocimiento de embarque en ningún formato, este documento es sustituido por el envío de una clave privada del porteador al cargador a través del Sistema, mediante la cual puede realizar todas las operaciones que podría hacer con el documento papel. Si el cargador procede a la venta de las mercancías durante vigente el porte, el nuevo adquirente recibe del porteador a través del Sistema de una nueva clave privada. El porteador en este caso sabe en tiempo real quien es el propietario de las mercancías que transporta.*

Otra de las prácticas habituales que nos encontramos en los conocimientos de embarque son las reservas sin comprobación, esto es, un capitán no tiene los medios ni los conocimientos para comprobar que todo lo indicado por el cargador en el conocimiento de embarque es verdad, es por ello habitual encontrar en los mismos estas reservas de *imposibilidad de comprobación*. La Ley en cualquier caso concede Acción al

porteador para exigir la indemnización por los daños y perjuicios causados al mismo por la inexactitud de lo documentado en el conocimiento de embarque.

Conforme a la Ley 14/2014 constituyen **obligaciones del porteador** las siguientes:

- Poner a disposición el buque en lugar y fecha convenidos
- Garantizar la navegabilidad y cumplimiento de las características exigidas al buque (dimensión, tamaño, velocidad.
- Poner el buque a disposición en el puerto pactado.
- Poner el buque en el muelle pactado para realizar la carga.
- El porteador será responsable de una carga y estiba defectuosa, aun cuando la misma se haya realizado por el cargador.

b) Concepto de estiba

Se entiende por estiba las labores de acomodación de la carga en el buque, diferentes de la carga, el objeto de la estiba es por un lado, garantizar la estabilidad y seguridad del buque durante la travesía y por otro lado garantizar el aprovechamiento máximo de la capacidad de las bodegas del buque.

- Realización del viaje sin demora y por la ruta pactada.
- Deber de custodia de las mercancías.
- Arribada por inhabilitación del buque, que significa que en caso de una causa sobrevenida de falta de navegabilidad, el porteador se obliga a la custodia apropiada de las mercancías en puerto adecuado y a soportar los gastos de utilización de buques alternativos para evitar la pérdida de las mercancías. Si no hiciera lo anterior el porteador no devengará flete alguno.
- Garantizar la seguridad de las operaciones de descarga en puerto de destino. En los contratos de fletamento en régimen de conocimiento de embarque, salvo pacto en contrario es el porteador el que asume las operaciones y las responsabilidades de la carga, estiba, desestiba y descarga de las mercancías.

- Proceder a la entrega de las mercancías conforme al contrato suscrito. El porteador puede retener las mercancías mientras que el destinatario no le pague el flete y las demoras incurridas en puerto de carga cuando así lo establezca el conocimiento de embarque o el fletador sea la misma persona que el destinatario, aun cuando en este caso no venga especificado en el conocimiento de embarque.

Conforme a la Ley 14/2014 constituyen **obligaciones del fletador** las siguientes:

- Presentación de las mercancías para su embarque en lugar y fecha convenida, si el contrato suscrito es en régimen de conocimiento de embarque, el incumplimiento de esta obligación faculta al porteador a la rescisión del contrato y a la reclamación de daños y perjuicios.
- Presentación para embarque de mercancías de la naturaleza indicada en el conocimiento de embarque. Ante los embarques clandestinos, la Ley faculta al porteador a la descarga de los mismos si de su presencia se deriva peligro para la nave o el resto de la carga.
- Presentación de las mercancías peligrosas conforme a las disposiciones vigentes y pleno conocimiento y aceptación del porteador, de no cumplirse este requisito el porteador podrá descargar, destruir y neutralizar dichas mercancías sin reconocer la Ley ninguna indemnización al cargador en este supuesto.
- Pago del flete. Con las siguientes especificidades: si el cargador no carga la totalidad de lo contratado debe pagar flete también por lo dejado de cargar, No devengan fletes las mercancías perdidas durante el viaje, si devengan flete las mercancías averiadas por causas no imputable al porteador, el porteador puede finalmente retener las mercancías si no recibe el pago del flete a excepción que en el conocimiento de embarque se especifique que el destinatario es persona diferente del que contrató el flete.

Conforme a la Ley 14/2014 constituyen motivos de extinción anticipada de los contratos de fletamento las siguientes:

- Pérdida o inhabilitación física o administrativa del buque.
- Pérdida de las mercancías
- Fuerza mayor (circunstancias meteorológicas, guerras, etc.)
- Impedimento temporal para asumir las respectivamente las obligaciones de las partes por un tiempo que excede lo razonable.
- Modificación del destino del fletador
- Venta del buque, aquí hay que diferenciar si el buque ha iniciado el transporte o no, en el primer caso es obligación del adquirente del buque la finalización del porte. No siendo así para el caso de no haberse iniciado el transporte de las mercancías, donde el adquirente del buque no está obligado a respetar los contratos asumidos por el vendedor, marcando una clara diferencia en este aspecto con la legislación civil común.
- Impedimentos sobrevenidos durante el viaje que convierta la continuación del contrato en ilegal.

Llegados a este punto y en relación con el último supuesto de extinción del contrato de fletamento, destacar la cada vez mayor preocupación de los agentes que intervienen en el tráfico marítimo de garantizar la legalidad de las operaciones, y por ello incorporan en los contratos las llamadas cláusulas de Compliance, que no son otra cosa sino la posibilidad de extinguir un contrato de fletamento de manera inmediata, en caso de que una contraparte no actúe conforme a unos principios éticos (la mayoría de las empresas mencionan e incorporan en sus contratos sus propios códigos éticos y las que no disponen de los mismos mencionan el United Nations Global Compact (“GC”) Convenio Internacional auspiciado por la ONU consistente en 10 principios de actuación ética en materia de derechos humanos, respeto al desarrollo sostenible y al medio ambiente, comercio justo y lucha contra la corrupción, dichos principios son:

- *Principio N° 1. Apoyar y respetar la protección de los derechos humanos.*
- *Principio N° 2. No ser cómplice de abusos de los derechos.*

- *Principio N° 3. Apoyar los principios de la libertad de asociación y sindical y el derecho a la negociación colectiva.*
- *Principio N° 4. Eliminar el trabajo forzoso y obligatorio.*
- *Principio N° 5. Abolir cualquier forma de trabajo infantil.*
- *Principio N° 6. Eliminar la discriminación en materia de empleo y ocupación.*
- *Principio N° 7. Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.*
- *Principio N° 8. Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.*
- *Principio N° 9. Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.*
- *Principio N° 10. Las empresas e instituciones deberán trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidos extorsión y soborno.*

Una de las maneras más directas de conocer si una contraparte ha incurrido en violación de dichos principios (no siempre con posibilidad de persecución legal) es que las personas que forman parte de sus órganos de gobierno estén incluidas en alguna de las listas internacionales de “sancionados” emitidas por los principales estados y organismos políticos internacionales, entre las más destacadas podemos indicar:

