NACIONES
UNIDAS

TD

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr.
GENERAL

TD/B/C.4/ISL/55
27 de junio de 1990

ESPAÑOL
Original: INGLES

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión del Transporte Marítimo
Grupo de Trabajo sobre Reglamentación
Internacional del Transporte Marítimo
12° período de sesiones
Ginebra, 22 de octubre de 1990
Tema 3 del programa provisional

POLIZAS DE FLETAMENTO

Análisis comparado

Informe de la secretaría de la UNCTAD

GE.90-51695/1292f/1293f/1295f

INDICE

Capítulo		Párrafos	Página
	INTRODUCCION	1 - 8	1
	Resumen y conclusiones	5 - 8	2
I.	POLIZAS DE FLETAMENTO - MODELOS TIPO	9 - 36	4
	A. Pólizas de fletamento por viaje	18 - 29	5
	B. Pólizas de fletamento por tiempo	30 - 36	8
II.	ANALISIS DE DETERMINADAS CLAUSULAS DE POLIZAS DE FLETAMENTO POR TIEMPO	37 - 206	11
	A. Cláusulas de velocidad y consumo	40 - 51	11
	B. Cláusulas de puerto seguro	52 - 58	14
	C. Cláusulas de entrega	59 - 66	17
	D. Cláusulas de cancelación	67 - 72	19
	E. Cláusulas de mantenimiento	73 - 74	20
	F. Responsabilidad por la carga, la estiba y la descarga	75 - 85	21
	G. Acuerdo Interclubs	86 - 90	23
	H. Cláusulas de responsabilidad de los armadores	91 - 101	24
	I. Cláusulas principales	102 - 112	28
	J. Cláusulas de indemnización	113 - 119	32
	K. Conocimientos de embarque expedidos en virtud de pólizas de fletamento por tiempo	120 - 127	34
	L. Cláusulas de pago del precio del fletamento y de retirada	128 - 161	36
	1. Pago al contado	130 - 138	37
	2. Pago por adelantado	139 - 141	39
	3. Deducciones en el precio del fletamento	142 - 146	40
	4. Retirada	147 - 161	41
	M. Cláusulas de suspensión del fletamento	162 - 184	46

INDICE (continuación)

Capítulo		Párrafos	Página
II. (cont.)	N. Cláusulas de combustible para usos auxiliares .	185 - 186	51
	O. Cláusulas de devolución	187 - 195	52
	P. Cláusulas de retención	196 - 206	54
III.	ANALISIS DE DETERMINADAS CLAUSULAS DE POLIZAS DE FLETAMENTO POR VIAJE	207 - 328	58
	A. Cláusulas de tiempo de plancha y de demoras ...	210 - 267	58
	1. Comienzo del tiempo de plancha	216 - 232	59
	2. Cálculo del tiempo de plancha	233 - 242	64
	3. Cláusulas de tiempo de plancha en las pólizas de fletamento de buques tanque	243 - 245	67
	4. Interrupciones del tiempo de plancha	246 - 249	69
	5. Demoras	250 - 261	70
	6. Prima de celeridad	262 - 267	74
	B. Cláusulas de flete	268 - 279	76
	C. Cláusulas de cesación	280 - 287	79
	D. Cláusulas de cambio de ruta	288 - 301	81
	E. Cláusulas de responsabilidad respecto de la carga	302 - 315	85
	F. Cláusulas de avería gruesa	316 - 318	89
	G. Cláusulas de arbitraje	319 - 324	90
	H. Cláusulas de indemnización	325 - 328	91
IV.	EFECTOS DE LAS DISPOSICIONES DE LAS POLIZAS DE FLETAMENTO SOBRE TERCEROS TENEDORES DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE	329 - 354	94
V.	POLIZAS DE FLETAMENTO Y LEGISLACION OBLIGATORIA ...	355 - 392	101
	A. Aplicación de las Reglas a los conocimientos de embarque expedidos en virtud de pólizas de fletamento	364 - 371	104

INDICE (continuación)

Capítulo		Párrafos	Página
V. (cont.)	B. Intentos de incorporar por vía contractual las Reglas a las pólizas de fletamento	372 - 377	106
	C. La interpretación de las pólizas de fletamento a las que se han incorporado las Reglas o en las que se han excluido éstas	378 - 386	108
	D. Indemnizaciones entre fletadores y armadores en virtud de pólizas de fletamento	387 - 391	111
	Conclusión	392	114
VI.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	393 - 424	115
	A. Normalización, armonización o mejoramiento de las cláusulas de las pólizas de fletamento	398 - 407	116
	B. Necesidad de medidas legislativas de ámbito internacional	408 - 417	119
	C. Definiciones de los términos básicos utilizados en las pólizas de fletamento	418 - 424	122

Anexos

I.	Uniform Time-Charter 1939 (Baltime)	153
II.	New York Produce Exchange Time Charter 1946 (NYPE)	155
III.	New York Produce Exchange Time Charter 1981 (Asbatime)	157
IV.	Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974) (Linertime)	159
V.	Uniform General Charter, as revised 1922 and 1976 (Gencon)	163
VI.	North American Grain Charterparty 1973 (Amended 1989) (Norgrain 89)	166
VII.	Multi-Purpose Charter Party 1982 (Revised 1986) (Multiform) ...	170
VIII.	Mediterranean Iron Ore Charter Party C.(Ore) 7	174
IX.	Americanized Welsh Coal Charter 1953 (Amended 1979)	176

ENCUESTA SOBRE LA CALIDAD Y LA UTILIDAD DE LAS PUBLICACIONES DE LA UNCTAD Y SOBRE SUS USUARIOS FINALES

La secretaría de la UNCTAD desea obtener, en el contexto de sus actividades de evaluación de los programas y en respuesta a peticiones intergubernamentales, las opiniones de los usuarios finales, a fin de disponer de información básica que le permita evaluar la calidad, la utilidad y la eficacia de sus informes sobre investigaciones y sus publicaciones, entre otras cosas. Para poder realizar como es debido esa encuesta es de importancia capital que el número de respuestas sea suficiente y por ello le agradeceríamos que se tomara la molestia de responder a las preguntas que figuran a continuación, añadiendo todas las observaciones que desee formular acerca del presente documento.

1. Título o signatura del documento . . . . . .

2. ¿Cuándo recibió usted el documento? . . . . . .

3. ¿Cómo obtuvo usted el documento? *(marque la(s) casilla(s) correspondiente(s))*

A través de una misión permanente ante las Naciones Unidas ( )
En un ministerio o servicio del gobierno ( )
Directamente de la secretaría de la UNCTAD ( )
Por haber participado en una reunión intergubernamental de las Naciones Unidas/UNCTAD ( )
Por haber participado en un curso o seminario de formación patrocinado por las Naciones Unidas/UNCTAD
En una librería de las Naciones Unidas ( )
En una biblioteca universitaria ( )
A petición propria ( )
Por iniciativa de la UNCTAD ( )
De otra manera (indíquela, por favor) . . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

4. ¿Con qué objeto utiliza usted principalmente el documento? *(marque la(s) casilla(s) correspondiente(s))*

Formulación de políticas ( )
Análisis e investigaciones ( )
Legislación ( )
Información general ( )
Enseñanza y capacitación ( )
Gestión ( )
Otros (indíquelos, por favor) . . . . . .
. . . . . .

5. ¿Cómo valora usted el documento, por lo que se refiere a:

Su utilidad para su trabajo *(marque una casilla)*

Excepcionalmente útil ( ); Muy útil ( ); Util ( ); De utilidad marginal ( ); Sin utilidad ( )

Presentación

Su calidad, en los siguientes aspectos *(marque una casilla en cada caso)*

	Excepcional	*Excelente*	*Buena*	*Suficiente*	*Deficiente*
Presentación y legibilidad	( )	( )	( )	( )	( )
Originalidad de las ideas	( )	( )	( )	( )	( )
Abundancia de la información	( )	( )	( )	( )	( )
Actualidad de la información	( )	( )	( )	( )	( )
Precisión técnica	( )	( )	( )	( )	( )
Calidad del análisis, incluida su objetividad	( )	( )	( )	( )	( )
Validez de las conclusiones	( )	( )	( )	( )	( )
Claridad de las recomendaciones	( )	( )	( )	( )	( )
Exhaustividad	( )	( )	( )	( )	( )

6. Otras observaciones *(en caso de haberlas)* . . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

Por último, le agradeceríamos que nos proporcionara la siguiente información :

Nombre . . . . . Lugar de trabajo/Denominación de su función . . . . . .

Dirección . . . . . .

Sus respuestas se destinan al uso interno y se considerarán confidenciales. Le agradecemos su cooperación.

Por favor, envíe el cuestionario a : DEPENDENCIA DE EVALUACION Y COORDINACION DE LOS PROGRAMAS
DIRECCION EJECUTIVA Y GESTION
CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO
PALAIS DES NATIONS
CH-1211 GINEBRA 10

INTRODUCCION

1. La Comisión del Transporte Marítimo en su tercer período de sesiones creó, en la resolución 7 (III), el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo y recomendó que dicho Grupo incluyera en su programa, entre otros, el tema de las pólizas de fletamento 1/.

2. En su primer período de sesiones, que se celebró en 1969, el Grupo de Trabajo aprobó un programa que incluía como tema prioritario dichas pólizas 2/. La resolución 49 (X) de la Comisión del Transporte Marítimo que modificó el programa de trabajo del Grupo también incluía las pólizas de fletamento 3/. En su cuarto período de sesiones de 1975, el Grupo de Trabajo examinó el tema 4/, y pidió a la secretaría de la UNCTAD que preparase los estudios siguientes para que el Grupo pudiese decidir qué nuevas medidas estimaba necesarias:

"i) Sobre las pólizas de fletamento por tiempo: un análisis comparado de las tres formas principales de pólizas de fletamento por tiempo, la Baltime, la New York Produce Exchange y la Linertime con énfasis en las cláusulas siguientes, incluidas las adiciones y modificaciones que suelen hacerse en ellas: cláusulas relativas a la responsabilidad por pérdida y daños de la carga, cláusula de avería gruesa, cláusula de cancelación, cláusula de arbitraje, cláusula de indemnización, cláusula de aviso.

ii) Sobre las pólizas de fletamento por viaje: un análisis comparado de las cláusulas principales, incluidas las mencionadas en el apartado i), de la cláusula de desviación o cambio de ruta y de la cláusula principal (paramount clause) con respecto a los embarques de mayor interés para los países en desarrollo, por ejemplo, cereales, soja, arroz, abonos y fosfatos, minerales, madera, cemento, azúcar, copra, ganado y petróleo.

iii) En el contexto de los estudios anteriores, un examen de esas cláusulas con el objeto de determinar su impacto relativo sobre las diferentes partes."

3. En combinación con los estudios precedentes, se pidió a la secretaría que presentase más datos al Grupo de Trabajo en su séptimo período de sesiones para que éste pudiera decidir si había:

"i) cláusulas que se presten a su normalización y armonización, o a su mejoramiento con vistas a lograr un equilibrio equitativo de los derechos y obligaciones de las partes;

ii) aspectos de las pólizas de fletamento que se presten a la adopción de medidas legislativas de ámbito internacinal;

iii) posibilidades de formular definiciones convenidas de los términos básicos utilizados en las pólizas de fletamento." 5/

4. Sin embargo, se pospuso el examen del tema mientras los seguros marítimos así como los privilegios marítimos y la hipoteca naval, fueran objeto de estudio por el propio Grupo de Trabajo y el Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas (JIGE). Dado que había terminado la labor sobre seguros marítimos y que las deliberaciones del JIGE sobre privilegios marítimos e hipoteca naval iban a finalizar en 1989 6/, la Comisión del Transporte Marítimo, en su 13° período de sesiones aprobó la resolución 61 (XIII) 7/ previendo la celebración del 12° período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, a finales de 1989, para examinar el tema de las pólizas de fletamento. Sin embargo, dicho período de sesiones hubo de aplazarse hasta octubre de 1990 para permitir a la secretaría preparar la documentación necesaria.

Resumen y conclusiones

5. El informe se ha preparado teniendo en cuenta el mandato del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo en su cuarto período de sesiones. Pretende hacer un estudio comparado de las cláusulas de diferentes modelos de pólizas de fletamento y exponer algunos de los problemas de aplicación de determinadas pólizas y cláusulas tipo y demostrar la falta actual de uniformidad internacional en su interpretación para poner de manifiesto la necesidad de nuevos trabajos al respecto.

6. Para obtener los datos necesarios con miras al informe, se enviaron cuestionarios a los gobiernos y a las organizaciones pertinentes después del cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo de 1975 y, con posterioridad, en 1988 a cuantos participan en operaciones de fletamento, incluidos armadores, fletadores y agentes marítimos. En el informe se ha tenido presente la información proporcionada por quienes contestaron a los cuestionarios de la secretaría.

7. El presente informe se divide en seis capítulos. En el capítulo I, tras describir brevemente los principales tipos de pólizas de fletamento, se examinan algunos de los viejos y trasnochados modelos que se siguen utilizando, incluyendo algunos comentarios y críticas al respecto. En los capítulos II y III se hace un análisis comparado de determinadas cláusulas de pólizas de fletamento por tiempo y por viaje, respectivamente. En esos capítulos, se han intentado detectar los problemas, las contradicciones y dudas en materia de interpretación y aplicación de las cláusulas de las pólizas. En el capítulo IV se pone de manifiesto que las disposiciones de éstas pueden surtir efectos sobre terceros tenedores de conocimientos de embarque en varios aspectos importantes y que tales terceros que son ajenos a la póliza de fletamento pueden verse obligados por sus cláusulas, incluso aun cuando no hayan llegado a ver dicha póliza. En el capítulo V se examinan, entre otras cosas, las dificultades y dudas que surgen al aplicar diferentes regímenes de responsabilidad a las pólizas de fletamento y a los conocimientos de embarque y al incorporar por vía contractual las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby a las pólizas de fletamento y al excluirlas. Se sugiere superar tales dificultades aplicando obligatoriamente a las pólizas de fletamento un

régimen de responsabilidad por la carga similar al de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, si bien redactado especialmente para tales pólizas. En el capítulo VI figuran conclusiones y recomendaciones que pueden resumirse como sigue:

a) En el informe se indican (en el párr. 406) varias cláusulas, en pólizas de fletamento tanto por tiempo como por viaje, que se prestan a armonización y mejora o ambas cosas a la vez. Se sugiere, además, que se pida a la secretaría que determine, tras consultar con las organizaciones comerciales e internacionales pertinentes, qué cláusulas de las estudiadas pueden constituir el núcleo de una póliza de fletamento; y con posterioridad que prepare un proyecto de cláusulas básicas, con la ayuda y colaboración de dichas organizaciones, para que sea estudiado por el Grupo de Trabajo.

b) En el informe se llega también a la conclusión de que es necesario, para introducir eficazmente en las pólizas de fletamento un sistema de responsabilidad por la carga similar al de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, un conjunto de normas obligatorias hechas a la medida y que se apliquen a las pólizas de fletamento, para abarcar las principales áreas de responsabilidad. No obstante, se propone la conveniencia de nuevos estudios para determinar: i) el impacto de tales normas imperativas caso de aplicarse sólo a las pólizas por viaje o tanto a éstas como a las pólizas por tiempo; ii) su impacto de aplicarse únicamente a las operaciones a que se refiere el artículo II de las Reglas de La Haya o a todos los viajes y todas las operaciones relacionados con una póliza de fletamento.

c) Se propone también en el informe que la redacción de definiciones convenidas de términos de las pólizas de fletamento debería examinarse conjuntamente con la redacción de las cláusulas de estas pólizas. Indica los términos que se prestan mejor a definiciones convenidas y sugiere que, en consulta con las organizaciones comerciales pertinentes, se preparen proyectos de definiciones, con ayuda de tales organizaciones y para su estudio por el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo.

8. Dicho Grupo podría desear tomar alguna medida como la que se propone en el párrafo anterior.

Capítulo I

POLIZAS DE FLETAMENTO - MODELOS TIPO

9. Los fletamento son contratos de utilización o arrendamiento de buque. Se utilizan con diferentes finalidades. El fletador puede desear transportar la carga por su cuenta o subcontratar la nave o utilizarla como buque de carga general. Sea como fuere, por lo general se expide un conocimiento al embarcar las mercaderías. Tal título contiene normalmente disposiciones sobre las condiciones del transporte de que se trate, disposiciones que suelen entrar en contradicción con las cláusulas de la póliza de fletamento y ello origina problemas 8/.

10. Hay tres tipos principales de pólizas de fletamento: por viaje, por tiempo, y de un buque sin tripulación o con cesión.

11. En una póliza de fletamento por viaje, el armador se compromete a transportar mercancías específicas en un determinado buque en uno o varios viajes. El fletador se obliga a entregar la carga convenida y a pagar el flete que por lo general se calcula según la cantidad de mercancías embarcadas o transportadas o a veces consiste en un flete por suma alzada 9/.

12. En una póliza de fletamento por tiempo, el armador se compromete a prestar servicios durante un período de tiempo concreto o durante el período de una travesía determinada por medio de su capitán y tripulación y transportar las mercancías cargadas a bordo de su buque por el fletador por tiempo o por otra persona en su nombre 10/. La cantidad que ha de pagar el fletador se suele denominar "precio del fletamento" y se calcula en proporción al tiempo en que tiene derecho tal fletador a utilizar el buque.

13. Mientras que tanto en las pólizas de fletamento por viaje como por tiempo el armador sigue en posesión del buque y presta servicios a través de su capitán y tripulación, en la póliza de arrendamiento de casco desnudo o con cesión, la posesión y el control de la nave pasa al fletador que se considera a todos los efectos prácticos como propietario del buque durante el fletamento. Por ello, el capitán y la tripulación pasan a depender del fletador que asume toda la responsabilidad del manejo, la explotación y la navegación del buque 11/.

14. Aun cuando invariablemente los fletamentos se efectúan por escrito y en la mayoría de los casos utilizando modelos normalizados, muchas legislaciones permiten el fletamento verbal 12/. Existen muchas pólizas de fletamento tipo, especialmente cuando se trata de fletamentos por viaje. El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) ha aprobado más de 50 pólizas, la mayoría de las cuales son de fletamento por viaje y se refieren a diferentes transportes de mercancías. Existen también formularios normalizados para fletamentos de buques tanque, en parte por las características específicas de este tipo de transporte y en parte por la capacidad de negociación relativamente más fuerte de los fletadores de tales buques 13/.

15. Además de las numerosas pólizas tipoque se utilizan, en uso, hay también muchas pólizas privadas (o "pólizas de la casa"). Algunos fletadores muy importantes tienen sus propios modelos 14/ y ocurre lo mismo con algunas grandes compañías navieras que sólo utilizan sus formularios. Tanto los

contratos tipo como las pólizas privadas se complementan con multitud de cláusulas adicionales (denominadas cláusulas anexas), algunas de las cuales tienen también un texto normalizado y muchas se redactan especialmente.

16. Algunos de los formularios tipo existen desde finales del siglo XIX o principios del XX sin que realmente se haya pensado en adaptarlos a las exigencias de la vida comercial moderna. En consecuencia, se siguen utilizando muchos contratos anticuados y anacrónicos redactados de forma ambigua y oscura. El mero hecho de que sean necesarias numerosas cláusulas particulares en todos los casos prueba que la póliza uniforme a la que vienen a añadirse tales cláusulas necesita complementarse. Esto ocurre especialmente respecto de algunas viejas pólizas de carga seca. Característica especial de los modelos más antiguos para este tipo de carga es que tienden a favorecer a los armadores, cuando los redactados más recientemente se inclinan por los fletadores.

17. Antes de examinar en detalle varias pólizas de fletamento, podría resultar útil analizar brevemente algunos de los formularios más viejos y criticados, así como los comentarios realizados por algunos jueces representativos sobre tales modelos y sus cláusulas.

A. Pólizas de fletamento por viaje

18. Tras averiguaciones recientes de la secretaría de la UNCTAD se ha podido comprobar que siguen utilizándose ampliamente los formularios más antiguos y criticados de pólizas de fletamento por viaje y la Póliza general de fletamento de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (Gencon), la Baltimore Berth Grain Charter Party (la Baltimore Form C), la Chamber of Shipping River Plate Charter Party (la Centrocon) y la Americanized Welsh Coal Charter (la Amwelsh).

19. La Americanized Welsh Coal Charter es, por su origen, la póliza más antigua de todas ellas. Fue aprobada en 1953 a partir de la Chamber of Shipping Welsh Coal Charter de 1896. Hace 60 años en el asunto inglés de Miguel de Larrinaga Steamship Co. v. D.L. Flack & Son 15/, el magistrado Atkin afirmó lo siguiente sobre las cláusulas que se reproducían sustancialmente en el formulario Amwelsh de 1953 y de nuevo en la versión revisada de 1979:

> "Este asunto se plantea en relación con la Chamber of Shipping Welsh Coal Charter de 1896, cuyas cláusulas de demoras han constituido una mina de oro para los profesionales del derecho en lo pasado y es probable que sigan siendo una fuente de beneficios para ellos en el futuro. Las cláusulas de este o similares formularios ciertamente han llegado a la Cámara de los Lores una vez, muchas al Tribunal de Comercio y aún más al Tribunal de Apelación; y puede que las eminentes personas que se dedican a la industria y al transporte marítimo sigan estimando adecuado tomar medidas para redactar de forma más clara tales cláusulas que en la actualidad."

20. En 1985, en el asunto The Mozart 16/, el Tribunal de Comercio inglés, al interpretar una de las cláusulas de la póliza Amwelsh, tuvo ocasión de comentar:

"El texto de esta cláusula es poco preciso; ha originado problemas en lo pasado y no es de sorprender que ahora existan opiniones diferentes entre aquellos que han intentado su interpretación... En realidad, la cláusula es tan descoordinada e imprecisa que resulta inútil un análisis literal tradicional."

21. La Centrocon Charter Party se aprobó en 1914 y se revisó en 1950 y en 1974. En 1924 el magistrado Scrutton del Tribunal de Apelación inglés en el asunto H. A. Brightman and Co. v. Bunge y Born 17/, manifestó:

"Esta póliza adopta el modelo de la Chamber of Shipping River Plate Charter, de 1914, que se convino entre la Cámara de Navegación y el organismo representativo de los armadores argentinos. Contiene frases que no son fáciles de interpretar, como suele ocurrir cuando las partes que tienen intereses contrapuestos adoptan una fórmula ambigua que ninguna de ellas desea precisar por miedo a que la otra muestre su desacuerdo con el texto si se enuncia con precisión."

22. En el asunto antes mencionado, el Tribunal examinaba la cláusula de huelga de la póliza Centrocon. Veinticinco años después, los tribunales británicos hubieron de pronunciarse sobre el sentido de esa misma cláusula (que no se modificó en la revisión de la póliza de 1950) en un contexto diferente en el asunto Union of India v. Compañía Naviera Aeolus S.A. (The Spalmatori) 18/. El juez del Tribunal de Comercio decidió que la cláusula de huelga no impedía la pretensión del armador de sobrestadías dadas las circunstancias del caso. Tres jueces del Tribunal de Apelación manifestaron su disconformidad con esta conclusión, aun cuando todos, incluidas las partes, convinieron en que "era imposible interpretar las palabras en su sentido literal". La Cámara de los Lores, por una mayoría de tres a dos, disintió a su vez del Tribunal de Apelación, con el siguiente comentario de uno de los miembros que votó con la mayoría:

"No hay interpretación o explicación plenamente convincentes de la tercera parte de esta cláusula y hay que optar entre dos conclusiones casi igualmente insatisfactorias."

23. La misma cláusula de huelga fue objeto de un recurso de apelación ante el Tribunal inglés correspondiente en 1961 en el asunto N.V. Reedrij Amserdam v. President of India (The Amstelmolen) 19/ y, de nuevo, diez años después, en Ionian Navigation Co. Inc. v. Atlantic Shipping Co. S.A. (The Loucas N) 20/. La cláusula de huelga en la póliza Centrocon sigue sin modificarse, aun cuando ahora hay una enmienda "recomendada" para su uso en otras pólizas. El juez del Tribunal de Comercio inglés en el asunto Navico A.G. v. Vrontadas Naftiki Etairia P.E. (The Costis) 21/, observó que la póliza Centrocon y la cláusula de huelga de dicha póliza, en particular, habían "dado trabajo a los juristas durante años".

24. La póliza Gencon es la más utilizada en los fletamentos por viaje de carácter general. Data de antes de 1922, año en que se revisó por primera vez. Esto volvió a hacerse en 1976. Sus cláusulas han originado numerosas controversias. En el asunto Louis Dreyfus and Cie v. Parnaso Cía. Naviera S.A. (The Dominator) 22/, el juez del Tribunal de Comercio inglés

observó que no se habían ocupado hasta entonces los tribunales de la cláusula de excepciones de la Gencon y que: "parece que me toca a mí, desgraciadamente, intentar darle algún sentido". Estimó que era ambigua y para interpretarla recurrió a la regla contra preferentem.

25. En el asunto Salamis Shipping (Panamá) S.A. v. Edm. van Neerbeeck & Co. S.A. (The Onisilos) 23/, el Tribunal de Apelación inglés calificó las disposiciones sobre "la mitad de las demoras" de la cláusula de huelga de la Gencon de "ambiguas" y dijo que podían interpretarse tanto en el sentido que decían los armadores como los fletadores. De nuevo, en el asunto Superfos Chartering A/S v. N.B.R. (London) Limited (The Saturnia) 24/, el Tribunal tuvo que ocuparse de la cláusula de huelga de la Gencon en relación con un punto en que no se habían puesto de acuerdo los árbitros y sobre cuyo laudo manifestó su disconformidad el Tribunal. El juez observó: "No encuentro en (la parte correspondiente de la cláusula) o en la propia cláusula o en la póliza en su conjunto, ningún dato decisivo para dar una respuesta correcta a este problema".

26. La principal crítica a la póliza de fletamento Gencon es que no es suficientemente general y casi siempre es necesario añadir un número no justificado de cláusulas adicionales. Así, en el asunto Overseas Transportation Co. v. Mineralimportexport (The Sinoe) 25/, el juez del Tribunal de Comercio inglés comentó:

> "La propia póliza se basaba en el formulario Gencon pero era objeto de amplias enmiendas y adiciones. En realidad, todos los problemas en este asunto surgen de tales adiciones cuyo texto es muy desafortunado."

27. De nuevo en un arbitraje reciente de Nueva York, Trans-pacific Shipping Co. v. Mitsui & Co. (USA) Inc. 26/, el árbitro señaló que la póliza que adoptaba la forma Gencon "difícilmente podía considerarse un modelo de claridad, lo cual era frecuente en los formularios más antiguos adaptados para su uso actual".

28. La Baltimore form C Grain Charter Party se aprobó en 1913 y ha dado lugar a numerosos arbitrajes y a muchos pleitos ante los tribunales. En el asunto J. C. Carras & Sons (Shipbrokers) Limited v. President of India (The Argobeam) 27/, el juez del Tribunal de Comercio inglés puso de manifiesto el carácter "arcaico y a menudo muy desconcertante de la Baltime form C Grain Charter Party". Añadió:

> "Es sorprendente que hasta la fecha no se haya encargado a juristas competentes de los Estados Unidos, Canadá o de este país que redacten un nuevo texto moderno y más inteligible. No sería una labor difícil y si se aceptase el resultado y se arrinconara el presente modelo, se justificarían rápidamente los mínimos gastos en que se hubiera incurrido debido al ahorro en costas procesales de que se beneficiarían cargadores, fletadores, armadores e importadores y exportadores de cereales." 28/

29. Por lo que se refiere a las pólizas de fletamento por viaje en buques tanque, el modelo normalizado más antiguo que se sigue ampliamente utilizando es la Asbatankvoy Charter Party (antes Exxonvoy 69), que se adaptó de la Warshipoilvoy aprobada en 1942 y revisada en 1950. Se ha hecho el siguiente comentario respecto de esta póliza:

"La Asbatankvoy (también Texacovoy) se basa fundamentalmente en la vieja póliza Warshipoilvoy y, por tanto, se halla muy anticuada. Alguna de las cláusulas se refieren a estructuras y prácticas comerciales del pasado y no tienen en cuenta muchas de las exigencias actuales. La Asbatankvoy se sigue utilizando ampliamente, aunque las partes lo hacen corriendo el riesgo que eso supone. Las numerosas cláusulas adicionales que necesita dicha póliza no vienen a subsanar todas las deficiencias del modelo impreso y todo ello aumenta las posibilidades de conflicto. No es probable que la nueva adición de cláusulas paliativas venga a eliminar todas las controversias y pleitos que puede originar la utilización de este modelo anticuado." 29/

B. Pólizas de fletamento por tiempo

30. Entre las pólizas-tipo de fletamento por tiempo, sólo dos son relativamente viejas y son las que más se utilizan para fletamentos de carga seca: la Póliza general de fletamento de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (Baltime) y la New York Produce Exchange Time Charter (The NYPE).

31. El modelo Baltime se publicó inicialmente en 1909 y se modificó en 1911, 1920, 1939 y 1950. Se introdujo una nueva pequeña modificación para hacer referencia a las reglas de York y Amberes de 1974 ese mismo año. Muchas de las cláusulas del modelo Baltime han sido objeto de arbitrajes y pleitos, pero la cláusula por la que es conocida la póliza Baltime (tal como indican quienes contestaron a las encuestas de la secretaría de la UNCTAD) es la cláusula de responsabilidad y exención (cláusula 13 del modelo vigente). En 1984, la Cámara de los Lores inglesa decidió que no era correcto el significado que, por lo menos en los últimos 24 años, se había dado a tal cláusula. El asunto correspondiente era Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Limited (The TFL Prosperity) 30/, en el que la Cámara de los Lores mostró su disconformidad con una decisión del Tribunal Supremo de Nueva Gales del Sur en Australia, en el asunto Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co. Limited 31/ y criticó una sentencia anterior del Tribunal de Comercio inglés en Gesellschaft Bürgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The Brabant) 32/ y una decisión del Tribunal de Apelación en el asunto Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corporation (The Charalambos N. Pateras) 33/.

32. La Cámara de los Lores en el asunto TFL Prosperity realizó un examen detenido de las cuatro frases de la cláusula 13 de la Baltime y en la introducción señaló:

"El modelo impreso de esta póliza vio por primera vez la luz en febrero de 1909. Data, por tanto, de hace casi 75 años... Decir que la gramática de estas cuatro frases y en realidad su redacción son en muchos casos tristemente defectuosas y que en varios puntos hay un exceso de palabras no resuelve el problema de interpretación sino, simplemente, complica más las cosas. Por desgracia, una mala gramática, un texto defectuoso y un exceso de palabras son rasgos característicos de las cláusulas de las pólizas de fletamento." 34/

ley se basa en el precedente, pero un precedente que no siempre obliga a los árbitros, es inevitable la confusión. Quienes se dedican al transporte marítimo no siempre tienen la formación y la experiencia jurídica para evitar las múltiples trampas que les acechan en sus actividades de fletamento ni disponen del tiempo necesario para aquilatarlas cuando las decisiones han de tomarse con prontitud". La conclusión a la que se llega es que "sería muy bueno que se consiguiese un modelo perfeccionado, equitativo y más claro, mejor adaptado a los métodos comerciales modernos y desprovisto de ambigüedades que puedan aprovechar partes poco escrupulosas, y que la gran mayoría de las personas que se dedican al transporte marítimo utilizaron generalmente tal modelo" 36/.

33. La New York Produce Exchange (NYPE), póliza de fletamento por tiempo de carga seca, que es con mucho la más utilizada para este tipo de carga, data de 1913 y fue revisada en 1921, 1931 y 1946. En 1981, se aprobó una nueva versión de la NYPE con el nombre de "Asbatime", pero se utiliza muy poco en comparación con la NYPE de 1946.

34. Partes de ésta son oscuras y otras anticuadas. En el asunto Summit Investment Inc. v. British Steel Corporation (The Sounion) 35/, el Tribunal de Apelación inglés hubo de pronunciarse sobre la cláusula 20 de esta póliza que dice así:

> "El combustible utilizado por el buque en cesación de fletamento, así como el destinado a cocinar, condensar agua o para parrillas y hornos, ha de convenirse respecto de su cantidad y el costo de sustitución correrá a cargo de los armadores."

35. Durante años esta cláusula fue objeto de diferentes interpretaciones. En el asunto de que se trataba no llegó a un acuerdo un tribunal de tres árbitros, pronunciándose la mayoría por una interpretación liberal. El Tribunal de Primera Instancia, en el recurso, prefirió la interpretación más estricta del árbitro minoritario. El Tribunal de Apelación volvió al punto de vista de la mayoría y en el fallo que sienta jurisprucedencia hacía el siguiente comentario:

> "En 1913, en que vio la luz el muy utilizado modelo de póliza de fletamento por tiempo de la New York Produce Exchange, las principales máquinas de los barcos eran de vapor y las calderas funcionaban con carbón. Como convenía a ese estado de cosas, las dependencias de la tripulación estaban equipadas con "parrillas" para quemar carbón en cocinas al aire libre y con "hornos" para hacerlo en lugares cerrados. Hoy la gran mayoría de los buques son motonaves e incluso cuando no es éste el caso, el vapor se consigue quemando combustible líquido en vez de carbón. En consecuencia, debe de ser un caso raro un buque equipado con "parrillas" u "hornos". Sin embargo, a pesar de que se revisó en 1921, 1931 y 1946, el modelo de la New York Produce Exchange sigue obstinadamente refiriéndose a "parrillas y hornos" y tenemos que interpretar tales términos."