- ✓ *Lista OFAC, de la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos como un Nacional Especialmente Nominado (" SDN ") Evasor de Sanciones Extranjeras (" FSE "),*
- ✓ *Lista Identificativa de Sanciones Sectoriales (" SSIL ") designada por la Oficina de Industria y Seguridad (" BIS ") del Departamento de Comercio de los Estados Unidos.*
- ✓ *Lista de entidades o la Lista de personas denegadas, o listas adicionales similares de partes restringidas que OFAC y / o BIS pueden crear en el futuro;*

- ✓ *Personas o entidades sancionados mediante decisiones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas*
- ✓ *Personas o entidades sancionadas mediante decisiones de los órganos de gobierno de la Unión Europea.*
- ✓ *Personas o entidades sancionadas mediante los órganos de gobierno de los estados que guarden relación con el desarrollo del contrato de fletamento.*

Las cláusulas de Compliance incorporadas recientemente en los contratos de fletamento hacen pues un uso preventivo del derecho, más allá del uso tradicional que se ha dado al mismo en el mundo mercantil, más centrado históricamente en la batalla contenciosa llegado el caso.

Conforme a la Ley 14/2014 constituyen **responsabilidades del porteador por pérdida, daños o retraso** el incumplimiento de la obligación de transportar las mercancías sin daño o merma, en el plazo convenido. Este régimen de responsabilidad del porteador está definido en el Convenio para las Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, del que España como estado es parte. La responsabilidad alcanza al porteador contractual y al porteador efectivo, disponiendo el porteador contractual de acción de repetición contra el porteador efectivo, se establece un plazo de prescripción para esta acción de 1 año desde el abono de la indemnización. En la práctica habitual podemos encontrar para un único contrato, cadenas de porteadores sucesivos, en estas situaciones se establece una responsabilidad solidaria entre todos ellos a menos que en el Conocimiento de Embarque se establezca otra cosa o la exención de responsabilidad de alguno de ellos, el que proceda al abono de la indemnización al cargador dispone de acción de repetición contra el porteador que haya causado la demora o la pérdida, en caso de imposibilidad de determinar el culpable, la responsabilidad es proporcional entre todos ellos en proporción al flete.

Como hemos indicado al inicio del trabajo, en los inicios del transporte marítimo, la posibilidad de llegar a destino con las mercancías no era tan alta como hoy en día, es por

ello que los primeros instrumentos convencionales para regular esta tipología contractual concedieran al porteador un gran abanico de causas para extinguir su responsabilidad ante incumplimientos contractuales, esta estructura ha permanecido a lo largo de las consecuentes legislaciones hasta la fecha. En la presente Ley se limita cuantitativamente el importe de la responsabilidad del porteador por pérdida de las mercancías a lo indicado en el Convenio para las Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, o si viniera el importe real de las mercancías especificado en el conocimiento de embarque a esta cifra. La responsabilidad por demora está limitado asimismo a dos veces y media el valor del flete. En caso de concurrencia de ambas causas, se mantiene el primer límite mencionado. Estos límites son a salvo de causas dolosas del porteador, en cuyo caso no se establece límite alguno.

La protesta, consiste en la comunicación escrita al porteador por medio del destinatario (o consignatario) de las mercancías de los daños observados en las mismas. No se tiene este derecho en caso de que ambas partes hayan realizado una inspección conjunta de las mercancías antes de su desembarco. En caso de que no haya habido dicha inspección se establece un periodo de 24 horas desde la entrega en puerto. En caso de defectos no aparentes el consignatario dispone de 3 días para notificar dichos defectos. En caso de retraso se disponen de 10 días para notificar la protesta.

En caso de falta de protesta o que la misma se ha producido fuera de plazo, salvo prueba en contrario, se presume que las mercancías han sido entregadas sin novedad.

Con carácter general la prescripción de las acciones nacidas del contrato de fletamento es de 1 año.

iii. En el Convenio de Rotterdam 2008

Como hemos mencionado a lo largo del trabajo el último intento que ha llevado a cabo en la Comunidad Internacional para homogeneizar la dispar normativa en materia de transporte de mercancías por vía marítima y auspiciado por las Naciones Unidas es el Convenio de Rotterdam.

Como característica principal mencionar que es un convenio que contempla el transporte de mercancías puerta a puerta, esto es, no solo contempla el transporte marítimo de las mismas, pero si que la existencia de transporte marítimo es imprescindible para la aplicación del mismo.

Por otro lado incorpora el sensible auge del transporte de mercancías por contenedores, la proliferación de la demanda de servicios de transporte llave en mano, de puerta a puerta, así como la irrupción del conocimiento de embarque electrónico.

Para que resulte de aplicación el Convenio, debe estar situado en un estado contratante que haya ratificado el convenio:

- El lugar de recepción
- El puerto de carga
- El Lugar de la entrega
- El puerto de descarga

La nacionalidad del buque, del porteador, de las partes integrantes del contrato son irrelevantes. También mencionar que no se aplica a los estrictos contratos de fletamento, a los de puesta a disposición de un fletador del buque o a los contratos de transporte de mercancías por líneas irregulares.

Podemos concluir que la redacción del Convenio ha venido definitivamente de la mano del desarrollo de las líneas regulares de transporte de contenedores que se han creado en

los últimos años, donde la informática se configura como una herramienta imprescindible para el control de las mercancías.

Tanto las obligaciones como las responsabilidades establecidas en el Convenio para el porteador tienen carácter imperativo.

El convenio otorga validez a los documentos de transporte emitidos electrónicamente, con tal de que se tenga constancia del consentimiento emitido tanto del porteador como del cargador.

El porteador es responsable de la pérdida o merma de las mercancías, también es responsable del retraso en la entrega, el destinatario debe de probar que la pérdida o merma se ha producido durante la tenencia de las mercancías por el porteador. A diferencia del Convenio de la Haya, el porteador es responsable de las acciones u omisiones de todos el personal y empresas bajo su control, estableciendo un sistema de responsabilidad solidaria, entre todas las empresas que hayan intervenido en el porte.

Se estable un periodo de dos años desde la entrega de las mercancías, para el ejercicio de la oportuna acción indemnizatoria por daños o mermas.

Conforme al Convenio, el porteador queda exonerado de responsabilidad si prueba que los daños se han producido por diferentes causas, hasta 16, entre ellas la fuerza mayor, las negligencias del cargador, etc entre las más significativas.

Como límite de responsabilidad por pérdida o merma de las mercancías el Convenio de Rotterdam aumenta los límites por defecto respecto a los límites establecido en el Convenio de La Haya-Visby, esto es 875 unidades de cuenta (666 unidades de cuenta en el Convenio de HV) por bulto o unidad de carga o 3 unidades de cuenta (2 en Convenio HV) por cada kilogramo bruto de mercancía objeto de reclamación, si esta última resultara mayor. Estos límites aplicarán en el caso que el valor de las mercancías no estuviera establecido en el conocimiento de embarque, o que dicho valor no fuera objetivo. Por supuesto las partes pueden libremente establecer un límite superior.