36. En relación con los tipos más antiguos de pólizas de fletamento por tiempo, se dice que "al atender fundamentalmente a los intereses de los armadores, se inclinan en cierta medida en su favor, siendo esto especialmente cierto en el modelo Baltime, y también que su texto suele estar poco ajustado, incluso en el caso del modelo NYPE, hasta el punto de resultar oscuro... muchas dudas, contradicciones y faltas de equidad no obedecen a las peculiaridades del transporte marítimo internacional (normas en conflicto, peligros marítimos), sino que en los contratos básicos que se utilizan suelen ser consecuencia de una mala redacción, de conceptos vagos y de una herencia anticuada de la época de la vela. Cuando se crearon hace más de sesenta años tuvieron su utilidad; pero es evidente ahora que no establecen con la suficiente precisión los derechos y obligaciones que las partes pretenden reconocerse mutuamente al contratar. Esto deja muchos resquicios para que surjan pleitos cuando algo va mal y dado que la mayoría de los asuntos se remiten al arbitraje o a los tribunales de los países anglosajones donde la

Capítulo II

ANALISIS DE DETERMINADAS CLAUSULAS DE POLIZAS DE FLETAMENTO POR TIEMPO

37. Este capítulo analiza algunas de las cláusulas que figuran en las pólizas de fletamento por tiempo con miras a identificar ciertos problemas que surgen en su redacción y aplicación. Se trata en primer lugar de las cláusulas que se especificaban en la solicitud del cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo 37/. Se ocupa, además, de las cláusulas a cuyo respecto se manifestó preocupación en las respuestas a las encuestas de la secretaría de la UNCTAD, así como de varias otras que se consideran ambiguas, anticuadas u objeto de interpretaciones diversas por diferentes tribunales.

38. El análisis se basa sobre todo en las cláusulas contenidas en los dos modelos habituales que se usan más ampliamente en las pólizas de fletamento por tiempo para carga seca, a saber, la Baltime 1974 y la New York Produce Exchange (NYPE) 1946, así como la revisión de 1981 de la NYPE, cuyo nombre de clave es Asbatime, y la BIMCO Deep Sea Time Charter 1974, con el nombre de clave Linertime. También se hace referencia al proyecto de póliza de fletamento por tiempo, cuya clave es "Fontime", preparado por la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes Marítimos (FONASBA) y a algunos modelos de fletamento por tiempo para buques tanque.

39. Casi todas las controversias sobre las pólizas de fletamento por tiempo se zanjan en Londres o Nueva York. La jurisprudencia que se cita en este estudio es principalmente, por tanto, de tribunales ingleses (de ordinario en apelación de laudos arbitrales) y estadounidenses y del tribunal de arbitraje de Nueva York (cuyos laudos normalmente no pueden ser recurridos) 38/.

A. Cláusulas de velocidad y consumo

40. La descripción del buque en las pólizas de fletamento por tiempo comprende, entre otras cosas, el nombre del buque, su pabellón, propiedad, clase, capacidad de peso muerto, tonelaje registrado, y velocidad y consumo de combustible. Tal descripción, especialmente los rubros sobre velocidad y consumo de combustible, reviste particular interés para el fletador por tiempo, por ser éste quien se hace cargo de la explotación comercial del buque y corre con ciertos gastos relacionados con su utilización 39/. Corresponde al fletador por tiempo suministrar el combustible y, por lo tanto, el consumo del buque tiene mucha importancia para el cálculo de sus gastos. Asimismo, como la suma que pagará el fletador será proporcional al tiempo en el que el buque esté fletado, con independencia del número de viajes que pueda efectuar, la velocidad de aquél constituirá un aspecto destacado del acuerdo.

41. Las cláusulas Baltime, NYPE, Asbatime y Linertime contienen todas ellas un preámbulo similar donde ha de incluirse la descripción del buque. Por ejemplo, la Baltime establece que el buque será "capaz de navegar... a la velocidad de unos ... nudos en buen tiempo y mar llana, con un consumo de ... toneladas del mejor carbón, o unas ... toneladas de combustible líquido". En las pólizas NYPE, Asbatime y Linertime figuran disposiciones similares, aunque las dos primeras son menos restrictivas al hablar sólo de "buenas condiciones atmosféricas".

42. Tales disposiciones son muy criticadas en las respuestas a las encuestas de la secretaría. Se considera que constituyen un auténtico problema. Se afirma que éste se suscita por el hecho de que la información sobre el tiempo se halla sólo en manos del capitán, aunque se reconoce que las hojas de ruta de las compañías con las indicaciones atmosféricas y los datos meteorológicos de fuentes oficiales atenúan hasta cierto punto el problema. Las expresiones "unos o unas", "con buen tiempo y mar llana" y "buenas condiciones atmosféricas" se consideran ambiguas, lo que da pie a controversias sobre su significado. "Las opiniones de los árbitros y del mercado varían acerca de si la expresión "buen tiempo" significa viento de fuerza no se sabe si 4, 5 ó 6, en la escala Beaufort. Para todos los efectos e interpretaciones nunca o rara vez se encuentra "mar llana". Tal cosa prácticamente exige condiciones de calma chicha y, si se interpretara al pie de la letra, haría inútil la obligación sobre velocidad y consumo" 40/.

43. En relación con la cláusula del fletamento Baltime se han hecho las siguientes observaciones:

> "En casi todas las pólizas de fletamento por tiempo figura un compromiso del armador sobre velocidad y consumo aunque a veces se prescinde de él cuando el período para el que se ha fletado el buque sea muy breve, tal como ocurre, por ejemplo, cuando se trata de cortas travesías de cabotaje. Velocidad y consumo son tan importantes como la capacidad de carga y objeto de más litigios.
>
> Si se presta atención y se examina el preámbulo de la Baltime, se advertirá que el compromiso se basa en condiciones muy favorables, no en ningún promedio sino más bien en la velocidad de un viaje de prueba. "Buen tiempo y mar llana" suele entenderse en general que significa fuerza Beaufort 3 o menos, con independencia del estado de la mar. A menos que haya mucho oleaje, el estado de la mar no supone demasiada diferencia. Nada se dice sobre la velocidad que alcanza realmente el barco durante todo el período. Bastará que el armador demuestre que durante un día, más o menos, el buque logró la velocidad prometida.
>
> ¿Qué sucede si el buque no utiliza su potencia al máximo? Es cierto que la cláusula 9 dice que el capitán deberá hacer la travesía "con la máxima diligencia", pero ¿cómo se interpreta esta expresión? ¿Y qué ocurre si el capitán no actúa así? La cláusula 13 excluye expresamente la responsabilidad por demoras, aunque fueran causadas por negligencia o falta del personal de los armadores.
>
> Con un tipo de cláusula Baltime... resulta muy difícil para un fletador demostrar que el buque rinde por debajo de lo prometido. La principal fuente de información sobre las posibilidades de la nave es el cuaderno de bitácora. Las distancias observadas entre punto y punto pueden usarse para el control, al igual que las anotaciones en el cuaderno de máquinas acerca de las revoluciones por minuto (r.p.m.)." 41/

44. Pero, como ha señalado un árbitro de Nueva York 42/, en lo que puede interpretarse quizás como una afirmación que se queda voluntariamente corta, "... se han conocido cifras extraídas del cuaderno de bitácora que eran algo discutibles...".

45. Se ha dicho, además, que "el renglón 12 de la Baltime da sólo cifras aproximadas de... y que [de la] parte II se desprende claramente que toda aplicación se limita a "buen tiempo y mar llana". De esta suerte el armador no da seguridad alguna sobre el rendimiento real durante el tiempo del contrato, y es difícil que el fletador demuestre el incumplimiento de esa obligación (aunque no imposible: véase The Apollonius). Tal cosa no resulta sorprendente, ya que la Baltime está redactada principalmente teniendo en cuenta los intereses de los armadores. La NYPE es similar a la Baltime... Lo mismo puede decirse de la Linertime" 43/.

46. La declaración relativa a la velocidad del buque, a diferencia de otros aspectos descriptivos, ha sido interpretada para que se aplique en el momento de la entrega del buque. En el asunto The Apollonius 44/, el juez del Tribunal de Comercio inglés, disintiendo del parecer expresado en otro caso anterior 45/, decidió que desde el punto de vista empresarial estaba claro que las consideraciones comerciales requerían que la descripción de la velocidad del buque se aplicara en la fecha de su entrega, con independencia de que se aplicara o no en la fecha del fletamento. Por tanto, el fletador tenía derecho a recibir una indemnización por daños y perjuicios (con arreglo al modelo Baltime), ya que se decía del buque que era capaz de hacer unos 14 1/2 nudos, cuando en realidad sólo alcanzaba 10,61 nudos en el momento de la entrega al estar sus fondos sucios.

47. La situación parece ser la misma en el derecho estadounidense 46/.

48. Las dificultades que ocasiona el empleo de las palabras "unos ... nudos y unas ... toneladas", al describir la velocidad y el consumo de combustible del buque en esas pólizas de fletamento, han sido descritas por un árbitro londinense 47/ en los términos siguientes:

> "Los tipos Baltime y NYPE que se usan actualmente presentan una redacción que data de antes de la Primera Guerra Mundial y que se aplicaba entonces en lo principal a buques de 8.000 toneladas, que hacían de nueve a diez nudos, quemaban carbón y tenían máquinas de vapor alternativas. Después de zarpar, no existía ninguna comunicación con el capitán que pudiera afectar a la travesía a menos que el buque tocara en un puerto donde pudiera el capitán recibir un telegrama. El capitán no tenía radio, ni radar, ni información del tiempo; la calidad del carbón variaba; la diferencia entre el mantenimiento antes del comienzo del viaje y después cobraba todo su sentido; no había armadores que telefoneasen ni la posibilidad de que llegaran por avión capitanes inspectores o piezas de repuesto. En aquellos días, se decía con razón que los buques no eran relojes; de aquí que los contratos de fletamento, con la excepción sólo del nombre, el pabellón, la clase y el calado, se curaran en salud en casi todos los aspectos, ya fuese de modo expreso o tácito, recurriendo a los términos unos ... nudos o unas ... toneladas.
>
> Aparte de las compañías petroleras que han roto con el pasado... rehaciendo los contratos para hacer que el rendimiento se acerque en todo lo posible a las estimaciones de la travesía, el fletador por tiempo de hoy en día que negocie el contrato con un modelo Baltime o NYPE, o que haga su cálculo de un viaje, seguirá enfrentándose con el problema de saber qué cifras ha de introducir en su computadora respecto de la carga, la velocidad, el combustible, y demás.

Los tribunales siguen interpretando los términos unos ... nudos o unas ... toneladas introducidos en esos lejanos días, pero lo hacen para circunstancias harto diferentes. Se acepta que en 1979 lo que resulta "aproximado" o "cerca" difiere mucho de la época anterior a 1914. Lo que entonces constituía necesariamente un amplio margen de tolerancia, ahora, a menos que se indicara explícita o implícitamente lo contrario, debería interpretarse en términos estrictos."

49. Ese árbitro concluía, sin embargo, que aun cuando el margen de tolerancia en pólizas de fletamento tales como la Baltime y la NYPE se interprete de modo estricto, "el modelo, tal como está impreso, sigue haciendo que los fletadores asuman los riesgos de la travesía" en lugar de "los armadores, que a decir verdad tendrían que ser quienes los asumieran, ya que sólo ellos conocen y pertrechan el buque".

50. Los términos "unos ... nudos o unas ... toneladas" fueron interpretados en un arbitraje dictado recientemente en Londres, donde la cuestión que se suscitaba era el margen, caso de haberlo, que permitían tales palabras. Se dijo que, como el armador conocía (o debería conocer) todos los aspectos del rendimiento de su buque, había la tentación de que esos términos no dejaran margen alguno. No obstante, el Tribunal opinó que no podía ignorar las palabras que habían sido expresamente convenidas entre las partes e incluidas en la póliza de fletamento, de suerte que los términos citados deberían surtir algún efecto. En las circunstancias del caso, se dictaminó que un cuarto de nudo, más bien que la mitad de nudo usual que anteriormente concedían los árbitros marítimos de Londres, constituía un margen razonable para la palabra "unos" 48/. La idea de que el margen autorizado por "ese término" debería ser siempre medio nudo o 5% también fue rechazada por el Tribunal de Apelación inglés en Arab Maritime Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corp. (The Al Bida) 49/, al mantener que el margen ha de ajustarse a la configuración, tamaño, calado, asiento, etc. del buque. Es, por tanto, difícil que armadores y fletadores prevean de antemano qué margen se otorgará.

51. Para evitar estas dificultades, casi todos los modelos de fletamento por tiempo de buques tanque contienen una cláusula de rendimiento, que obliga al armador a justificar una velocidad media mínima en condiciones atmosféricas definidas por referencia a una fuerza máxima del viento de la escala específica Beaufort. La póliza de fletamento para buques tanque STB, en su cláusula 8, obliga al buque a mantener durante todo el período de fletamento una velocidad y consumo de combustible medios garantizados en todas las condiciones atmosféricas. Algunas pólizas de fletamento de buques tanque estipulan un reajuste del contrato de fletamento en el caso de un rendimiento inferior a lo convenido 50/, mientras que unas pocas, tales como la Intertanktime 80, establecen que la velocidad y el consumo de combustible del buque se revisarán cada 12 meses, con el consiguiente reajuste (a la baja o al alza) del precio del fletamento 51/.

B. Cláusulas de puerto seguro

52. En casi todas las pólizas de fletamento, ya sea por tiempo o por viaje, figura la obligación explícita para los fletadores de emplear el buque entre puertos seguros. La Linertime, por ejemplo, dispone en su cláusula 3 que "el buque será empleado en tráficos legales para el transporte de mercancías

lícitas solamente, entre puertos o lugares buenos y seguros...".
La cláusula 2 de la Baltime contiene una redacción similar. Interpretadas al pie de la letra esas palabras parecerían imponer a los fletadores una responsabilidad absoluta cuando ordenen al buque acudir a un puerto que no sea seguro.

53. Un puerto seguro ha sido definido en el asunto inglés Leeds Shipping v. Société française Bunge (The Easterns City) 52/ por el magistrado Sellers en los términos siguientes:

> "... un puerto no será seguro a menos que en el plazo de tiempo adecuado el buque de que se trate pueda llegar a él, utilizarlo y zarpar sin estar expuesto, en ausencia de algún hecho anómalo, a riesgos que no puedan evitarse con una navegación y pilotaje adecuados..."

54. Esta definición ha sido generalmente aceptada como una descripción correcta de lo que puede constituir un "puerto seguro" 53/. La definición se ha entendido que abarca la seguridad tanto geográfica como política 54/. La Cámara de los Lores inglesa en Kodros Shipping Corporation v. Empresa Cubana de Fletes (The Evia N° 2) 55/, interpretó la obligación como un requisito únicamente de que el puerto debería ser potencialmente seguro en el momento de la designación. Con todo, la decisión deja sin zanjar si basta que los fletadores actúen con una diligencia razonable al designar un puerto y si son responsables de cualquier negligencia por parte de los agentes o contratistas independientes a quienes soliciten asesoramiento sobre la seguridad del puerto.

55. En el asunto The Evia N° 2, el buque, fletado con el modelo Baltime, recibió instrucciones para dirigirse a Basora, pero no pudo alcanzar ese puerto al estallar la guerra entre el Irán y el Iraq. El armador adujo que los fletadores habían incumplido su obligación de puerto seguro a tenor de la cláusula 2 de la póliza de fletamento. La Cámara de los Lores falló que los fletadores no habían infringido esa cláusula, ya que Basora era potencialmente segura en el momento de la designación y la inseguridad se produjo después de su llegada y se debió a un acontecimiento imprevisto y anormal. Lord Roskill señaló que la obligación contractual del fletador guardaba relación con las características del puerto o lugar de que se trataba y significaba que cuando se dieran las instrucciones ese puerto o lugar tenía que ser potencialmente seguro para que el buque llegara a él, fondeara el tiempo necesario y zarpara oportunamente. Pero si con posterioridad se produce repentinamente algún acontecimiento imprevisto y anormal que crea condiciones de inseguridad donde anteriormente existían condiciones de seguridad y en consecuencia el buque se veía demorado, dañado o destruido, esa obligación contractual no se extendía hasta el extremo de hacer al fletador responsable de todos los daños o pérdidas, materiales o financieras, consiguientes. En otro caso, se haría al fletador asegurador de unos riesgos imprevistos y anormales que corresponde cubrir a los aseguradores del buque 56/.

56. No está claro si el derecho estadounidense se guiaría por el asunto (The Evia N° 2) y mantendría que la seguridad potencial en el momento de la designación era suficiente. Lo que está claro es que existe una divergencia sustancial entre el derecho estadounidense y el inglés en la indemnización por daños y perjuicios concedida en casos de puertos inseguros. Ocurre muchas veces que el buque sufre daños como consecuencia tanto de la falta de

seguridad del puerto al que los fletadores le han ordenado que acuda como de la negligencia del capitán (o de terceros de los que responden los armadores) al decidir entrar en puerto, manejar el buque mientras está fondeado o no zarpar cuando el peligro resulte patente. Ahora parece estar bien zanjado en el derecho estadounidense que los daños sufridos por el buque en tales circunstancias pueden repartirse entre armadores y fletadores en proporción a su respectivo grado de "culpa", de conformidad con los principios establecidos por el Tribunal Supremo en United States v. Reliable Transfer Co. Inc. 57/. Este enfoque ha sido adoptado en varios asuntos de puerto seguro, puesto de atraque seguro y contratos similares como The Oceanic First 58/, The American Challenger 59/, Board of Commissioners v. M/V Space King 60/, y The Maplebank 61/.

57. Ese reparto de los daños con arreglo al grado de culpa no se hará, sin embargo, por los tribunales ingleses en circunstancias similares cuando exista un enunciado expreso de puerto seguro como el que figura en la Baltime, la NYPE y la Linertime. El Tribunal de Apelación sostuvo en un asunto reciente, Fosikringsaktieselskapet Vesta v. Butcher 62/, que el prorrateo de los daños en proporción al grado de culpa en virtud de la Ley de reforma del derecho (negligencia compartida) de 1945 no se aplicaba a una acción fundada en la responsabilidad contractual, a menos que la obligación del demandado en razón del contrato fuese idéntica a su responsabilidad por negligencia. Y esto claramente no sucede cuando los fletadores aceptan expresamente en la póliza de fletamento la seguridad de los puertos que vayan a designar. Según el derecho inglés, la prueba estriba en si el incumplimiento por los fletadores del contrato al ordenar al buque que se dirija a un puerto no seguro es la causa efectiva del daño, en cuyo caso su responsabilidad no se verá reducida por causa de negligencia del capitán y la tripulación, o si esa negligencia ha quebrado la cadena de causalidad, en cuyo caso los fletadores no asumirán responsabilidad alguna 63/. De esas diferencias se desprende que, aun cuando el capitán de un buque pueda ser sustancialmente culpable de los daños sufridos por su buque con una parte de culpa, sin embargo inferior al 50%, en Inglaterra los armadores probablemente lograrán ser indemnizados al 100% de los daños, mientras que en Nueva York, en iguales circunstancias, la indemnización se reduciría a la cuantía en que la falta del capitán contribuyó al daño 64/. En cambio, los armadores no recibirían ninguna indemnización en Inglaterra si su capitán fuese el principal culpable, incluso aunque los fletadores también tuvieran una parte sustancial de culpa, mientras que en Nueva York la indemnización por daños se repartiría aquí también.

58. Es improbable que el enfoque por el derecho estadounidense de reparto de daños se acepte en algunos países de derecho continental que tratan la obligación del fletador, en lo que atañe a la designación de un puerto seguro, como un asunto de diligencia razonable. Parece que en el derecho escandinavo 65/ y en el de la República Federal de Alemania 66/ y la República Democrática Alemana 67/, cuando el puerto designado resulte no ser seguro, el fletador (por sí mismo o por conducto de sus empleados y agentes) sólo será responsable del daño consiguiente cuando haya actuado con negligencia o dejado de actuar con la diligencia razonable en la designación de un puerto seguro.

C. Cláusulas de entrega

59. La cláusula 1 de los tipos Baltime y Linertime dice: "Los armadores y los fletadores convienen el fletamento del citado buque, por un período de tiempo de ... a partir de la fecha en que el buque sea entregado...". La NYPE establece igualmente que "dichos armadores convienen en arrendar y dichos fletadores aceptan alquilar el susodicho buque, desde el momento de la entrega..." 68/. Esas cláusulas determinan el período desde el que el armador conviene poner los servicios de su buque mediante su capitán y tripulación a disposición de los fletadores para que puedan dar instrucciones sobre su empleo 69/.

60. Algunas pólizas de fletamento, sin embargo, usan equivocadamente los términos "entrega" y "arrendar" (y también términos como "devolución", y "subarriendo") que son apropiados para el alquiler o cesión de un buque, pero no para un fletamento por tiempo que, en casi todas las legislaciones, es sólo un contrato de fletamento y no entraña el arrendamiento del buque. Por lo general, los fletadores no adquieren la posesión del buque en esos modelos de fletamento. En el asunto Sea & Land Securities Ltd. v. Williams Deckinson 70/, el magistrado Mackinnon describió la póliza de fletamento por tiempo como un documento que empezó siendo una cesión efectiva, y consideró que se trataba de un:

> "... documento que se prestaba a confusión, ya que en realidad lo que hace el armador queda oculto por el empleo de un lenguaje que data de un siglo o más y que era apropiado para un contrato de carácter diferente entonces en uso... La forma moderna de la póliza de fletamento por tiempo consiste fundamentalmente en que el armador conviene con el fletador en que durante un cierto período prestará servicios mediante sus empleados y tripulación con objeto de transportar las mercancías que suba a bordo de su buque el fletador por tiempo. Sin embargo, ciertas frases que perviven en el modelo impreso que se utiliza son sólo pertinentes para la forma más antigua de póliza de fletamento con cesión. Tales frases... son el armador conviene en arrendar, y el fletador conviene en alquilar el vapor. Vapor que no se arrendaba ni alquilaba.

Condición del buque a su entrega - Navegabilidad

61. En las pólizas-tipo de fletamento por tiempo figuran siempre disposiciones sobre la obligación del armador de entregar el buque en condiciones para navegar 71/. La Baltime, en su cláusula 1, requiere que el buque "sea entregado... debidamente acondicionado en todos los aspectos para el servicio ordinario de transporte de mercancías". La NYPE estipula que el buque estará "listo para recibir la carga con bodegas que estén limpias y sean estancas, marineras, fuertes y acondicionadas en todos sus aspectos para ese servicio, con lastre de agua, maquinillas y calderetas con suficiente vapor... para hacer funcionar todas las maquinillas al mismo tiempo (y con dotación completa de oficiales, marineros, maquinistas y fogoneros para un buque de su tonelaje)" 72/. La redacción de la Linertime, en su cláusula 1, es que el buque estará "acondicionado en todos los aspectos para el servicio ordinario de carga seca con bodegas bien barridas, limpias y dispuestas para recibir la carga". En el derecho inglés también, y en lo que se refiere a la redacción de la NYPE al menos, en el derecho estadounidense, tales requisitos constituyen una garantía absoluta de navegabilidad del buque a su entrega,

obligación que en cualquier caso debería considerarse implícita en ausencia de una fórmula expresa 73/. Así, las expresiones "acondicionado" y "listo" se han interpretado en este contexto en sentido amplio. Pero, y esto es lo que se presta a confusión, la obligación absoluta de navegabilidad a la entrega puede verse reducida por otras cláusulas de la póliza a una simple obligación del armador de ejercer una diligencia razonable para que el buque esté en estado de navegar cuando se entrega o antes.

62. En la NYPE, la ambigua redacción de la cláusula 24 (cláusula principal) surte el efecto, según la interpretación de la Cámara de los Lores inglesa en Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum Co. (The Saxon Star) 74/, recogida por el Tribunal de Apelación respecto de pólizas NYPE en varios asuntos posteriores, de incorporar a la póliza la Ley estadounidense de transporte de mercancías por mar. Por consiguiente, la obligación del armador pasa de ser una obligación absoluta a la de actuar con una diligencia razonable para que el buque esté en estado de navegar, antes y al comienzo de cada viaje, según la póliza de fletamento. Tal cosa, sin embargo, supone que no sólo los propios armadores sino también todos sus empleados, agentes y contratistas independientes deberán desempeñarse diligentemente. La Asbatime contiene una disposición similar a la que figura en el preámbulo de la NYPE, pero en su cláusula principal sólo declara aplicable la Ley estadounidense de transporte de mercancías por mar, o las Reglas de La Haya/La Haya-Visby, a los conocimientos de embarque expedidos en virtud de la póliza de fletamento y no a la póliza propiamente dicha. Puesto que no contiene ninguna otra cláusula que limite la obligación estricta de los armadores de entregar un buque en estado de navegar, la responsabilidad que asumen éstos con la Asbatime en lo que se refiere a la navegabilidad inicial es, por lo tanto, mayor que con las Reglas de La Haya/La Haya-Visby. El proyecto Fontime adopta un criterio similar, aunque la obligación impuesta a los armadores es aún más estricta, ya que establece una garantía continua.

63. Con el modelo Baltime, la cláusula 13 reduce la obligación estricta de los armadores de entregar un buque en estado de navegar a lo que se denomina "falta de la debida diligencia". En otras palabras, el armador sólo es responsable por pérdidas o daños a las mercancías o demoras motivadas por "falta de la debida diligencia por parte de los armadores o su gestor en poner el buque en las debidas condiciones de navegabilidad y pertrechado para el viaje" 75/. Por consiguiente, la no navegabilidad causada por negligencia de la tripulación o de contratistas independientes queda generalmente exenta según la cláusula 76/.

64. La Linertime, en su cláusula 12 c), al tratar de la responsabilidad del armador adopta el concepto de las Reglas de La Haya/La Haya-Visby, que obliga a los armadores a ejercer, antes y al comienzo del viaje, "una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegar".

65. Así, aunque los modelos NYPE, Baltime y Linertime dan la impresión inicial de que el armador tiene la obligación absoluta de entregar un buque en estado de navegar, de otras cláusulas se desprende claramente que tal obligación en lo que atañe a la navegabilidad se limita a actuar con la debida diligencia al respecto 77/.

66. La obligación de facilitar un buque en estado de navegar en casi todas las pólizas por tiempo se refiere al comienzo del período de fletamento y con posterioridad los armadores se comprometen a mantener el buque en un estado eficiente durante todo el tiempo que preste el servicio 78/. Los criterios nacionales sobre este particular varían mucho. Mientras en el Common law inglés se cumple la obligación implícita de navegabilidad si al comienzo del período del fletamento el buque está en condiciones de navegar 79/, en el derecho estadounidense los armadores están obligados a que el buque se halle en estado de navegar al comienzo de todo viaje efectuado durante el período de fletamento 80/. La legislación de la República Federal de Alemania 81/ y de la República Democrática Alemana 82/ obliga a los armadores a ejercer una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegar al comienzo de cada travesía.

D. Cláusulas de cancelación

67. Las pólizas de fletamento suelen contener una cláusula de cancelación por la que el fletador goza del derecho a rescindir el fletamento, si así lo desea, cuando el buque no se entrega en una fecha determinada.

68. La Linertime, en su cláusula 2, y la Baltime, en su cláusula 22, señalan que: "Si el buque no fuera entregado para el día ... de... de 19.., los fletadores tendrán la opción de cancelar esta póliza. Si el buque no pudiera entregarse para la fecha de cancelación, los fletadores, si fueran requeridos, declararán dentro de un plazo de 48 horas (domingos y días festivos excluidos) después de recibir el aviso, si cancelan la póliza o se harán cargo del buque". La NYPE contiene una cláusula similar a la primera frase de las cláusulas de la Baltime y la Linertime, pero no ocurre lo mismo con la segunda. Dice que "... si el buque no hubiera notificado por escrito que está presto" 83/.

69. El efecto de una cláusula de cancelación es que, aunque su aplicación no dependa de un incumplimiento de la póliza de fletamento por parte de los armadores, los fletadores estarán facultados, sin embargo, para cancelar, si el buque no se entrega en las condiciones descritas en la póliza 84/, lo que equivale a decir en condiciones de navegar y acondicionado en todos los aspectos para el servicio 85/.

70. El problema de las cláusulas de cancelación, en particular en el modelo NYPE, ha sido descrito en los términos siguientes:

> "Cuando hay una cláusula de cancelación y el buque no pueda llegar al puerto de carga para la fecha de cancelación, queda, sin embargo, obligado a continuar, a menos que la demora por causa de peligros singulares sea tal que ponga fin al fletamento. El armador, cuando haya vencido la fecha de cancelación, no podrá dirigirse al fletador para que éste diga si cargará o no las mercancías en el buque. En la práctica, el fletador suele negarse a contestar, cuando los fletes hayan bajado, con la esperanza de obtener condiciones mejores al estar el armador sometido a presión. El armador podrá impedir esa maniobra negándose a proseguir, situación en la que el fletador podrá con toda probabilidad demostrar que ha habido daños y perjuicios... Un fletador no puede cancelar (en virtud de la cláusula y con independencia de cualquier derecho que pueda tener a

rescindir el contrato según el common law) antes de la fecha de cancelación, aunque sea patente que el armador no entregará el buque a tiempo." 86/

71. Este párrafo recoge las críticas a las cláusulas de cancelación de las pólizas de fletamento, tanto por tiempo como por viaje, que figuran en las respuestas a las encuestas de la secretaría. La obligación absoluta de los fletadores de aceptar la entrega si el buque se halla en las condiciones requeridas, o de cargar las mercancías en un fletamento por viaje, contrasta con la ausencia en tales cláusulas de cualquier obligación absoluta a que el búque llegue antes de que venza la fecha de cancelación. La única obligación del buque, que se halla implícita en el derecho inglés, es la de una diligencia razonable 87/. La posición es la misma en los Estados Unidos 88/.

72. En la segunda frase de la cláusula de cancelación de los modelos Baltime y Linertime se hace un intento para atenuar el problema requiriendo a los fletadores que declaren si cancelarán en las 48 horas siguientes a que los armadores hayan notificado que el buque no podrá entregarse para la fecha de cancelación. Esto, sin embargo, se vuelve injustamente tanto contra los fletadores como los armadores. Si a raíz de tal aviso, los fletadores declaran que aceptarán la entrega, por lo general quedarán obligados por su declaración, incluso si el buque todavía se demora más. También, el significado de "Si el Buque no pudiera entregarse" resulta ambiguo. No está claro si basta que el armador tenga motivos razonables para estimar que el buque no llegará al puerto de entrega para la fecha de cancelación o si los fletadores pueden exigir que los armadores prueben que, habida cuenta de la situación en que se hallaba en la fecha del aviso, el buque no podía entregarse antes de la fecha de cancelación 89/.

E. Cláusulas de mantenimiento

73. Todos los modelos de pólizas de fletamento contienen una denominada "cláusula de mantenimiento" que, en el caso de la NYPE, prevé que los armadores pagarán determinados gastos corrientes del buque y "lo mantendrán en su clasificación y en estado de plena eficiencia en cuanto a casco, maquinaria y equipo para y durante el servicio" 90/. Parece que esta disposición se interpreta diferentemente en el derecho estadounidense y en el inglés. En el primero, se considera que la cláusula de mantenimiento viene a completar la garantía expresa de navegabilidad al principio del fletamento y a imponer al armador la obligación de mantener el buque en estado de navegar al principio de cada viaje que se realice durante el período del fletamento; y por lo que se refiere al modelo NYPE, impone la carga de actuar con la debida diligencia para que el buque se halle en estado de navegar al principio de cada viaje que se efectúe durante la vigencia del fletamento por tiempo 91/. En el asunto Luckenbach v. McCahan Sugar Co., se argumentó que la obligación inicial de navegabilidad se había cumplido con la entrega del buque a los fletadores y que la cláusula de mantenimiento conexa no significaba una garantía de navegabilidad al principio de cada viaje durante el fletamento por tiempo sino una simple obligación de pagar los gastos para mantener en buen estado el casco y la maquinaria del buque durante todo el servicio. Pero el Tribunal Supremo rechazó el razonamiento y afirmó que "ni las disposiciones de la cláusula ni la naturaleza de los fletamentos por tiempo permiten esa interpretación".

74. Por su parte, los tribunales ingleses han considerado que las cláusulas de mantenimiento imponen únicamente a los armadores la obligación más limitada de subsanar las deficiencias de navegabilidad del buque después de que se hagan patentes pero no (si no se incorporan las Reglas de la Haya/Haya-Visby a la póliza de fletamento) una garantía de navegabilidad viaje tras viaje. En el asunto Giertsen v. George V. Turnbull & Co. 92/, la Innen House de Escocia opinó que una cláusula de mantenimiento imponía a los armadores el pago de los gastos para mantener el buque en un estado de eficiencia, pero no les obligaba a mantener el buque en tal estado. Más tarde se dijo en el asunto Snia Società di Navigazione v. Suzuki & Co. 93/ que la obligación de los armadores de mantener el buque en un estado de eficiencia "no significa que éste haya de encontrarse en ese estado en cualquier minuto del servicio, sino que si llega a un estado que no sea de plena eficiencia en cuanto al casco o la maquinaria habrán de tomar en un plazo razonable las medidas necesarias para subsanar la situación" 94/.

F. Responsabilidad por la carga, la estiba y la descarga

75. A falta de cláusula expresa, la operación de carga y estiba del cargamento incumbe a los armadores. Según las pólizas Baltime, NYPE, Asbatime y Linertime, tal responsabilidad se transfiere a los fletadores por tiempo. La Baltime, en su cláusula 4, prevé que éstos dispondrán y pagarán por la carga, trimado, estiba y descarga. De conformidad con la cláusula 9, los armadores no serán responsables por "daños al cargamento o reclamaciones sobre el mismo causados por mala estiba o de otra forma". Y la cláusula 13 exime a los armadores de responsabilidad por pérdidas, salvo las acordadas por una "acción personal u omisión o falta de los armadores o su gestor".

76. Si bien el texto de la póliza Baltime es muy claro al transferir todas las responsabilidades de la carga, la estiba y la descarga a los fletadores, la NYPE contiene una disposición más bien ambigua.