Interesante destacar que el peso de los contenedores o incluso vehículos en que se depositan las mercancías no computan a efecto de determinar la indemnización por daños o mermas.

Cuando las pérdidas para el destinatario sean consecuencia de un retraso en la entrega de las mismas, en defecto de límite acordado el Convenio establece como límite 2,5 veces el precio del flete acordado como límite indemnizatorio.

Como hemos dicho anteriormente se establece un plazo de caducidad de 2 años para el ejercicio de la acción indemnizatoria, la jurisdicción competente, en defecto de acuerdo sobre la materia podría ser la correspondiente a: domicilio del demandado, domicilio del lugar de entrega de las mercancías, la correspondiente al lugar de carga o descarga marítima de las mercancías.

Como hemos comentado anteriormente el Convenio de Rotterdam fue firmado por más de una veintena de países, si bien muchos de ellos no lo han ratificado aún. Entre los países que no lo han firmado está Inglaterra, cuya legislación es utilizada históricamente como referencia por sumisión expresa en innumerables contratos de fletamento.

V. Análisis e interpretación del contrato de fletamento entre empresas

i. Planteamiento

En los ordenamientos mercantiles de casi todas las modernas tradiciones jurídicas, no es preciso la celebración de un contrato escrito para hacer nacer las obligaciones adquiridas por las partes (tampoco en la española) no es raro encontrar a lo largo de la historia e incluso en la actualidad, la celebración de contratos de fletamento en base a la costumbre, dicha costumbre está basada en muchas ocasiones en la formalización del contrato por medio de un *recap* o *términos principales*, estos *recap* consisten en los elementos claves del contrato de fletamento, repasaremos la información más relevante de un ejemplo real, el cual puede ser consultado en su integridad en Anexo.

A continuación extraeremos fracciones del *recap*, del ejemplo real adjunto entre la compañía Naviera Commodities SE y la empresa Fletador Commodities S.A. normalmente estos *recap* se intercambian entre las partes por correo electrónico y en inglés, dada la naturaleza mayormente internacional del transporte marítimo de mercancías.

Trataremos de desentrañar el significado de la mayor parte de lo indicado en el *Recap*, no obstante, avanzar que con la profesionalización de la actividad se han incorporado a la actividad de contratación intermediarios o *brokers* como el caso que nos ocupa en el que la empresa Naviera Commodities SE representa y gestiona la flota de los armadores o propietarios de los buques.

ii. Estandar Baltime

La mayor parte del *recap* expuesto como Anexo 1, se basa en anteriores operaciones realizadas entre las mismas partes, y en general hacen referencia a un contrato modelo establecido entre las partes o a alguno de los modelos contractuales estándar que hay sobre la materia y que comentamos a continuación:

La historia de la estandarización de los contratos de fletamento comienza a principios del siglo XX, coincidiendo con los esfuerzos de la Comunidad Internacional por dotarse de una normativa común, de esta época son los estándar Baltime y el Nueva York Produce Exchange (NYPE)

El estándar Baltime se remonta a 1939 y fue revisado en 1984. El NYPE se remonta a 1913 y desde entonces ha sido regularmente revisado. Como diferencias destacables entre ambos señalar que mientras el Baltime es más favorable a los fletantes, el NYPE es más favorable a los fletadores, en particular y como elemento más destacado señalar que este último modelo ofrece a los fletadores el derecho a subcontratar nuevamente el barco con otro fletador. En la actualidad estos estándares están en desuso y los operadores se inclinan por la utilización de las pólizas de fletamento mencionadas con anterioridad, la GENCON y la MEDCON.

Análisis del *Recap*, extraído del correo electrónico adjunto como Anexo

“Muchas gracias por los esfuerzos para concluir este coa.

As per our negos, we are psed to confirm foll

++CLEAN COA FIXTURE RECAP++ cp dd 29 June 2017

For

- NAVIERA COMMODITIES SE tnnge tbn

- Acc FLETADOR COMMODITIES SA, Madrid. Spain

- Period: 1st January / 31st December 2018.

- Number of shipments: THREE (3) firm backhaul cargoes FES x 150,000mts +/- 10 % in steam coal in bulk, plus TWO (2) optional shipment in addition to 3 firm cargoes in chop. Up to three grades. “

Por *coa* el bróker se refiere a un *Contract of Affreightment*, que no es más que un contrato híbrido de los dos tipologías de contratos visto anteriormente, esto es, un contrato por viaje (viajes en este caso) pero se aprovecha el esfuerzo que conlleva la formalización del

recap o contrato para la inclusión en un mismo contrato de varios servicios de viaje, en el caso que nos ocupa vemos que el *recap* está fechado el 29 de junio del 2017, las contrapartes son Naviera por un lado y Fletador Commodities por la otra, el periodo durante el cual Fletador Commodities solicitará los servicios será de 1 de enero al 31 de diciembre de 2018, los servicios contratados consistirán en una base de tres servicios de transporte marítimo *backhaul* de un peso aproximado de 150.000 toneladas métricas de carbón térmico más dos viajes opcionales *chop* (abreviatura de chartered option, quiere decir que el chartered, en este caso Fletador Commodities tiene la opción de solicitar dentro del periodo contractual dos servicios de transporte marítimo adicionales)

iii. Concepto Backhaul

El transporte de mercancías internacional conoce de una serie natural de áreas geográficas en las cuales se concentran las mercancías a ser transportadas a otras regiones, por poner un ejemplo y para entender rápidamente este concepto, los petroleros que transportan el crudo desde la península arábiga hasta los mercados europeos, en casi la totalidad de las ocasiones el trayecto de vuelta a la península arábiga lo realizan en vacío, esta modalidad de transporte es conocida como *Fronthaul*. No es difícil de adivinar que es una opción de transporte antieconómica dado que la mitad del tiempo disponible de un costoso petrolero se encuentra sin transportar nada, simplemente volviendo al Golfo Pérsico a por un nuevo cargamento, conscientes de este hecho los propietarios de buques han puesto a disposición sus buques en manos de broquers los cuales trabajando centralizadamente tienen conocimiento de la demanda de servicios de transporte, aglutinan esta demanda con la oferta de buques disponibles con el único objetivo de tratar de elevar la ocupación de los buques y conseguir por tanto mejorar la rentabilidad económica para los armadores y una mejora de tarifas para los fletadores. En el caso que nos ocupa, Fletador Commodities (el Fletador o Chartered) requiere que Uniper le transporten Carbón Térmico a sus centrales térmicas en España desde:

Loading Areas: Indonesia, South Africa; Colombia.