77. La cláusula 8 de esta última póliza establece que "los fletadores habrán de cargar, estibar y arrumar las mercancías a su costa bajo la supervisión del capitán". "Esta disposición no es nada clara. No se sabe a primera vista si la responsabilidad de la estiba incumbe a los fletadores, o bien, por causa de la expresión "supervisión del capitán", a los armadores. Debido a esta ambigüedad inherente, los tribunales de ambos lados del Atlántico han tenido que pronunciarse al respecto. Afortunadamente, han llegado todos al mismo resultado, a saber, que los fletadores asumen la responsabilidad de la estiba" 95/, pero el alcance de la responsabilidad del capitán, y por ende de sus armadores, sigue prestándose a mucha controversia.

78. En el asunto estadounidense Nichimen Company v. The Farland, 96/ se dijo que la cláusula 8 de la NYPE traspasaba del armador al fletador la responsabilidad primaria de la estiba 97/.

79. La Cámara de los Lores tomó una decisión similar en Court Line v. Canadian Transport Co. 98/, Lord Wright dijo que:

> "... según la cláusula 8 de esta póliza de fletamento, los fletadores han de cargar, estibar y arrumar el cargamento a su costa. Esto indica necesariamente, a mi juicio, que los fletadores se hacen cargo de las operaciones de carga y estiba. De ahí se deduce que no sólo eximen al

buque del deber de cargar y estibar sino que ellos y los armadores convienen en eximir a estos últimos de la responsabilidad de una estiba defectuosa, excepto cuando se señalan las palabras bajo la supervisión del capitán..."

80. Los efectos de la disposición de la NYPE (y de la Asbatime) de que la carga, el arrumaje y la estiba hayan de efectuarse bajo "la supervisión del capitán" son diferentes en el derecho inglés y en el estadounidense. La situación en el primero es que en la medida en que el capitán interviene en las operaciones de que trata la cláusula 8 -y esto tiene especial relevancia en la estiba- y en cuanto los daños se producen como consecuencia de la intervención del capital y sus oficiales, responden los armadores. En el asunto Court Ling v. Canadian Transport, Lord Wright, al interpretar las palabras, dijo:

"el texto confiere expresamente al capital un derecho, que creo que debe tener en todo caso, de supervisar las operaciones de los fletadores de carga y estiba. El capitán es responsable de la navegabilidad del buque y también de garantizar que las mercancías se carguen de suerte que no sufran ningún deterioro, por falta de maderas de estiba y separación, por colocarse cerca de otras mercancías o de partes del buque que puedan ocasionarles daños, o de cualquier otra forma... Pero creo que este derecho se prevé expresamente no sólo para mayor precisión sino para limitar en concreto el control de los fletadores sobre la estiba. De ello se deduce que, en la medida en que el capitán ejerza su supervisión y limite dicho control, en igual grado quedará limitada la responsabilidad de los fletadores."

81. El derecho estadounidense, por su lado, hace una interpretación diferente de las palabras "bajo la supervisión del capitán" que obedece al concepto de que éste, en un fletamento por tiempo, según la función que desempeñe, dependerá, bien del armador, bien del fletador. Como se indicó en The Santona 99/:

"El buque es del armador y el capitán y la tripulación son sus empleados para todo lo relativo a la navegación y cuidado de la nave; pero cuando se trata de la recepción y entrega del cargamento y de aquellos ingresos del buque que van a parar a los bolsillos de los fletadores, el capitán y la tripulación dependerán de estos últimos."

82. En el asunto Nichimen Company v. The Farland, el Tribunal expuso la tesis de la responsabilidad compartida por los actos del capitán con las siguientes palabras:

"... Estimamos que la responsabilidad de los armadores por daños producidos en la carga por una estiba defectuosa se limita a los casos en que el capitán interviene en el proceso en aras de la seguridad y capacidad del buque para afrontar los peligros del mar; en la medida en que simplemente actúa para proteger el cargamento, responde el fletador." 100/

83. Surgen también complicaciones por el hecho de que, a menudo, se añaden las palabras "y responsabilidad" después de "supervisión", de suerte que la cláusula dice así: "los fletadores habrán de cargar... bajo la supervisión y responsabilidad del capitán". En el asunto The Shinjitsu Maru N° 5, 101/ se interpretó que las palabras "y responsabilidad" transferían prima facie la responsabilidad de una estiba inadecuada de los fletadores a los armadores, si bien se estimó que si en algún caso se podía probar que los fletadores, por ejemplo, habían dado algunas instrucciones durante la estiba que habían causado el daño o pérdida de que se tratase, los armadores podían quedar exentos de responsabilidad en proporción al alcance de esas instrucciones. La misma decisión se adoptó en los asuntos posteriores The Argonaut 102/ y The Alexandros P. 103/. En este último, el juez Steyn observó que las palabras "y responsabilidad" de la cláusula 8 y la transferencia del riesgo que suponían se referían a la operación completa de carga, estiba, arrumaje y descarga. Además, no sólo abarcaba el proceso mecánico de manipular el aparejo del buque y la carga, sino también todo lo relativo a negligencia de los estibadores en la planificación estratégica de las operaciones de carga y descarga.

84. Los tres asuntos han transformado las respectivas obligaciones de armadores y fletadores hasta un punto del que todavía no se ha percatado plenamente el mercado de los fletamentos y que no refleja la realidad en la práctica. Los fletadores por tiempo suelen ser los propietarios o por lo menos gestionan los muelles de carga y las compañías de estiba y tienen conocimientos y experiencia sobre las necesidades concretas de cada cargamento, especialmente si se trata de uno poco habitual. Incluso si controlan y dirigen toda la operación de carga, las decisiones recientes de los Tribunales ingleses hacen al capitán responsable, por ejemplo, de la negligencia de los estibadores, aun cuando en la práctica no tenga control real alguno sobre ellos.

85. Se plantean nuevas dudas respecto del significado de la cláusula 8 de la NYPE porque en ella se omite toda referencia a la "descarga". Se sugiere 104/ que incluso si las partes no añaden las palabras "y descarga" (como suele ocurrir muchas veces) la disposición según el derecho inglés sería probablemente la misma que si figurasen. Pero de nuevo aquí es diferente la situación del derecho estadounidense 105/.

G. Acuerdo Interclubs

86. La dificultad grande que entraña determinar a quién incumbe la responsabilidad última en las reclamaciones sobre la carga en la póliza NYPE llevó en 1970 a las principales Asociaciones de Seguro Mutuo de Armadores (Clubs de Seguros Mutuos de Armadores) a concertar entre sí el Acuerdo Interclubs de la New York Produce Forum, revisado en 1984 para incorporar un plazo de dos años, en virtud del cual determinados tipos de reclamaciones respecto de la carga se reparten al 50% y otras se asignan al 100% a los fletadores o al 100% a los armadores, según la causa de la pérdida o daños.

87. El Acuerdo Interclubs sólo obliga a armadores y fletadores si se incorpora a la póliza 106/. El Tribunal de Apelación inglés en el asunto The Strathnewton 107/ estudió los efectos de incorporar la versión de 1970 del Acuerdo Interclubs a una póliza de fletamento sometida a las Reglas de La Haya. En este asunto se dijo que el acuerdo establecía una asignación

mecánica de responsabilidad económica entre armadores y fletadores y prescindía de cualquier otra distribución de funciones y responsabilidades basada en las Reglas de La Haya. Evitar tal asignación era realmente el objetivo último del Acuerdo 108/. Por tanto, no se aplicaba el plazo de un año para reclamar previsto en la Ley de transporte de mercancías por mar de los Estados Unidos que se incorporaba a la póliza en virtud de la cláusula 24 y se podían presentar en cambio reclamaciones dentro del marco del Acuerdo en el plazo de seis años de conformidad con el derecho inglés. El Acuerdo se revisó en 1984 para prever que todas las reclamaciones habían de notificarse por escrito en los dos años siguientes a la descarga.

88. El Acuerdo Interclubs no se aplicará siempre. "Para que se aplique, las cláusulas de responsabilidad por la carga en la póliza NYPE no deben ser enmendadas materialmente. Se considera enmienda material la que deja clara la responsabilidad por reclamaciones respecto de la carga, entre armadores y fletadores... La adición de las palabras "y responsabilidad" en relación con los términos "bajo la supervisión" en la cláusula 8, junto con la adición de "reclamaciones por la carga" en la segunda frase de la cláusula 26, harán que no se aplique el Acuerdo" 109/.

89. El propio Acuerdo ha sido objeto de controversias. "La finalidad del Acuerdo era resolver de forma amistosa y equitativa las reclamaciones rutinarias por la carga y es desalentador observar que dicho Acuerdo presenta también ambigüedades 110/." Por ello se ha dicho que el Acuerdo contiene una laguna. Esta se advierte en los hechos de un asunto que se sometió a arbitraje en Londres, en el que la carga, transportada en virtud de una póliza NYPE, sufrió daños durante el viaje por ventilación inadecuada. "... aunque el árbitro estimó que los daños obedecían a una ventilación inadecuada, los fletadores no pudieron basarse en el Acuerdo Interclubs porque los daños no habían sido causados por condensación. Parece claro que... aunque la verdadera intención del Acuerdo era abarcar el tipo de daños producidos en este caso, sólo podría aplicarse cuando hubiera daños por condensación derivados de una "ventilación inadecuada". No abarcará los casos en que se produzcan daños similares a la condensación u otros diferentes motivados por ventilación inadecuada 111/.

90. Por tanto, la cláusula con la cual se pretendía resolver los problemas suscitados por una redacción poco satisfactoria de las cláusulas relativas a la responsabilidad en materia de reclamaciones por la carga en el modelo NYPE ha sido también ella fuente de conflictos 112/.

H. Cláusulas de responsabilidad de los armadores

91. La asignación de responsabilidad en el supuesto de reclamaciones por la carga depende, en general, en cada caso, del texto de las respectivas cláusulas de responsabilidad de la póliza. El fundamento de la responsabilidad del armador por las pérdidas o daños de la carga en los cuatro modelos de pólizas oscila desde una responsabilidad casi estricta (en la Asbatime) a una responsabilidad muy limitada (en la Baltime) y al régimen de las Reglas de La Haya (pólizas NYPE y Linertime). La NYPE, en su cláusula 24 (cláusula principal), incorpora la aplicación estadounidense de las Reglas de La Haya a la póliza de fletamento. Por tanto, se exige al porteador que actúe con la debida diligencia, antes y al principio de cada viaje, para que el buque se halle en estado de navegar y transporte adecuadamente las mercancías,

con excepciones más bien amplias 113/. En la última sección de este informe se trata de los problemas que suscita la interpretación de la cláusula 24 de la NYPE y la incorporación de las Reglas de La Haya a la póliza de fletamento 114/.

92. La Asbatime (revisión de 1981 de la NYPE), por otra parte, sólo incorpora las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, mediante una cláusula principal (cláusula 23), a los conocimientos de embarque que se expiden con arreglo a la póliza, pero no a la propia póliza. Por tanto, la Asbatime no contiene ninguna disposición específica sobre responsabilidad en caso de reclamaciones por la carga, salvo una cláusula de excepción muy general (segunda frase de la cláusula 16) que dice:

> "En la presente póliza, se exceptuarán siempre por acuerdo mutuo los casos de fuerza mayor, enemigos, incendio, coerción por soberanos, autoridades o gentes, y todos los peligros y accidentes de los mares, ríos, maquinaria, calderas y navegación de vapor y errores de navegación."

93. En la NYPE existe un texto idéntico 115/. Se prevé una protección muy limitada tanto de los armadores como de los fletadores y no se incluye una excepción de negligencia. Los Tribunales británicos han interpretado las excepciones enumeradas en la cláusula en el sentido de que vienen a proteger a los armadores o los fletadores siempre que las pérdidas o daños no se ocasionen por su propia negligencia o por la de sus dependientes o agentes. Por ejemplo, en el asunto Re Polemis and Furness v. Withy & Co. 116/ el Tribunal decidió que la excepción de "incendio" no incluía el causado por negligencia. Y en los recientes asuntos The Emmanuel C. 117/ y The Satya Kailash 118/, se estimó que la excepción de "errores de navegación" de la cláusula 16 de la NYPE sólo incluía los errores no culpables, pues se consideró que la expresión no era lo suficientemente amplia como para abarcar los negligentes.

94. Por tanto, la responsabilidad impuesta a los armadores según la Asbatime y la NYPE, cuando, como es frecuente, se suprime la cláusula 24 (cláusula principal) y por consiguiente la Ley estadounidense de transporte de mercancías por mar, es muy superior a la que determinan las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby. La situación según el proyecto Fontime es similar. Las excepciones enumeradas en el párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas son, por ejemplo, más amplias que las de la cláusula 16 de la Asbatime y la NYPE y la cláusula 26 del proyecto Fontime. En particular, el párrafo 2 a) del artículo 4 de las Reglas prevé una excepción respecto de los "actos, la negligencia o falta del capitán, marineros, piloto o de los empleados del porteador en la navegación o en la administración del buque", mientras que la cláusula 16 sólo abarca el error de navegación que no proviene de negligencia. Y en relación con la excepción de "incendio" la protección al porteador según las Reglas se extiende al "incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador" 119/ mientras que la cláusula 16 vuelve a incluir el incendio negligente.

95. Así, según la Asbatime y la NYPE, cuando se suprime la cláusula 24, y el proyecto Fontime, los armadores responderán de cualquier pérdida o daño, salvo que provenga de una de las excepciones limitadas y que se enumeran en la cláusula 16. Debe asimismo señalarse que un grado de responsabilidad tan

elevado de los armadores por lo general no queda cubierto por los Clubs de Asociaciones de seguro mutuo de armadores, ya que las Reglas del Club limitan su responsabilidad respecto de la carga al nivel previsto por las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, salvo que se notifique al Club o se concierte un seguro que abarque tal responsabilidad con un gasto adicional para el armador 120/.

96. Según la cláusula 13 de la póliza Baltime, los armadores sólo responderán por demora en la entrega del buque o por demora durante la vigencia de la póliza y por pérdidas o daños a las mercancías si han sido motivadas por falta de la debida diligencia por parte de los armadores o su gestor en poner el buque en las debidas condiciones de navegabilidad o por cualquier otra actuación personal u omisión de éstos. La cláusula 13 dice como sigue:

> "Los armadores serán responsables solamente por demora en la entrega del buque o por demora durante la vigencia de esta póliza por pérdidas o daños a las mercancías a bordo, si tal demora o pérdidas han sido motivadas por falta de la debida diligencia por parte de los armadores o su gestor en poner el buque en las debidas condiciones de navegabilidad y pertrechado para el viaje, o cualquier otra acción personal u omisión o falta de los armadores o su gestor. Los armadores no serán responsables en ningún otro caso, por daños o demoras cualesquiera que sean causadas, aunque fueran causadas por negligencia o falta del personal de los armadores. Los armadores no serán responsables por pérdidas o daños originados por o resultantes de huelgas, lock-outs o paros o restricciones de trabajo (incluyendo al capitán, oficiales y tripulación) bien sean parciales o generales.
>
> Los fletadores serán responsables de la pérdida o daños causados al buque o a los armadores, por cargar mercancías contrariamente a lo estipulado en esta póliza o por carbonear, cargar, estibar o descargar mercancías en forma descuidada o impropia, o cualquier otro acto impropio o negligente por su parte o por la de su personal."

97. La Cámara de los Lores inglesa en el asunto Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Limited (The TFL Prosperity) 121/, al tener que interpretar la cláusula 13, la calificó de "tristemente defectuosa", con un exceso de palabras que "simplemente complica más las cosas" 122/.

98. En este caso, del buque que se había fletado de conformidad con el modelo Baltime se decía en una cláusula adicional que tenía una altura de la cubierta principal de 6,10 metros, si bien en realidad era 6,05. Debido a ello, los fletadores no pudieron cargar los remolques con contenedores uno encima de otro. En una reclamación por pérdidas económicas sufridas por los fletadores debido al incumplimiento por parte de los armadores de la cláusula de descripción, la Cámara de los Lores sostuvo que la cláusula 13 no eximía de responsabilidad a los armadores por incumplir dicha cláusula ni por las pérdidas financieras relacionadas con la carga (a diferencia de las pérdidas o daños materiales), salvo que pudiesen catalogarse como pérdidas por demora. Sin embargo, esta decisión deja sin resolver cuestiones difíciles, a saber, de qué tipos de pérdidas financieras en relación con la carga deben responder los armadores y de cuáles los fletadores. La Cámara de los Lores decidió, además, que la primera frase de la cláusula 13 sólo abarcaba la demora en la entrega del buque, los retrasos durante la vigencia de la póliza y las pérdidas o

daños materiales de las mercancías embarcadas ocasionados por no ejercer la debida diligencia el armador o su gestor para poner el buque en condiciones de navegar o por cualquier otra acción personal u omisión o falta de uno u otro. Se interpretó que la segunda frase iba ligada a la primera y se refería así al mismo aspecto de las demoras y pérdidas o daños materiales ocasionados por una de las causas mencionadas en ambas frases.

99. La Cámara de los Lores, por tanto, estimó incorrecta la decisión del Tribunal Supremo de Nueva Gales del Sur en Westfal-Larsen v. Colonial Sugar Refining Co. 123/ en que los armadores reclamaban contribución a la avería gruesa por parte de los fletadores que esgrimían la excepción de no navegabilidad. Se estimó que los armadores, sobre la base de la cláusula 13, tenían derecho a reclamar, aun cuando "no se trataba de una pretensión por pérdidas o daños en las mercancías sino que surgía de la incapacidad del buque para mantener la velocidad adecuada por problemas de combustible de los que parece era responsable el jefe de máquinas" 124/. En los asuntos The Brabant 125/ y The Apollonius 126/ se estimó correcta la decisión Westfal-Larsen. La Cámara de los Lores criticó en el asunto TFL Prosperity el fundamento de tales decisiones. El fallo en Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corp. (Charalambos N. Pateros) 127/, en que el Tribunal de Apelación mantuvo que la cláusula 13 no protegía a los armadores frente a las reclamaciones por pérdidas económicas, se consideró incorrecto.

100. Sin embargo, la decisión de la Cámara de los Lores en The TFL Prosperity, no aclara en absoluto otras cuestiones de interpretación de las cláusulas de la Baltime. Mayor incertidumbre plantea la declaración de responsabilidad según la cláusula 13 al restringir ésta a la falta "personal" de la debida diligencia por parte de los armadores o su gestor en poner el buque en las debidas condiciones de navegabilidad. Esta restricción de la responsabilidad de los armadores es la que ha dado lugar a las críticas manifestadas por algunos de los que respondieron a las encuestas de la secretaría de que la cláusula favorecía mucho a dichos armadores.
Con independencia de esto, la restricción a la falta "personal" de la debida diligencia implica necesariamente una investigación compleja de las personas concretas de las organizaciones navieras que pudieran ser responsables de cualquier deficiencia y de la condición en que actuaron tales personas, si lo hicieron en su calidad de miembros del Consejo de Administración de la compañía armadora o por cuenta de tal Consejo o cumpliendo otras funciones -información que, inevitablemente, tiene tan sólo el armador.

101. Tampoco la cláusula 12 de la Linertime se libra de dificultades o ambigüedades. No incorpora las Reglas de La Haya. Impone una responsabilidad según dichas Reglas a los armadores por reclamaciones en cuanto a la carga motivadas por no encontrarse el buque en estado de navegar y por no cuidar debidamente las mercancías que se encuentran a bordo, pero con reservas. Los fletadores han de "encargarse y cuidar de las mercancías en los puertos de carga y descarga" y han de "cargar, estibar y descargar el cargamento por su cuenta bajo la supervisión del capitán". Expresamente se les hace también responsables de las reclamaciones derivadas de la "inadecuada preparación de las bodegas o tanques del buque o de la estiba defectuosa de la carga que no afecte al arrumaje o a la estabilidad del buque al navegar". Pero no queda clara la asignación de responsabilidad en virtud de estas cláusulas cuando el capitán o los oficiales intervienen activamente en la estiba o preparación de las bodegas o tanques o en las operaciones de carga y descarga desde el buque.

I. Cláusulas principales

102. El Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, 1924 (Reglas de La Haya) o las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo de 1968 (Reglas de La Haya-Visby) no se aplican a las pólizas de fletamento 128/. Sin embargo, muy a menudo se incorporan a esas pólizas, tanto por tiempo como por viaje, mediante la llamada "cláusula principal". Esa cláusula reviste formas diversas. Algunas sirven para incorporar todas las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, o bien las disposiciones pertinentes de una determinada legislación nacional que hace suyas las Reglas 129/. Otras formas incorporan sólo parte de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby o su equivalente en un determinado precepto nacional 130/. Algunos modelos, sin embargo, sólo incorporan las Reglas a los conocimientos de embarque expedidos con arreglo a la póliza de fletamento, y otros las aplican tanto a las pólizas como a los conocimientos derivados de ellas. También es una práctica muy cómun que una cláusula principal se inserte como cláusula adicional "anexa", en una póliza-tipo de fletamento.

103. La cláusula principal está destinada fundamentalmente a aplicarse a los conocimientos de embarque y en ese contexto "constituye una cláusula por la que las Reglas de La Haya se incorporan al contrato documentado mediante el conocimiento de embarque y que prevalece sobre toda exención o condición expresa que sea incompatible con ella" 131/. Su aplicación a las pólizas de fletamento ha causado ciertos problemas 132/. Existen dudas acerca de que hasta qué punto las disposiciones de las Reglas de La Haya/La Haya-Visby se incorporan a una póliza de fletamento mediante una cláusula principal, y sobre si las disposiciones así incorporadas prevalecen sobre las demás condiciones del fletamento.

104. La redacción de la propia cláusula principal puede ocasionar nuevas complicaciones. "La cláusula de incoporación está a veces mal escrita: véase, en particular, la cláusula principal de los Estados Unidos que comienza diciendo "Este conocimiento de embarque surtirá el efecto...", que frecuentemente se agrega a las pólizas de fletamento para las que claramente no estaba inicialmente destinada" 133/. A diferencia de la Baltime y la Linertime, la NYPE, en su clásula 24, dice que la póliza quedará sometida a la Ley Harter de 1893 y la frase siguiente estipula que quedará sometida a la "cláusula principal de los Estados Unidos" 134/.

105. La cláusula 24 del modelo NYPE, sin embargo, no está muy felizmente redactada, ya que no expresa con claridad si la cláusula principal se va sólo a aplicar a los conocimientos de embarque o si se incorpora también a la póliza. Tampoco deja en claro si la cláusula principal se aplicará cuando los viajes no empiecen o terminen en los Estados Unidos. Por último, no se aclara si la cláusula principal se aplicará a los viajes del fletamento que no transporten mercancías 135/. Algunas de esas cuestiones han sido zanjadas en Inglaterra por la decisión de la Cámara de los Lores en el asunto Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum (The Saxon Star) 136/ aplicada por el Tribunal de Apelación a las pólizas de fletamento del modelo NYPE en Aliakmon Maritime Corp. v. Transocean Shipping (The Aliakmon Progress) 137/, Actis Co. v. The Sanko Steamship Co. (The Aquacharm) 138/ y Seven Seas Transportation v. Pacific Union Marine Corp. (The Satya Kailash) 139/. En el asunto The Adamastos el buque se fletó para todos los viajes consecutivos que pudiera hacer en un período de 18 meses. La póliza de fletamento contenía una

garantía absoluta expresa de navegabilidad y mediante una cláusula mecanografiada se convino en que la cláusula principal, en forma de anexo, se incorporaría a la póliza. La cláusula principal anexada era idéntica a la cláusula principal de los Estados Unidos que figura en la cláusula 24 de la NYPE. Al dictar un laudo arbitral, el juez árbitro consideró que la cláusula carecía de valor, ya que no podía interpretar que los términos "Este conocimiento de embarque" significaran "Esta póliza de fletamento". El juez del Tribunal de Comercio anuló ese fallo y decidió que la cláusula incorporaba a la póliza de fletamento las Reglas de La Haya, puesto que éstas se prestaban a esa incorporación. El Tribunal de Apelación adoptó el mismo parecer que el juez árbitro. Sin embargo, la Cámara de los Lores, al reafirmar por unanimidad la decisión del Tribunal de Comercio sobre el particular, decidió que: i) las partes se proponían incorporar las Reglas de La Haya al fletamento, de suerte que las palabras "Este conocimiento de embarque" de la cláusula principal deberían leerse como "Esta póliza de fletamento"; ii) la parte de la sección 5 de la Ley de los Estados Unidos que dice que "Las disposiciones de la Ley no se aplicarán a las pólizas de fletamento" ha de rechazarse por carecer de sentido; y por mayoría que iii) la sección 13 de la Ley, que limita su efecto a viajes con destino a los Estados Unidos o desde ellos, no debería aplicarse y los viajes deberían quedar sometidos a la Ley con independencia de donde empezaran o acabaran; iv) las disposiciones de la Ley se aplicaban a todos los viajes tanto si el buque iba en lastre o con carga.

106. Al incorporar las disposiciones de la Ley de los Estados Unidos/Reglas de La Haya a la póliza de fletamento, la Cámara de los Lores adoptó el criterio, establecido en materia de incorporación de las condiciones de la póliza de fletamento a un conocimiento de embarque en un asunto anterior 140/, de que: "Las condiciones de la póliza de fletamento han de considerarse incluidas literalmente en el conocimiento de embarque como si figuraran en él *in extenso*. Si se encontrara a continuación que alguna de las condiciones de la póliza era incompatible con el conocimiento, tal condición carecería de sentido y debería prescindirse de ella". Al aplicar esta norma la Cámara de los Lores encontró que buena parte de la Ley no se podía aplicar a las pólizas de fletamento y, por lo tanto, tenía que descartarse 141/. Lo que quedaba entonces de pertinente eran las secciones 4 1) y 2) de la Ley (art. IV, párrs. 1 y 2 de las Reglas de La Haya 142/.

107. Los principios aplicados en el asunto *Adamastos* a un fletamento para viajes consecutivos se aplican también a los fletamentos por tiempo según el derecho inglés y a las pólizas de fletamento según el modelo NYPE 143/. En asuntos ingleses recientes se ha considerado, a raíz de las razones aducidas en el asunto *Adamastos*, que la cláusula 24 de la NYPE incorporaba las Reglas de La Haya a la póliza de fletamento 144/. Pero, habida cuenta de algunas diferencias importantes entre las pólizas de fletamento por tiempo y por viaje, por ejemplo en lo que atañe al requisito de navegabilidad, sigue siendo dudoso que los principios esgrimidos en el asunto *Adamastos* puedan aplicarse en todos sus extremos al fletamento por tiempo. Como dijo el juez del Tribunal de Comercio inglés en *Chilean Nitrate Sales v. Marine Transportation Co. Ltd.* (*The Hermosa*) 145/:

"... Las dificultades suscitadas por la inclusión de las Reglas de La Haya en un fletamento por tiempo no han sido todavía resueltas por los tribunales. La analogía con un fletamento para viajes consecutivos no es exacta. Por ejemplo, el fletador paga directamente por todo el tiempo que el buque esté alquilado, incluidos los viajes en lastre; y en casi todos los fletamentos por tiempo existen disposiciones expresas sobre la navegabilidad inicial y el mantenimiento subsiguiente que no son fácilmente conciliables con el contenido de las Reglas de La Haya, que crean una obligación de diligencia debida para cada viaje. No cabe aceptar sin más que la interpretación adoptada en Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum en relación con los fletamentos por viaje se aplique en todos los aspectos a los fletamentos por tiempo que incorporan las Reglas de La Haya."

108. Hay otras dificultades, sin embargo, que se derivan del modo en que las Reglas de La Haya/La Haya-Visby se incorporan a las pólizas de fletamento, de su significado en el contexto de una póliza de fletamento, y de la relación entre las reglas incorporadas y las condiciones de la póliza. El asunto Nea Agrex v. Baltic Shipping Co., (The Agios Lazaros) 146/ brinda un ejemplo. El buque fue fletado con arreglo al modelo Gencon que incluía, entre las cláusulas "anexas", una cláusula 31 donde se decía: "... y se considerará también que la cláusula principal se incorpora a esta póliza de fletamento". En una demanda de los fletadores contra los armadores, por daños en la carga, éstos últimos adujeron que la acción había prescrito, ya que la póliza incorporaba la cláusula principal y, por ende, lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo III de las Reglas de La Haya que declara exento al porteador de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías. El juez del Tribunal de Comercio inglés decidió que la frase "y también la cláusula principal" en la cláusula 31 no podía tomarse en consideración, ya que había muchas cláusulas principales diferentes y no cabía decir cuál era la que se incorporaba y, por lo tanto, no se aplicaba ninguna de las Reglas de La Haya y no existía, así pues, prescripción. El Tribunal de Apelación anuló ese fallo y señaló que, como las partes habían indicado expresamente que se consideraba que la "cláusula principal" se incorporaba a la póliza de fletamento, había que procurar dar efecto a esa incorporación más bien que invalidarla. El Tribunal sostuvo, por tanto, que cuando se incorporaba la "cláusula principal" sin ningún añadido, ello significaba que todas las Reglas de La Haya se incorporaban, incluida la prescripción de un año (art. 3, párr. 6) 147/.

109. En este caso, Lord Denning M. R., al considerar el significado de la "cláusula principal" en el contexto de la póliza de fletamento de que se trataba, dijo que "incorpora las Reglas de La Haya a la póliza de fletamento para que el viaje o los viajes se rijan por ellas en todo lo que proceda; y esto hace que las reglas prevalezcan sobre cualquiera de las excepciones de la póliza de fletamento" 148/. Tal cosa parece indicar que en el caso de incompatibilidad entre las Reglas de La Haya incorporadas y las demás condiciones (al menos las impresas) de la póliza, las disposiciones de las Reglas de La Haya prevalecerán 149/. Pero si no hay conflicto, los términos del contrato específico y de las Reglas de La Haya se funden. Las cláusulas combinadas actúan entre sí. No existe línea de demarcación o diferencia en la

calidad o el efecto, con la salvedad de que si la cláusula incorporada es también una cláusula principal las Reglas de La Haya no complementarán meramente el contrato específico sino que también servirán para modificar cualquier cláusula incompatible que figure en él 150/.

110. Sin embargo, no está siempre claro si el efecto sobre otras disposiciones de la póliza será el mismo cuando se introduzca la cláusula principal mediante una cláusula impresa en un modelo tipo, como en la NYPE, o mediante una cláusula adicional "anexa", como en el asunto The Agios Lazaros. Si la cláusula principal figura impresa y la otra disposición que la contradice se halla mecanografiada, esta última quizá debiera prevalecer 151/.

111. Otras incertidumbres vienen causadas por el hecho de que las disposiciones de las Reglas de La Haya/La Haya-Visby pueden no recibir la misma interpretación cuando se incorporan a las pólizas de fletamento que en el caso de los conocimientos de embarque. En el asunto australiano Australian Oil Refining v. Miller (E.W.) & Co. 152/, en la póliza de fletamento figuraba una cláusula (cláusula 15) que declaraba exentos a los armadores de responsabilidad por "pérdidas o daños que fuesen resultado o consecuencia de un acto, negligencia o falta del capitán, marineros, y piloto o empleados de los armadores en la navegación o en la gestión del buque...". Otra cláusula estipulaba que "los armadores se beneficiarán de los "derechos e inmunidades" en favor del porteador o del buque que figuren en la disposición del país desde donde se dirija la explotación del buque y que recojan las Reglas de la Haya...". El efecto de esa cláusula era incorporar el párrafo 2 a) del artículo IV de las Reglas de La Haya (cuya redacción es idéntica a la cláusula 15) a la póliza de fletamento. El buque colisionó con el muelle de los fletadores y la cuestión que se suscitaba era quién respondía de los daños consiguientes. El Tribunal tuvo que decidir si las palabras usadas en la cláusula 15 deberían tener el mismo significado que las empleadas en las Reglas de La Haya, en cuyo caso se aplicarían sólo a las pérdidas o daños relacionados con las mercancías y no incluirían los daños al muelle. El Tribunal Supremo de Nueva Gales del Sur decidió que la cláusula debería recibir la misma interpretación que las palabras usadas en las Reglas de La Haya y, por tanto, que los armadores eran responsables del daño por colisión. Esa decisión fue anulada por el Tribunal Superior de Australia que sostuvo que la inclusión de las Reglas de La Haya en la póliza de fletamento no significaba que las palabras pertinentes de la cláusula 15 tuviesen que interpretarse de igual modo que esas mismas palabras en un conocimiento de embarque. La cláusula, por tanto, abarcaba el daño a un muelle y los armadores tenían derecho a la protección que brindaba tal cláusula 153/. Las palabras "pérdidas o daños" recibieron una interpretación aún más amplia en una póliza de fletamento del modelo NYPE en The Satya Kailash.

112. Asimismo, en el contexto de diversas leyes nacionales que se refieren a las pólizas de fletamento, la incorporación de las Reglas de La Haya/La Haya-Visby a las pólizas de fletamento puede también producir resultados diferentes. Por ejemplo, cuando las Reglas de La Haya se incorporan a un fletamento por tiempo, como ocurre en la NYPE mediante la incorporación de la Ley estadounidense de transporte de mercancías por mar, el derecho estadounidense y el inglés parecen diferir acerca del efecto de la obligación absoluta expresa de navegabilidad al comienzo del fletamento.