En modalidad *backhaul* Esto quiere decir que los barcos vendrán cargados con carbón térmico desde estas zonas geográficas hasta España, una vez que descargan el carbón en las terminales españolas, Uniper tiene derecho a terminar de cargar y volver a cargar en la misma área geográfica para cualquier otro cliente con el único objetivo de no hacer un viaje de vuelta en vacío, si Uniper consigue carga, de la misma naturaleza, para su barco, Fletador Commodities no podrá oponerse a la misma dado que la modalidad firmada es como decíamos *backhaul*. Existe en fin una tercera modalidad *roundhaul* por la cual los barcos describen una suerte de trayectos circulares entre las zonas geográficas mundiales más dinámicas, contratando un transporte en esta modalidad, no se tiene la garantía de que la carga vaya a llegar a destino por el trayecto más corto, ni por tanto en el menor tiempo posible, no obstante al igual que la modalidad *backhaul* garantiza un ahorro importante de costes y una mayor ocupación a la flota mercante, en este caso, la especializada en el transporte *bulk* (graneles)

Ventajas e inconvenientes de las modalidades de transporte:

Fronthaule

Ventajas: rapidez, exclusividad, disponibilidad.

Inconvenientes: carestía.

Backhaule

Ventajas: mayor economía frente a Fronthaule.

Inconvenientes: menor disponibilidad y rapidez.

Roundhaule

Ventajas: la más económica.

Inconveniente: la más lenta y menos exclusiva.

Finalmente la mención del *recap, up to three grades* hace mención a que Fletador Commodities tiene el derecho a transportar hasta tres tipos de carbón *in bulk*, a granel.

Minimum 30 days between the first day of laycans of any shipment either firm or optional. Not more than 2 cargoes in the same quarter.

- *Laycan to be nominated latest 30 days prior to first day of Laycan loading SAF, 20 days Indonesia and 25 Colombia.*
- *Every optional BH cargo to be declared **30 days** before 1st day of laycan.*
- *Every optional TA cargo to be declared **25 days** before 1st day of laycan.*
- *Laycan to be 10 days spread for Indonesia, 14 days for RBCT and 10 days for Colombia. For other loading ports, according to Shipper and/or Port Regulation terms, whichever most restricted.*

Continuando con el *recap* definimos en este punto un término muy utilizado en el contrato de fletamento como es la “ventana/plancha” o *Laycan*, en este apartado se mencionan como tienen que ser las ventanas o tiempos de disposición de los buques a favor de Fletador Commodities S.A. aquí se menciona que Fletador Commodities S.A no puede solicitar más de dos fletamentos por cuarto de año y que entre ellos, los primeros días de puesta a disposición, como mínimo ha de haber al menos 30 días. Por ejemplo si dentro del primer cuarto del año 2018 (enero, febrero, marzo de 2018) Fletador Commodities S.A. solicita una disposición de buques digamos comenzando el 15 de enero, no puede solicitar la puesta a disposición de otro buque hasta pasado el 15 de febrero. La duración de la ventana será el tiempo físico del transporte más los trámites aduaneros desde SAF (Sudafrica) Indonesia, Colombia hasta la zona de descarga en modalidad *Backhaule*, con lo cual no está autorizado a realizar el transporte sino por la vía más rápida. En este caso las ventanas de disposición se establecen de 10 días para Indonesia, 14 días para Sudafrica y 10 días para Colombia. Por poner un ejemplo si Fletador Commodities S.A. solicita la puesta a disposición de un buque en Puerto Bolivar (Colombia) comenzando la ventana el 15 de enero, este buque estará reservado para el *Chartered* hasta el 25 de enero.

Las ventanas de disposición deberán ser comunicadas con una antelación de 30 días en el caso de *SAF* Sudafrica, 20 días Indonesia y 25 días Colombia, en el caso anterior para disponer de un buque dispuesto a cargar en Puerto Bolivar el 15 de enero, deberemos comunicar la solicitud al *Broker* como muy tarde el 20 de diciembre del año anterior.

- *Nomination and substitution deadline:*
RBCT: in full accordance with rbct rules and regulation.

Indonesia: nomination of vessel 15 days prior to first day of laycan but owners entitled to substitute 8 days before to commencement of laycan.

Colombia: nomination of vessel 15 days prior to first day of laycan but owners entitled to substitute 6 days before eta of vessel nominated in first place or eta of substitute vessel, whichever earlier.

Charterers shall manage nomination and vetting process from 8 am to 5 pm monday-thursday and 8 am to 3 pm friday madrid and rome time, saturday and holidays in madrid and rome excluded.

iv. Nominación del buque

Otro de los aspectos cruciales del contrato de fletamento es la nominación del buque que va a ser puesto a disposición del *chartered*, en este punto haremos una breve mención a los datos identificativos de un buque y en concreto conforme a la Ley de Navegación Marítima los elementos que permiten identificar a un buque serían esencialmente Nombre, Número OMI, Domicilio y Datos Técnicos del Buque.

Nombre.- Parece que el otorgar nombre a los buques hunde sus raíces en la antigüedad siguiendo normas consuetudinarias, para después desaparecer esta costumbre y no recuperarla hasta la edad media. El otorgar nombre a un buque es obligatorio conforme a nuestro ordenamiento.

Número OMI.-tiene carácter internacional, puesto que fue previsto por el Tratado resultante de la Conferencia de los Estados Parte en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, este Tratado fue auspiciado dentro del marco de la Organización Marítima Internacional (OMI o IMO en inglés) Este número tienen carácter permanente durante la vida del buque, y no cambia a pesar de que el buque cambie de propietario, nombre o pabellón. A pesar de que es la administración del estado titular del pabellón del buque quien gestiona este número, en última instancia es la Lloyd's Register of Shipping quien concede el número. Este número ha de ser grabado en el casco del buque y debe figurar en el certificado de matrícula.

Domicilio del buque.- realmente es el puerto de matrícula, o lugar donde se ha realizado el trámite de matriculación, este domicilio confiere al buque su pabellón.

Por último datos técnicos del buque.- eslora, manga, peso muerto, etc.

Conforme definido en el *Recap* Observamos que el Broker tiene la obligación de nombrar, que en este caso lo entendemos como especificar, para cada servicio solicitado el buque que pondrá a disposición del *chartered* con 15 días de antelación al primer día de la ventana solicitada en los casos de Indonesia y Colombia, adicionalmente el Broker se reserva el derecho de cambiar el buque nominado con hasta 8 días de antelación en el caso de Indonesia y de 6 días en el caso de Colombia.