En los Estados Unidos, en Iligan International Corporation v. John Weyerhaeuser 154/ se sostuvo que, si bien la incorporación de la citada Ley estadounidense a un fletamento con el modelo NYPE reducía la obligación absoluta implícita de navegabilidad a una obligación de ejercer la diligencia debida para hacer que el buque fuera navegable, no afectaba a la obligación absoluta expresa de que el buque que se entregara debería ser "estanco, marinero, fuerte y acondicionado en todos sus aspectos para el servicio". En cambio, la posición en el derecho inglés parece ser que la incorporación de las Reglas de La Haya a una póliza de fletamento sustituirá tanto a la obligación absoluta expresa de navegabilidad como a la obligación implícita. Así se sostuvo en Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. (The Saxon Star) 155/ en el caso de un fletamento para viajes consecutivos. Parece que los principios aplicados en el asunto The Adamastos Shipping a un fletamento de esa índole son aplicables en este particular también a los fletamentos por tiempo en el derecho inglés 156/.

J. Cláusulas de indemnización

113. En las pólizas de fletamento por tiempo suele figurar una cláusula de indemnización que permite al armador reclamar a los fletadores una indemnización por toda pérdida causada por la ejecución por el capitán de las instrucciones de los fletadores. La cláusula 9 de la Baltime dice así: "El capitán estará a las órdenes de los fletadores en cuanto a utilización de agencia u otros cometidos. Los fletadores indemnizarán a los armadores por todas las consecuencias o responsabilidades derivadas de que el capitán, oficiales o agentes, hayan firmado, cumplimentado órdenes o instrucciones de dichos fletadores, conocimientos de embarque u otros documentos..." La Linertime, en su cláusula 12, adopta un planteamiento diferente y establece que "si por cualquier motivo los armadores o los fletadores estuvieren obligados a pagar cualquier reclamación, derechos de aduana u otras multas o sanciones, para las que la otra parte tenga responsabilidad..., esa otra parte conviene por la presente póliza en indemnizar a los armadores o fletadores según proceda contra toda pérdida, daño o gastos derivados o consecuencia de tales reclamaciones...". En la NYPE, sin embargo, no figura una cláusula expresa de indemnización 157/. Esto ha sido considerado en algunas respuestas a las encuestas de la secretaría como motivo de incertidumbre. A falta de disposiciones expresas en la póliza de fletamento, el asunto se trata con arreglo a las leyes nacionales que muchas veces adoptan enfoques distintos en esta esfera.

114. Cuando en la póliza de fletamento no figure una indemnización expresa, algunas legislaciones pueden conceder una indemnización a los armadores por la responsabilidad incurrida respecto de terceros como consecuencia de la ejecución por el capitán de las instrucciones de los fletadores. En el derecho inglés, por ejemplo, podrá haber indemnización siempre que la actuación del capitán al ejecutar las instrucciones de los fletadores no sea manifiestamente ilícita 158/.

115. En Telfair Shipping Corporation v. Inersea Carriers (The Caroline P) 159/, el buque se fletó con el modelo NYPE y los armadores, según los conocimientos de embarque, respondían ante los destinatarios de la carga por las pérdidas y daños de las mercancías debidas a una estiba defectuosa de la que los armadores no eran responsables con arreglo a la póliza de fletamento. En una acción de indemnización contra los fletadores,

el Tribunal de Comercio inglés falló que los conocimientos de embarque imponían obligaciones a los armadores más onerosas que las estipuladas en la póliza de fletamento, y aunque en ésta no figuraba ninguna indemnización expresa, los armadores tenían derecho a recibir una indemnización implícita, que los resarciera de las consecuencias de que el capitán hubiera firmado los conocimientos de embarque y esa indemnización no sería ejecutiva hasta que previamente el tribunal no hubiera dirimido la responsabilidad de los armadores ante los receptores.

116. Así, en el derecho inglés, la indemnización implícita, al igual que la expresa, permitirá a los armadores exigir una indemnización a los fletadores que presenten al capitán para su firma conocimientos de embarque que impongan una mayor responsabilidad a los armadores de la que asumen según la póliza de fletamento, en el caso de que, en virtud de esos conocimientos, fueran responsables ante los tenedores de dichos conocimientos 160/. Pero tal indemnización no parece estar autorizada en algunas legislaciones, cuando la mayor responsabilidad derive de la propia legislación. Así "... cuando el porteador responda frente al destinatario a tenor de normas imperativas sobre conocimientos de embarque, no tendrá derecho a recibir una indemnización de los fletadores, incluso si se ha excluido válidamente la responsabilidad del porteador en las condiciones de la póliza de fletamento" 161/.

117. Un tribunal inglés, en el asunto Ben Shipping Co. v. An-Board Bainne (The C. Joyce) 162/ también negó el derecho a una indemnización cuando la póliza de fletamento en el modelo Gencon establecía expresamente mediante una cláusula adicional mecanografiada que todos los conocimientos de embarque expedidos con arreglo a la póliza incluirían una cláusula principal y, en consecuencia, los armadores quedaban sometidos a una mayor responsabilidad según el correspondiente conocimiento de embarque. El juez del Tribunal de Comercio inglés afirmó: "Necesariamente ha de deducirse de esos términos que, si los armadores fueran responsables ante el tenedor de un conocimiento de embarque por razones que no los hicieran responsables ante los fletadores según la cláusula 2 [cláusula de responsabilidad de los armadores], ¿podrían ser designados responsables por los fletadores? No lo creo. Claramente se estipulaba que todos los conocimientos de embarque firmados en virtud de la póliza de fletamento deberían incluir la cláusula principal. Esa estipulación necesariamente exponía a los armadores a la responsabilidad de las Reglas de La Haya ante un endosatario de los conocimientos. Tal cosa debe o debería haber sido obvia. Si los armadores querían una indemnización de los fletadores en esa eventualidad, lo que tenían que hacer, claro está, era solicitarla" 163/.

118. A pesar del ámbito aparentemente amplio de las cláusulas expresas de indemnización como la que figura en la Baltime, la protección que suministra la cláusula queda restringida por el requisito de que las instrucciones del fletador han de ser una causa inmediata de la pérdida sufrida por el armador. Por lo tanto, los tribunales ingleses interpretan que las cláusulas de indemnización abarcan sólo las pérdidas derivadas directamente de las instrucciones del fletador, ya que "si interviene algún acto de negligencia o algún hecho derivado de la actividad marítima entonces la cadena de causación se quiebra y la indemnización no procede" 164/. Así, la cláusula no protegerá a los armadores respecto de todo incidente que ocurra a raíz de que el fletador dé una instrucción que entrañe la responsabilidad de aquéllos 165/.

119. El alcance de la protección que brindan tales cláusulas a los armadores no ha sido establecido en su totalidad en las decisiones de los tribunales 166/. Existe, por tanto, incertidumbre en lo que se refiere a las indemnizaciones expresas e implícitas derivadas de las pólizas de fletamento por tiempo.

K. Conocimientos de embarque expedidos en virtud de pólizas de fletamento por tiempo

120. En las cuatro pólizas de fletamento se estipula que el capitán estará "a las órdenes de los fletadores en cuanto a utilización de agencia u otros cometidos", con esas palabras u otras de efecto análogo 167/. En las pólizas NYPE, Asbatime y Linertime se indica adicionalmente que el capitán ha de "firmar los conocimientos de embarque como se presenten", pero se añadan o no esas palabras adicionales, parece que los fletadores pueden exigir al capitán que firme conocimientos de embarque para la carga cuyo transporte hayan contratado o bien pueden firmar los conocimientos ellos mismos 168/.

121. Mientras los conocimientos de embarque permanezcan en manos de los fletadores se considera que son únicamente unos recibos de las mercancías y la póliza de fletamento sigue siendo el instrumento que rige las relaciones contractuales entre los armadores y los fletadores 169/, aun cuando el fletador sea el endosatario de un conocimiento de embarque originalmente expedido a favor de un cargador distinto del propio fletador 170/. Pero cuando el fletador transfiere los conocimientos de embarque a un tercero que sea ajeno a la póliza de fletamento, o cuando el fletador no embarca él mismo la mercancía, y por lo tanto, los conocimientos de embarque se expiden a favor de cargadores que no son los fletadores, entonces los conocimientos de embarque rigen las relaciones con los tenedores de tales conocimientos. No obstante, la cuestión que se plantea consiste en saber si el contrato implícito en el conocimiento de embarque vincula al armador o al fletador. La cuestión sólo puede resolverse según las circunstancias de cada caso. En general, si se trata de una póliza de fletamento sin tripulación o con cesión, se considera normalmente que los conocimientos de embarque firmados por el capitán constituyen contratos entre los tenedores de los conocimientos de embarque y los armadores 171/, aun cuando la póliza de fletamento contenga una cláusula en virtud de la cual el capitán deba firmar los conocimientos de embarque como agente de los fletadores, siempre que el tenedor del conocimiento de embarque no conozca la cláusula 172/. Por otra parte, la firma del capitán podría obligar a los fletadores si de las circunstancias que concurran en el caso se deduce con claridad que el capitán actúa como agente de los fletadores y no de los armadores, y si se ha inducido al tenedor del conocimiento de embarque a creer que está contratando con los fletadores, por ejemplo, cuando estos últimos explotan una conocida compañía de líneas regulares y utilizan sus propios formularios de conocimiento de embarque 173/.

122. Cuando los conocimientos de embarque están firmados por los fletadores o sus agentes, la situación es aun menos clara. La cláusula de las pólizas NYPE, Asbatime y Linertime de que el capitán ha de estar a las órdenes de los fletadores en cuanto a utilización de agencia y ha de "firmar los conocimientos de embarque como se presenten", se ha interpretado en la legislación inglesa en el sentido de facultar a los fletadores o sus agentes a firmar conocimientos de embarque en nombre del capitán. Así pues, "los fletadores en lugar de presentar los conocimientos de embarque al capitán para

que los firme en nombre de los armadores, pueden firmarlos ellos mismos en nombre de estos últimos. En cualquier de los dos casos, ya sea que el capitán firme según instrucciones de los fletadores, o ya sea que estos últimos omitan la intervención del capitán y firmen ellos mismos, la firma obliga a los armadores como mandantes al cumplimiento del contrato implícito o manifiesto en el conocimiento de embarque" 174/.

123. En el asunto Tillmanns & Co. v. S.S. Knutsford 175/ en el que la póliza de fletamento no contenía una cláusula específica que exigiese del capitán la firma de los conocimientos de embarque como se presentasen y los fletadores firmaron un conocimiento de embarque "por el capitán y los armadores", el Magistrado Kennedy dijo ante el Tribunal de Apelación:

> "No basta la manifestación de los (armadores) para privar de validez a la firma puesta en nombre de los armadores y el capitán, porque ellos mismos han convenido mediante contrato que el capitán deberá obrar como los fletadores le ordenen, y a mi juicio una firma puesta por los fletadores en nombre de los armadores y el capitán no puede considerarse, cuando les lleva ante los tribunales el cargador que embarcó sus mercancías, como una firma que puedan repudiar, porque ellos mismos confirieron a los fletadores, según los términos expresos de su contrato, el derecho de ordenar la firma del documento previsto, y debe considerarse implícitamente que han otorgado, tanto frente al capitán como frente a ellos mismos, la facultad a los fletadores de firmar en nombre de todos o cada uno de ellos."

La decisión de que los conocimientos de embarque vinculan a los armadores fue confirmada por la Cámara de los Lores 176/.

124. Por otra parte, según la legislación estadounidense un conocimiento de embarque firmado por el fletador "en nombre del capitán" no obliga personalmente al armador, como una parte contratante, sino que se considera que es un contrato con el fletador, salvo que el capitán o el armador hayan autorizado realmente la firma por el fletador 177/.

125. En el asunto Yeramex International v. S.S. Tendo 178/ el Tribunal expuso el principio de la dualidad de la autoridad del capitán según la legislación estadounidense con las siguientes palabras:

> "... los términos de las pólizas de fletamento por tiempo de los buques otorgan al capitán la doble autoridad de actuar separadamente como agente del armador y agente del fletador en cuestiones que implican responsabilidades diferentes en relación con el buque, tal como las haya asumido el armador, y en relación con las mercancías, tal como las haya asumido el fletador."

126. En ese caso el conocimiento de embarque de los fletadores estaba firmado "en nombre del capitán", pero se interpretó, sin embargo, que los armadores no estaban personalmente obligados como parte contratante en virtud del conocimiento de embarque 179/.

127. Además, la redacción de las pólizas NYPE, Asbatime y Linertime según la cual el capitán deberá "firmar los conocimientos de embarque como se presenten" no autoriza al fletador a firmar los conocimientos de embarque con la intención de obligar a los armadores en cuanto parte contratante. Así pues, según la legislación estadounidense, al firmar los conocimientos que el fletador le presente el capitán puede hacerlo estrictamente como agente del fletador, en lugar de como agente del armador según era tradicionalmente el caso en virtud del derecho marítimo general" 180/.

L. Cláusulas de pago del precio del fletamento y de retirada

128. Los formularios normalizados de las pólizas de fletamento contienen invariablemente disposiciones relativas al pago del precio del fletamento por el tiempo durante el cual el buque está a disposición de los fletadores. El pago del precio ha de hacerse usualmente por adelantado, por meses naturales (u otro período apropiado), al contado y sin descuentos, pues de lo contrario los armadores pueden rescindir totalmente la póliza de fletamento. En la cláusula 6 del formulario de la póliza Baltime se dispone que: "Los fletadores pagarán como precio del fletamento: ... por cada treinta días, que comenzarán a contarse de acuerdo con la cláusula 1 [a partir de la fecha en que "el buque sea entregado y puesto a disposición de los fletadores entre las 9 y las 18 horas, o entre las 9 y las 14 horas si es sábado..."] hasta la devolución del buque a los armadores. El pago del precio del fletamento se hará al contado en ... sin descuento alguno, cada treinta días y por adelantado... En caso de falta de pago, los armadores tendrán derecho a retirar el buque del servicio y de los fletadores sin registrar protesta alguna y sin intervención de tribunales ni ninguna otra formalidad, y sin perjuicio de cualquier reclamación que los armadores puedan reservarse contra los fletadores en virtud de esta póliza". La póliza Linertime también contiene, en su cláusula 7, una disposición idéntica acompañada de una estipulación adicional relativa al pago del último plazo del precio del fletamento. La disposición (cláusula 5) de la póliza NYPE es algo diferente. El pago del precio ha de hacerse "al contado... y bimensualmente por adelantado, y en lo referente al medio mes último o fracción de ese plazo, el monto del precio ha de ser aproximado y en caso de no quedar cubierto el plazo real, el saldo deberá pagarse día a día, a medida que esté vencido, si así lo piden los armadores, salvo que los fletadores ofrezcan una garantía o hagan un depósito bancario, pues a defecto del pago puntual y regular del precio del fletamento, o de la prestación de la garantía bancaria, o en caso de cualquier otro incumplimiento de la presente póliza de fletamento, los armadores estarán facultados para retirar el buque del servicio de los fletadores, sin perjuicio de cualquier otra reclamación que (los armadores) puedan hacer a los fletadores. El plazo se contará desde las 7 de la mañana del día laborable que siga al día en que se haya notificado por escrito a los fletadores o a sus agentes antes de las 4 de la tarde que está a su disposición el buque...".

129. La redacción de esas cláusulas ha dado lugar a cierto número de controversias en los últimos años. Su interpretación por parte de los órganos judiciales y los tribunales de arbitraje ingleses y estadounidenses ha sido contradictoria, y en varias de las respuestas dadas a las encuestas de la Secretaría han sido objeto de críticas.

1. Pago al contado

130. En las pólizas Baltime, NYPE y Linertime se estipula que el pago del arrendamiento ha de hacerse "al contado". La expresión "pago al contado" se interpreta en el contexto de la práctica comercial moderna. Interpretada de esa manera se le ha dado "un significado más amplio, que comprende cualquier método comercialmente admitido de transferir fondos cuyo resultado sea dar al destinatario de la transferencia el derecho incondicional de utilizar inmediatamente los fondos transferidos" 181/. Así pues, los "pagarés bancarios" 182/, los "cheques bancarios" 183/, las "transferencias interbancarias" 184/, y las "órdenes de pago" dadas en el marco del Sistema de pagos en divisas de Londres 185/ se consideran en este contexto como equivalentes a pagos al contado.

131. El requisito del pago "al contado" puede ser una trampa en la que caigan los fletadores imprudentes, como ocurrió en el asunto de The Chikuma 186/, en el que la Cámara de los Lores del Reino Unido sentenció que los armadores tenían derecho a recibir el pago al contado o su equivalente y que solamente el uso incondicionado de los fondos era aceptable 187/. En el asunto de The Chikuma el buque se fletó mediante una póliza NYPE y el arriendo se pagó al banco de los armadores en Génova en la fecha debida, pero el banco que realizó el pago, también de Génova, indicó en la transferencia por télex una "fecha del valor" 4 días posterior. La consecuencia de ello, según la práctica bancaria italiana, fue que los armadores no podían retirar el dinero sin pagar intereses hasta la fecha del valor. Los armadores, que querían liberarse de la póliza de fletamento ante el auge del mercado, retiraron el buque.