Una vez nominados los buques, se acuerda que el *chartered* proceda a realizar un *vetting* del barco nominado. En la actualidad las grandes compañías y estados demandantes de servicios de transporte marítimo han creado departamentos de *Vetting* mediante los cuales aprueban o vetan el barco puesto a disposición. El veto de un determinado barco obliga al *Broker* a nominar otro buque. En el *Recap* se observan las facultades de Fletador Commodities S.A. a la hora de realizar dicho *vetting* donde por ejemplo se aclara que no se exigirá la realización del *vetting* en horario nocturno o en fines de semana. En la práctica el proceso de *vetting* puede ser un proceso largo o corto de inspección:

- Vetting largo, consiste en la cumplimentación de un cuestionario a ser realizada por el Master (Capitán) o representante autorizado del armador en el que se preguntan una serie de cuestiones que tienen que ver con la seguridad tanto del buque como de la tripulación, capacidad y cumplimiento normativo del buque nominado, este proceso termina con la inspección in situ, en el propio barco por parte de un equipo de técnicos especializados, que corroboran y amplían los datos proporcionados por el armador. Como resultado de esta inspección el equipo auditor emite un informe de conformidad o disconformidad del buque propuesto.
- Vetting corto, consiste en la cumplimentación del mismo cuestionario anterior

exclusivamente.

Las empresas que hacen un gran uso de los contratos de fletamento tienen además de sus propios departamentos de Vetting, su propio cuestionario, adaptado a la naturaleza de la mercancía principal que transportan (es comúnmente utilizado por ejemplo el *Vetting Repsol*, *Enel*, etc)

- Performing Capesize vessels to be max 18 years, gearless, single decker, selftrimmer, bulkcarriers, Obos excluded, highest classed Lloyds or equivalent and with classification society belonging to the I.A.C.S or equivalent, Rightship approval, and to comply strictly with Charterers Vetting Policy (attached) and Bulk Quest(attached) to be fulfilled upon nomination of performing vessel. FLETADOR COMMODITIES S.A has adopted ENEL vetting policy (attached as “ ENEL MSC Minimum Safety Criteria”) .

v. Características técnicas del buque

En esta parte del Recap se aluden a las características técnicas del buque, *vessel*, el de tamaño Cape (esto es 160.000 toneladas métricas aproximadamente) no tendrá más de 18 años de antigüedad, sin grúas de carga y descarga, de una sola plataforma, para transportar graneles *bulkcarriers*, de la más alta clasificación conforme a los estándares de Lloyd's para este tipo de buques y cuyo pabellón pertenezca a alguna sociedad internacional que promueva la seguridad de los buques y la limpieza de los mares, en este caso se especifica la *IACS* que es la Asociación Internacional de Clasificación de Sociedades Mercantes, asociación compuesta en la actualidad por 12 países, y que entre sus objetivos clasifican a las sociedades mercantes y sus buques. De igual manera que existen otras sociedades de clasificación de la deuda de los países, y cuyo análisis sirven a los inversores para garantizar la seguridad de sus inversiones. En el campo del que hablamos están organizaciones puntúan y dan seguridad a los *chartereds*.

Por último, como ya hemos mencionado el barco nominado sufrirá un proceso de revisión técnica específica por Fletador Commodities S.A. que en este caso al no disponer de política de Vetting propia ha adoptado la de la compañía italiana ENEL.

Tamaño de buques (bulkcarriers)

En los párrafos anteriores hemos definido el tamaño Cape (160.000 TM) existe en la práctica una clasificación de los bulkcarriers atendiendo a la capacidad de los mismos, es la siguiente:

- Handysize, 10.000 a 40.000 Toneladas
- Handymax, 40.000 a 60.000 Toneladas
- Panamax, 60.000 a 100.000 Toneladas
- Capesize, más de 100.000 Toneladas,

Si bien como en el caso que estamos analizando cuando nos referimos a un Cape de carbón a granel, la cantidad está en torno a las 150.000 o 160.000 toneladas.

- Intended Loading Anchorage/Port/Berth in chopt as per below Matrixs, loading rate in metric ton SHINC per WW day 24 consecutive hrs, excluding superholidays 12 hrs tt, unless otherwise specified:

INDONESIA	CAPE	PANAMAX
Banjarmasin	25000	15000
Adang Bay	20000	18000
Balikpapan	20000	15000
Muara Jawa, Samarinda	15000	15000
Muara Berau, smarinda	15000	15000
Tarakan	10000	10000

() Adang Bay NOR to be tendered Monday to Friday 0900~1700, Saturday 0900~1200, Sunday and holidays excluded)*

vi. Muelles a disposición del fletador

En esta parte del Recap, podemos ver las opciones concretas de muelles a disposición del fletador, que contempla este COA, en este caso para los puertos indonesios, se muestran en la tabla los rendimientos de carga estimados por día, así como los días hábiles SHINC

(Saturday and Holidays included) con 24 horas de trabajos de carga consecutivos, se excluyen 12 horas de las Superholidays (Navidad y Año nuevo) A modo orientativo en el puerto de Balikpapan, con un rendimiento diario de 20.000 toneladas días, un barco tamaño Capesize de 160.000 toneladas métricas, se tardará en cargar 7 días de trabajo ininterrumpido.

Se indica por otra parte que el NOR será emitido de lunes a viernes en horario local de 9:00 a 17:00 h y los sábados de 9:00 a 12:00 h. El NOR (*notice of readiness*) es la notificación que realiza el capitán de la embarcación, a través normalmente del agente que este tiene en puerto de atraque a los responsables del puerto (normalmente empresas concesionarias de instalaciones portuarias) el día y hora de este documento, válidamente aceptado por el puerto, determina si el barco ha llegado en la plancha de carga prevista, cumpliendo por tanto su obligación con el plazo comprometido, así como, sirve de base para la determinación de si ha habido demoras en la carga, y por tanto si las hubiere, el porteador tendría derecho a una indemnización por la cantidad de horas que se haya excedido las labores de carga, sobre lo estipulado.

-Discharging Area: Skaw /Passero Range, including all Mediterranean Ports and Italy

Intended Discharging Ports in chopt:

DISPORT	CAPE	PANAMAX
Rotterdam	25000	25000
El Ferrol	35000	35000
Carboneras	25000	25000
tarragona	24000	24000
Gijón	30000	30000
Sines	35000	35000
Brindisi (*)	15000	15000
Civitavecchia		25000

Se ofrece en la tabla los posibles puertos disponibles para proceder a la descarga, así como su rendimiento de descarga, en cada uno de ellos.

- *Freight rates in USD pmt for FIRM cargoes:*

<i>Banjar/LFE :</i>	6.45
<i>Banjar / Carb+LFE:</i>	8.20
<i>RBCT Rdam :</i>	6.40
<i>RBCT Carbo:</i>	7.45
<i>RBCT Tarragona:</i>	7.10

Freight rates in USD pmt for OPTIONAL cargoes Index to BC C4 for backhaul and C7 for Colombia Index link basis average of the month of first day of the laycan:

<i>Banjar/LFE :</i>	C4 100%
<i>Banjar/Carb+LFE:</i>	C4 128%
<i>RBCT/Rdam :</i>	C4 100%
<i>RBCT/Carbo:</i>	C4 115%
<i>RBCT/Tarragona:</i>	C4 107%
<i>Bolivar/Rdam:</i>	C7 98%
<i>Bolivar/Carb:</i>	C7 117%
<i>Bolivar/Tarragona:</i>	C7 105%

-Freight rate based on via CGH. Minimum speed service for laden leg 11 knots weather and sea condition permitting.

Charterers' option to route via Suez Canal and or instruct the vessel to increase or decrease speed, providing it is technically possible, and the Freight rate of the particular voyage to be calculated open book basis according to Charterers CP – See Clause 71 of cp

vii. Precios por toneladas

A continuación, se especifican los precios por toneladas en dólares americanos para los fletes firmes, así como para los fletes opcionales que contempla el COA, señalar que para el caso de los fletes opcionales se observa que en lugar de dar un valor en dólares por tonelada transportada, se utilizan un porcentaje antecedido de C4 o C7 estos códigos representan la ruta marítima, C4 para la ruta lejano oriente Europa a través del Cabo de Buena Esperanza (CGH) y C7 es la vía Caribe-Europa estos precios son para el barco mencionado con una velocidad mínima de 11 nudos. Se observa finalmente como se ofrece la alternativa a poder ir vía Canal de Suez, lo cual conlleva un sobrecoste.

- *Address commission 3.75% + 1.25% fem on f/df/dem*

- *Otherwise as per Mv True Explorer cp dd 4 may 2017, logically amended as per main terms agreed with Cls 74 to be substituted by Fletador GROUP/UNIPER Compliance Package [herebelow](#):*

CLAUSE "LAW 231/2001"

*Code of
Ethics*

Se especifica a continuación la comisión del bróker, y como mencionábamos con anterioridad todo lo no especificado en estos términos principales, se regirá conforme a la última *cp* Charter Party celebrada entre las partes, en concreto la cerrada el 4 de mayo de 2017 con el barco Mv True Explorer.

Finalmente, un paquete de Cláusulas de *Compliance*, mediante las cuales la parte no incura en comportamientos contrarios a la ética podrá dar por terminado el contrato, sin perjuicio de exigir el pago de las oportunas indemnizaciones por daños, perjuicios así como los gastos que se incurra para la completa prestación del servicio contratado.

VI. Conclusiones

A lo largo del presente informe hemos tratado de abordar la figura contractual de una actividad mercantil con alto componente consuetudinario, el contrato de fletamento internacional de mercancías, en el que históricamente ha imperado la libertad de forma y la carencia de una normativa claramente aplicable. Los esfuerzos de la comunidad internacional, auspiciados en multitud de ocasiones por las Naciones Unidas para elaborar un cuerpo normativo que estableciera los derechos, obligaciones y definiera claramente la responsabilidad de los actores que participan en este contrato, no siempre ha resultado todo lo fructífero que podría esperarse.

En estos esfuerzos convencionales iniciados con el Convenio de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 25/08/1924, subyacía el interés de los cargadores en el establecimiento de responsabilidad de los porteadores en caso de daño o merma de sus mercancías, aquellos países con grandes marinas mercantes, pusieron reservas a la hora de ratificar plenamente el Convenio. No obstante, lo anterior la incorporación de numerosas causas de exención de responsabilidad del porteador en dicho Convenio, limitaban los efectos buscados, destacar como ya hemos hecho a lo largo del trabajo que era causa de exención de responsabilidad hasta la negligencia o falta del capitán y tripulación dispuesto por el porteador. Estas exenciones no solo actuaban en caso de responsabilidad contractual, sino también en caso de las extracontractuales.

En cualquier caso, si naciera la responsabilidad del porteador, la cuantía máxima de la misma queda limitada superiormente en 666,67 unidades de cuenta o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso de las mercancías dañadas, el mayor de los dos. España que inicialmente no ratificó dicho Convenio, finalmente lo incorporó mediante la Ley de Transporte Marítimo de 1949, si bien con significativas modificaciones. El plazo de prescripción del plazo para el ejercicio de la responsabilidad por daño o falta contra el porteador, 1 año.

No fue hasta los años 1968 y 1979 mediante los protocolos de Bruselas y Londres que el Convenio de Bruselas sufriría sus primeras modificaciones, las cuales no afectaron al régimen de responsabilidad de los porteadores.

En el año 2008 se redactó finalmente el Convenio de Rotterdam, firmado por España en 2010, pero aún sujeto a una amplia ratificación por muchos países. El Convenio trata de cubrir las necesidades normativas que las nuevas tecnologías (el conocimiento de embarque electrónico) incorporan, así como la especialización que el uso mayoritario de los contenedores en el tráfico marítimo en líneas regulares incorpora.

El régimen de responsabilidad de dicho Convenio es algo menos laxo que el contemplado en el Convenio de Bruselas, eliminando la causa de mencionada con anterioridad, esto es las falta o negligencias del capitán del barco o del resto de la tripulación. La cantidad a indemnizar, demostrada por el actor la responsabilidad del porteador en la causación del daño, será el valor de las mercancías dañadas según su cotización en mercados de valores u otros.

En cualquier caso, se impone un límite en la indemnización a pagar por el porteador que se eleva respecto de lo contenido en el Convenio de Bruselas, 875 unidades de cuenta o 3 unidades de cuenta por cada kilogramo de peso bruto de mercancía dañada, la mayor de ambas, siendo posible el establecimiento por las partes de un límite superior o inferior con un plazo de prescripción de las acciones por daños o falta contra el porteador 2 años.

La ley de Navegación Marítima española de 14/2014 impone el régimen de responsabilidad del Convenio de Bruselas, si bien como España ha ratificado el Convenio de Rotterdam, será preciso analizar cuál es la legislación a aplicar al caso presentado, fundamentalmente si el litigio surge en un transporte de mercancías con conocimiento de embarque mediante línea irregular o regular, para aplicar uno u otro respectivamente.

La huida de los países hacia su ley nacional ha restado protagonismo a los diferentes instrumentos convencionales de que se ha dotado la comunidad internacional

y que acabamos de mencionar. Es quizá por este motivo que aún hoy es posible observar en la práctica, que las contrapartes que interviene en contrato de fletamento internacional, acuerdan el sometimiento del contrato a la expresa legislación de la Ley de Inglaterra y Gales y a la Jurisdicción de la High Court de Londres.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, S. Y ARAMBURU, A. “Fletamento y Explotación de Buques”, *Curso de Fletamento y explotación de buques*, 2009, Instituto Marítimo Español.
- ARROYO MARTÍNEZ, I. “El contrato de fletamento por tiempo en la teoría de los contratos de utilización del buque”, *Anuario de derecho marítimo*, nº. 18, 2001, pp. 21-53
- CABRERA CANOVAS, A. “Transporte Internacional de Mercancías”, Instituto Español de Comercio Exterior, ICEX, Madrid, 2012
- DAVEY, A. “Foundation Diploma in Time Charterparty”, Lloyd’s Maritime Academy.
- GALACHO ABOLAFIO, A.F. “El contrato de fletamento en el ámbito de las “Reglas de Rotterdam” exclusión frente a la inclusión del “Contract of Affreightment (COA)” o “Volume Contract of Affreightment (VCOA)””, coord. por Achim Puetz; María Victoria Petit Lavall (dir.), Fernando Martínez Sanz (dir.), Andrés Juan Recalde Castells (dir.), *La nueva ordenación del mercado de transporte*, 2013, pp. 285-303
- GUZMAN, J.V.; PINO, M.M. “Contrato de Fletamento y Sus Principales Diferencias con el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías”, *El. Rev. E-Mercatoria*, 2011, vol. 10, p. 166.
- MERINO REBOLLO, A. *El Contrato de Transporte: por carretera, aéreo y marítimo*, Editorial fe d’erratas, 2014
- RODRÍGUEZ DELGADO, J.P. “El contrato de fletamento por viaje: contenido obligacional”, *Los contratos sobre el buque en Derecho español: análisis práctico*, 2018, pp. 103-144
- SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, J.C. “El contenido del contrato de fletamento”, Alberto Emparanza Sobejano (dir.), José Manuel Martín Osante (dir.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, 2015, pp. 295-314
- SÁNCHEZ CALERO, F. *El contrato de transporte marítimo de mercancías (Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam)*, Cizur Menor, Navarra: Aranzadi, 2010
- TOBARES, J.C. “El Fletamento Marítimo”, Hincapie and Molina Consultores, consultado en

https://www.hincapiemolina.com/cargar_imagen.php?id=47&tipo=7 el día 20 de diciembre de 2018.

VVAA “Contratos mercantiles 2017-2018, Memento Práctico”, Ediciones, Francis Lefebvre.

WOLTERS KLUWER “Contrato de Fletamento” consultado en http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMjA0sDtbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAa8uiXDUAAAA=WKE, del día 1 al 15 de diciembre de 2018.

WOLTERS KLUWER “Póliza de fletamento” consultado en http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUNjMxNjtbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAek4jGUAAAA=WKE, del día 8 al 15 de enero de 2019.

ZURIMENDI ISLA, A. “El contrato de fletamento documentación”, Alberto Empanza Sobejano (dir.), José Manuel Martín Osante (dir.), *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, 2015, pp. 345-374

ANEXOS

ANEXO 1: Recap de Contrato de Fletamento

Ejemplo real de transacción de un contrato de fletamento realizada por Naviera Commodities y Fletador Commodities (ambas empresas figuradas, para garantizar la privacidad de los datos)

De: FEM Cape Panamax [<mailto:cape.zzzzzz@navieracommodities.com>]

Enviado el: jueves, 29 de junio de 2017 12:40

Para: xxxxxxxx <xxxxxxx@xxx.com>; yyyyyyyyyyy <yyyyyyyyyy@yyy>; zzzzzzzzzzzz <zzzzzzzzzz@zzzzzz>

Asunto: XXXXXXXXXXX CAPE COA 2018 - YYYYYY tbn -- CLEAN RECAP 29.06.2017

Guille/patricio

Muchas gracias por los esfuerzos para concluir este coa.

As per our negos, we are psed to confirm foll

++CLEAN COA FIXTURE RECAP++ cp dd 29 June 2017

For

- YYYYYYYYYY tnge tbn

- XXXXXXXXX S.A., Madrid. Spain

- Period: 1st January / 31st December 2018.

- Number of shipments: THREE (3) firm backhaul cargoes FES x 150,000mts +/- 10 % in steam coal in bulk, plus TWO (2) optional shipment in addition to 3 firm cargoes in chop. Up to three grades.

Minimum 30 days between the first day of laycans of any shipment either firm or optional. Not more than 2 cargoes in the same quarter.

- Laycan to be nominated latest 30 days prior to first day of Laycan loading SAF, 20 days Indonesia and 25 Colombia.

- Every optional BH cargo to be declared 30 days before 1st day of laycan.

- Every optional TA cargo to be declared 25 days before 1st day of laycan.

- Laycan to be 10 days spread for Indonesia, 14 days for RBCT and 10 days for Colombia. For other loading ports, according to Shipper and/or Port Regulation terms, whichever most restricted.

- Nomination and substitution deadline:

RBCT: in full accordance with rbct rules and regulation.

Indonesia: nomination of vessel 15 days prior to first day of laycan but owners entitled to substitute 8 days before to commencement of laycan.

Colombia: nomination of vessel 15 days prior to first day of laycan but owners entitled to substitute 6 days before eta of vessel nominated in first place or eta of substitute vessel, whichever earlier.

Charterers shall manage nomination and vetting process from 8 am to 5 pm monday-thursday and 8 am to 3 pm friday madrid and rome time, saturday and holidays in madrid and rome excluded.

- All negotiations and any eventual fixture to remain strictly P&C

- Performing Capesize vessels to be max 18 years, gearless, single decker, selftrimmer, bulkcarries, Obos excluded, highest classed Lloyds or equivalent and with classification society belonging to the I.A.C.S or equivalent, Rightship approval, and to comply strictly with Charterers Vetting Policy (attached) and Bulk Quest(attached) to be fulfilled upon nomination of performing vessel. FLETADOR COMMODITIES S.A. has adopted ENEL vetting policy (attached as “ ENEL MSC Minimum Safety Criteria”) .

- Any tax/dues on the vessel, and/or freight and/or her flag and/or disponent owners nationality or crew to be for Owners account. Any tax/dues on the cargo to be for Charterers account.

- All Port/Berth restriction and local regulations to be for Owners’ risk.

- Loading Areas: Indonesia, South Africa; Colombia.

- Intended Loading Anchorage/Port/Berth in chopt as per below Matrixs, loading rate in metric ton SHINC per WW day 24 consecutive hrs, excluding superholidays 12 hrs tt, unless otherwise specified:

INDONESIA	CAPE	PANAMAX
Banjarmasin	25000	15000
Adang Bay	20000	18000
Balikpapan	20000	15000
Muara Jawa, Samarinda	15000	15000
Muara Berau, smarinda	15000	15000
Tarakan	10000	10000

() Adang Bay NOR to be tendered Monday to Friday 0900~1700, Saturday 0900~1200,Sunday and holidays excluded)*

SAF: RBCT scale load & 18hrs tt (as per port rules and regulation)

COLOMBIA	CAPE	PANAMAX
Puerto Bolivar	50000	30000
Puerto Nuevo	50000	35000
Puerto Drummond	50000	15000

-Discharging Area: Skaw /Passero Range, including all Mediterranean Ports and Italy

Intended Discharging Ports in chopt:

DISPORT	CAPE	PANAMAX
Rotterdam	25000	25000
El Ferrol	35000	35000
Carboneras	25000	25000
Tarragona	24000	24000
Gijón	30000	30000
Sines	35000	35000
Brindisi (*)	15000	15000
Civitavecchia		25000

() Lightered Cape size (aprox max 110 kt)*

- Other loading/discharging Anchorage /Port/Berth or change of port rotation or additional loading/discharging Anchorage/port/berth to be open book basis as per Charter Party.

- Freight rates in USD pmt for FIRM cargoes:

Banjar/LFE : 6.45
 Banjar / Carb+LFE: 8.20
 RBCT Rdam : 6.40
 RBCT Carbo: 7.45
 RBCT Tarragona: 7.10

- Freight rates in USD pmt for OPTIONAL cargoes Index to BC C4 for backhaul and C7 for Colombia Index link basis average of the month of first day of the laycan:

Banjar/LFE : C4 100%
 Banjar/Carb+LFE: C4 128%
 RBCT/Rdam : C4 100%
 RBCT/Carbo: C4 115%

RBCT/Tarragona: C4 107%
Bolivar/Rdam: C7 98%
Bolivar/Carb: C7 117%
Bolivar/Tarragona: C7 105%

-Freight rate based on via CGH. Minimum speed service for laden leg 11 knots weather and sea condition permitting.

Charterers' option to route via Suez Canal and or instruct the vessel to increase or decrease speed, providing it is technically possible, and the Freight rate of the particular voyage to be calculated open book basis according to Charterers CP – See Clause 71 of cp

- Charterers are entitled to appoint a Weather Routing Company to monitor performance of vessel, at Charterers expense, during any voyage under present CP and Owners shall provide any information needed.

- Demurrage: 5 TC + USD 2000 pdpr of the month of first day of laycan

- Agents Chop bends

- Otherwise specifically requested by Charterers, Backhaul cargoes shall proceed via Cape of Good Hope. However Owners shall proceed via Suez if so required by Charterers. Additional Freight, if any, if any shall be calculated as per Charterers' CP.

- Address commission 3.75% + 1.25% fem on f/df/dem

-Otherwise as per Mv True Explorer cp dd 4 may 2017, logically amended as per main terms agreed with Cls 74 to be substituted by Fletador GROUP/YYYYYYY Compliance Package [herebelow](#):

CLAUSE "LAW 231/2001"

*Code of
Ethics*

We inform you that Fletador Group in managing the business activities and the relationships refers to the principles contained in its Code of Ethics, in the Zero Tolerance Plan against the corruption and in the Compliance Program pursuant to Italian Legislative Decree 231/2001 (available at www.fletador.com, section "Governance – Controls – Internal Control System").

Fletador Group wishes that its suppliers refer to the same or similar principles in managing their business activities and their relationships as well.

Special Part D Code of Ethics

Clause "Safeguard of individual rights"

Each party declares to undertake itself the respect of the Law on the protection of employment of children and woman; the law of equal treatment, non-discrimination/abuses/harassments; the law on the freedom to form or to join a union, freedom of association and representation, the prohibition of hard labour, the respect of environmental security and protection, of the hygienic-sanitary conditions and the respect of provisions, wage rates, contribution, insurance and fiscal conditions (compulsory payment of personal withholding tax on income from employment) and it refers to all kind of employees in the implementation of the contract.

It is understood that if Italian or German law is not enforceable, International Labor Organization (ILO) Treaty or, if more restrictive, the law of the Country where the activities must be done is applicable.

Termination clause "Safeguard of individual rights" (D)

In case of violation of the previous article, both parties shall have the right to terminate

the contract and to claim for compensation for damages to the suppliers.

Declaration pursuant to Special Part D "Crime against individual"

Each party is aware that a false declaration shall grant the other party with the right to terminate the contract and to claim for compensation for damages, and declares:

not to have been prosecuted during the last 5 years for the following crimes against the individual: to reduce and to keep someone in condition of slavery or servitude, child

prostitution and pornography, child sex tourism, trade of human being and slave trade.

TZC plan

Clause against bribery the parties agree to the Global Compact and in compliance with the 10th principle of the GC it aims to pursue its commitment to struggle against any kind of corruption. Therefore, each party forbids the resort to any kind of promise, offer or demand of unlawful payment, in money or other benefit, in order to draw an advantage in the relationship with the own stakeholder and this prohibition is extended to all of its employees.

The parties declare to take note of these commitments and undertake not to promise, offer or demand for unlawful payment in the implementation of this contract in the interest

of the other party and/or for the benefit of its employees.

Termination clause "Bribery"

In case of violation of the previous article, each party shall have the right to terminate the contract and to claim for compensation for damages.

End

Thanks nice coop to both parties.

Krgds/fem"

ANEXO 2: Bill of Lading

CODE NAME: "DOMSEMBL", EDIPON 1994

BILL OF LADING

To be used with charter-parties BL No. 1

Shipper
TELF AG
VIA SORENGO 1, CH-8900,
LUGANO, SWITZERLAND

Reference No.

Consignee
ENDESA GENERACIÓN, S.A
AVDA. DE LA BORBOLLA, 6
41004 SEVILLA
SPAIN

Notify address
ENDESA, S.A
CALLE FISERIA DEL LOIRA, 50
28040 MADRID
SPAIN

FIRST ORIGINAL

Vessel	Port of loading
CAPRICORN TRADER	UST-LUGA, RUSSIA

Port of discharge
CARBONERAS OR TARRAGONA, SPAIN

Shipper's description of goods	Gross weight
KAZAKH STEAM COAL IN BULK	74 402,664 MT
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTERPARTY 2202/10 CLEAN ON BOARD	

(if which REL. on deck at Shipper's risk for Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTERPARTY 2202/10 FREIGHT PAYABLE Received on account of freight Time used for loading days Hours	SHIPPED At the Port of Loading in apparent good order and Condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or to such limits as may be duly set for the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. BY FITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed The number of Bills of Lading indicated below all of which are and date, Any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF
	Place and date of issue UST-LUGA, RUSSIA 23.11.2018
Number of original B/L Three(3)	Signature of Neva-Delta S. A. as Agent on behalf of Master of only "CAPRICORN TRADER" Capt. Randy C. Alvarez 

ANEXO 3: Notice of Readiness

CLASSIC MARITIME INC
Monaco

M.V. SAVINA

TO ENDESA GENERACION S.A.
Ribera del Loira no. 60
28042 MADRID

NOTICE OF READINESS

Please be advised that my good vessel arrived at Ferrol roads on the 10 January 2019 at *09 05* hrs Lt., and is she is ready in all respects to commence discharge of her cargo of 100,882 mtms of Subbituminous Steam Coal in bulk, in accordance with all terms, conditions, and exceptions of the governing Charter Party.


Captain Georgios Tzaniakas
Master

Accepted on 10 January 2019 – *09 05* hrs
Time to count as per charter Party
-On behalf of Receivers-


Eduardo Antón
-Agent-