132. El árbitro estimó que los armadores habían tenido el uso inmediato del dinero, aun cuando los intereses de la suma no hubiesen comenzado a correr a su favor hasta 4 días después y a pesar de que si hubiesen retirado la suma, habrían tenido que pagar 4 días de intereses a su banco. Por otra parte, el juez del Tribunal de Comercio decidió que no existía un pago al contado o su equivalente, puesto que la transferencia por télex contenía la condición de que los intereses sobre la suma no se generarían en beneficio de los destinatarios de la transferencia hasta una fecha posterior a la especificada para el vencimiento, y que, por lo tanto, esa transferencia no otorgaba a los destinatarios un derecho incondicional al uso inmediato de los fondos transferidos. El Tribunal de Apelación revocó la sentencia y estimó que, en la fecha en que debía pagarse el arrendamiento, los armadores habían tenido la plena disposición del dinero. El pago no había sido condicional y el simple hecho de haber tenido que satisfacer unos gastos bancarios mínimos no cambiaba su naturaleza.

133. A su vez, la Cámara de los Lores revocó la decisión del Tribunal de Apelación e hizo suya la sentencia del juez del Tribunal de Comercio por estimar que los fletadores no habían hecho el pago al contado del precio del fletamento debido y, en consecuencia, los armadores tenían derecho a retirar el buque, de conformidad con la cláusula 5, de la póliza de fletamento. Lord Bridge declaró que "cuando el pago se hace a un banco en una forma que no sea literalmente al contado, es decir, en dólares, en billetes o en otra moneda de curso legal (lo que nadie espera que suceda) no existe un "pago al contado" en el sentido de la cláusula 5 salvo que lo que el acreedor reciba

sea el equivalente del pago al contado o algo similar. El asiento contable que el banco de los armadores había hecho [en la fecha del vencimiento del arrendamiento] en favor de la cuenta de éstos no equivalía con toda claridad al pago al contado... no se podía destinar a la obtención de intereses, por ejemplo, mediante su transferencia inmediata a una cuenta de depósito. Sólo estaba disponible con sujeción a la obligación (probable) de pagar intereses" 188/.

134. En los Estados Unidos parece existir una práctica comercial muy extendida de aceptar los cheques ordinarios, las órdenes de pago o las transferencias por télex como equivalente del pago "al contado", aun cuando el banco de los armadores necesite un día o más para abonar el cheque o la transferencia y permitir a los armadores la libre disposición de los fondos. Sin embargo, esa práctica fue puesta en tela de juicio en el caso de The Penta 189/, en el que el pago del precio del fletamento mediante un cheque ordinario que fue pagado después de la fecha de vencimiento se consideró que constituía un incumplimiento de la obligación de los fletadores de pagar "al contado": "... si [los fletadores] decidieron pagar mediante cheque podían haberlo extendido en fondos federales o con una antelación suficiente que hubiera dado tiempo para cobrarlo" 190/.

135. Así pues, en algunas pólizas modernas de fletamento por tiempo de buques de carga seca y de buques tanque 191/ no se exige específicamente el pago del precio "al contado". En la American STB Tanker Time Charter se estipula que el pago ha de hacerse mediante cheque.

136. Otras complicaciones surgen cuando se trata de determinar el momento preciso en que se efectúa el pago. Precisar el momento exacto del pago es de gran importancia para decidir si se ha pagado puntualmente o con retraso. Cuando el pago mediante cheque es un método admitido, se considera que la entrega del cheque al beneficiario constituye un cumplimiento suficiente del contrato, aun cuando se estime normalmente que el pago mediante cheque es un pago condicional hasta que el cheque haya sido compensado y el crédito transferido 192/.

137. Cuando el pago se hace mediante un "cheque bancario" o un documento equivalente, la entrega de ese documento por el banco de los armadores constituye el momento del pago, aun cuando lleve un cierto tiempo su tramitación antes de acreditarlo en la cuenta de los armadores 193/. Sin embargo, la situación no es clara por lo que respecta al pago mediante una "orden de pago" según el Sistema de pagos en divisas de Londres. La cuestión se planteó en el asunto de The Laconia 194/, en el que el juez del Tribunal de Comercio del Reino Unido manifestó la opinión de que el pago sólo se había realizado totalmente cuando después de haber sido tramitado se había acreditado en la cuenta de los armadores. El Tribunal de Apelación adoptó una posición diferente. Estimó que el pago del precio del fletamento quedaba efectuado cuando la orden de pago se había entregado al banco de los armadores. En la Cámara de los Lores, si bien el asunto se decidió sobre la base de otras razones, tres miembros de la Cámara manifestaron opiniones sobre la cuestión. Lord Salmon dijo que "no existe una diferencia real entre pagar con dólares en billetes y hacerlo mediante órdenes de pago que en el mundo de

la banca se consideran y aceptan como un pago al contado" 195/. Lord Russell manifestó una opinión análoga 196/. Sin embargo, Lord Fraser no compartió ese punto de vista. A su juicio "el fletador debe pagar con tiempo suficiente para permitir que tenga lugar normalmente la tramitación exigida por el método de pago que haya elegido 197/.

138. Cuando el pago se realiza mediante instrucciones que el banco del fletador transmite por télex al banco del armador con el cual tiene él mismo una cuenta para transferir el precio a la cuenta del armador, se plantea la cuestión de cuándo se ha efectuado el pago. ¿Constituye un pago la recepción por el banco del télex enviado o ello es simplemente parte del proceso que conduce a la realización del pago? En el caso The Brimnes 198/, el Tribunal de Apelación del Reino Unido decidió que la simple recepción del documento con las instrucciones no constituía un "pago" y que éste no se realizaba hasta la adopción de la decisión de transferir los fondos de la cuenta del fletador a la cuenta del armador 199/.

2. Pago por adelantado

139. Invariablemente se exige que el pago del precio del fletamento se haga "por adelantado". La estipulación de que el pago sea "por adelantado" debe observarse estrictamente, pues su incumplimiento dará a los armadores el derecho de retirar inmediatamente el buque. La cláusula referente al pago por adelantado se aplica a todo el período de vigencia de la póliza, con inclusión del pago del primer plazo. En el asunto Kawasaki Kisen v. Bentham S.S. Co., 200/, los fletadores adujeron que la disposición referente al pago por adelantado no se aplicaba al primer plazo a causa de la dificultad de pagar de antemano, porque no estaba claro cuándo llegaría el buque. Sin embargo se consideró que el contrato estipulaba el pago por adelantado, incluso para el primer plazo. La póliza de fletamento contenía una disposición análoga a la de la cláusula 5 de la póliza NYPE y estipulaba que "la entrega se considerará efectiva a partir de las siete de la mañana del día laborable que siga a aquel en que se haya comunicado por escrito antes de las cuatro de la tarde". El juez falló que cuando la notificación se hiciese según la cláusula, el pago por adelantado podría hacerse desde las cuatro de la tarde de ese día hasta las siete de la mañana del día laborable más próximo. Pueden surgir problemas por el hecho de que sea necesario hacer el pago del precio del fletamento en un lugar distinto del de entrega del buque; y de que en algunos países los bancos cierran antes de las cuatro de la tarde y vuelven a abrir después de las siete de la mañana del día siguiente, de manera que los fletadores prácticamente no disponen de horas de apertura de los bancos para hacer el pago por adelantado 201/.

140. En cuanto al pago del último plazo del precio del fletamento, tanto en la póliza NYPE como en la Linertime figuran disposiciones expresas por las que se permite al fletador pagar una parte proporcional según una estimación razonable de la fecha de devolución. Cuando una póliza de fletamento no contiene ninguna disposición expresa en ese sentido, como es el caso de la póliza Baltime, los fletadores se han visto obligados a pagar el monto total del precio del fletamento correspondiente al último plazo, aun cuando se pueda prever razonablemente que el buque se devolverá antes de terminar el mes, a reserva de la obligación de los armadores de reembolsar cualquier suma que se demuestre haber sido pagada de más 202/. En tal caso, se considera que el

reembolso a los fletadores del precio no justificado está garantizado por la cláusula que otorga "un derecho de retención sobre el buque por todas las cantidades anticipadas y no ganadas" 203/. La cuestión que se plantea es la eficacia de ese derecho de retención, pues la póliza, al no ser un fletamento sin tripulación o con cesión, no da a los fletadores la posesión del buque y no pueden ejercitar el derecho de retención sobre el mismo.

141. En relación con el requisito del pago "por adelantado", cuando un pago deba hacerse en un día en que no estén abiertos los bancos, existe una diferencia notable entre la legislación estadounidense y la inglesa. Según la General Construction Law de Nueva York, cuando un pago deba hacerse un sábado, un domingo o un día de fiesta, es posible aplazarlo legalmente hasta el día laborable más próximo. Ese principio se ha aplicado al pago del precio de un fletamento por tiempo en el asunto The Maria G. Culucundis 204/. Pero la legislación inglesa hace más confusa la cuestión al adoptar la posición de que si la fecha de vencimiento es un sábado, un domingo o un día de fiesta el pago debe hacerse entonces el día laborable inmediatamente anterior 205/. Ello puede provocar dificultades si el precio ha de pagarse a un banco de Londres por conducto de un banco de los Estados Unidos, que tal vez no tenga conocimiento de la legislación inglesa 206/.

3. Deducciones en el precio del fletamento

142. En cuanto a las deducciones que puedan hacerse en el precio, en las cuatro pólizas de fletamento figuran disposiciones expresas por las que se concede a los fletadores el derecho de hacer determinadas deducciones. En las cuatro pólizas de fletamento se estipula que los anticipos para los gastos ordinarios del buque "serán deducidos del precio del fletamento" 207/. Además en las pólizas NYPE y Asbatime, cláusula 15, se prevé una deducción por el tiempo perdido, el exceso de combustible consumido y todos los gastos extraordinarios que sean debidos a una reducción de la velocidad causada por un defecto o una avería en el casco, la maquinaria o el equipo del buque. El coste del combustible utilizado para usos auxiliares también puede deducirse según la cláusula 20 de la póliza NYPE. En cuanto a las reclamaciones fuera del fletamento, mientras que en las pólizas NYPE y Asbatime no existe ninguna disposición expresa, en el apartado A) de la cláusula 11 de la póliza Baltime se estipula que "el precio del fletamento que se haya pagado por adelantado se ajustará de conformidad a lo que antecede, y en la cláusula 14 de la póliza Linertime se limita el alcance de esa disposición a los casos de avería de las maquinillas de carga. El Tribunal de Apelación del Reino Unido ha interpretado la redacción empleada en la póliza Baltime en el sentido de facultar a los fletadores a deducir las reclamaciones fuera de fletamento en el pago de un precio posterior 208/.

143. Sin embargo, no se desprende con claridad de esas cláusulas si la cuantía de las deducciones que los fletadores tienen la intención de hacer debe ser convenida o determinada antes de que puedan efectuarlas. El problema que se plantea en ese contexto es que, si las reclamaciones en litigio no se pueden deducir del precio y el fletador de conformidad con las cláusulas de la póliza hace una deducción cuya cuantía no está convenida, se arriesga entonces a que se retire el buque del servicio. La cuestión surgió en el asunto de The Nanfri 209/. El Tribunal decidió que los fletadores tenían derecho a deducir, de conformidad con la cláusula 11 de la póliza Baltime, las

reclamaciones válidas, es decir las reclamaciones hechas de buena fe y calculadas sobre una base razonable, sin el consentimiento de los armadores. En el Tribunal de Apelación, Lord Denning M. R. dijo que los fletadores tenían derecho a cuantificar sus pérdidas mediante una evaluación razonable hecha de buena fe, y a deducir del precio del fletamento la suma cuantificada de esa manera. Las cifras reales podrían determinarse posteriormente: mediante acuerdos entre las partes o, a falta de acuerdo, mediante arbitraje. Añadió que el derecho a deducir carecería de utilidad para el fletador si tuviera que esperar a que se conviniese o se determinase una cifra, porque entonces ese derecho podría aplazarse indefinidamente 210/.

144. Para evitar esas dificultades, algunas pólizas de fletamento de buques tanque contienen disposiciones expresas sobre la cuestión. Por ejemplo, en la cláusula 3 b) de la American STB Tanker Time Charter Party se permite a los fletadores deducir "cualquier exceso en el pago del precio del fletamento respecto del cual pueda existir una controversia de buena fe pero -en tal caso- el fletador deberá facilitar una garantía bancaria adecuada u otra fianza suficiente y válida a solicitud del armador". En algunas pólizas de fletamento de buques tanque ni siquiera se estipula la necesidad de una garantía bancaria u otra fianza 211/.

145. Otra cuestión que se plantea es si, en ausencia de disposiciones claras en contrario, los fletadores tienen derecho a deducir reclamaciones por daños derivados del incumplimiento del contrato como compensación equitativa. Las decisiones a ese respecto de los tribunales ingleses son contradictorias, pero la doctrina se inclina por permitir el derecho a compensar únicamente en los casos en que el armador, injustificadamente y con incumplimiento del contrato, priva a los fletadores del uso del buque, bien sea totalmente o bien en parte 212/. Por lo tanto, se ha considerado que los armadores tienen derecho a deducir del precio no pagado las reclamaciones que correspondan a daños derivados del hecho de que los armadores no hayan completado el cargamento 213/ y hayan incumplido la obligación de velocidad 214/. Sin embargo, el derecho a deducir no se ha ampliado a otros incumplimientos e inobservancias de los armadores, tales como los daños sufridos por la carga como consecuencia de la negligencia de la tripulación 215/.

146. Así pues, harían falta disposiciones claras que excluyesen el derecho de compensación y no se considera suficiente la simple inclusión de una cláusula que permita determinadas deducciones 216/. En el proyecto de póliza Fontime parece excluirse el derecho de deducción excepto en los casos específicamente previstos en la póliza de fletamento. En la cláusula 16 también se estipula que cualquier deducción no autorizada se considerará equivalente a una falta de pago puntual del precio y, por consiguiente, dará derecho a retirar el buque del servicio.

4. Retirada

147. Las cláusulas de retirada sirven para que los armadores cobren con prontitud y a su debido tiempo el precio del fletamento y queden protegidos si los fletadores tropiezan con dificultades financieras, confiriéndoles la facultad de recuperar el buque sin tener que acudir a actuaciones judiciales. Esas cláusulas se han aplicado muchas veces en los mercados en alza, donde los armadores estarán al acecho de la menor demora en los pagos para ejercer el

derecho que les concede la cláusula y rescindir la póliza de fletamento con la esperanza de obtener la tarifa del mercado, sabiendo que con arreglo a los tribunales el pago deberá efectuarse precisamente en la fecha debida y que todo aquel que se haga con horas y aun minutos de retraso, incluso cuando éste obedezca a una demora por parte de los banqueros de los fletadores en transferir la suma debida al banco de los armadores, les facultará para ejercer el derecho que otorga la cláusula de retirada 217/.
Lord Denning, M.R., llamó a este proceder, en The Nanfri 218/, "el deporte preferido del mercado naviero", y en Mardorf Peach & Co. Ltd. v. Atticasea Carrier Corporation of Liberia, The Laconia 219/ habló de "un juego de astucia en el que intervienen armadores y fletadores, respaldados por abogados y banqueros...[que] podrá tener su atractivo para los jugadores, pero resulta muy costoso y malgasta mucho tiempo, con resultados tan inciertos como el que salga cara o cruz en una moneda" 220/. Y seguía diciendo: "Considérese una póliza donde el precio del fletamento se paga por banco; y la cláusula usual que permite al armador recuperar el buque "por falta de pago" o "por no proceder al pago puntual y regular del fletamento". Durante el período del fletamento el mercado de este tipo de contratos sube. El armador estará al quite de cualquier incumplimiento. Sabe, con la jurisprudencia de la Cámara de los Lores, que el fletador tendrá que pagar el precio en la fecha debida o atenerse a las consecuencias. El pago hecho un día o dos después -o un minuto o dos después- no será válido. De suerte que el armador se dice: "Como el fletador se distraiga y se retrase lo más mínimo podría recuperar el buque". Efectivamente el fletador tiene mala suerte y se distrae. Puede suceder que tuviera que pagar el precio un sábado o domingo cuando los bancos están cerrados. El fletador piensa que con que pague el lunes será suficiente. El armador, sin embargo, dice "No vale. Usted tenía que haber pagado el viernes pasado". Notifica entonces la retirada del buque. O bien, los contables o banqueros de los fletadores en Londres pueden haberse demorado una hora al transferir el precio del fletamento al banco de Nueva York; o viceversa. Todo ello por causa de la diferencia de seis horas entre una y otra ciudad. El armador, que no se ha visto perjudicado lo más mínimo, se lanza inmediatamente a notificar la retirada. El fletador se ve sorprendido. Se ha comprometido, a diestra y siniestra, contando con el buque: pero ahora se encuentra con que ya no dispone de él. Busca una vía de escape. A veces discute la fecha de pago. Alega que subsanó el retraso con tiempo suficiente. Aduce alguna cláusula de excepción o preclusión. Sólo para encontrarse perdido en multitud de aspectos técnicos, no sólo jurídicos sino también de práctica bancaria. Si no puede eludir el cerco al que le tiene sometido el armador, podrá volverse contra sus banqueros y decir que fue culpa de éstos. De este modo el juego sigue y sigue.

148. Así, una cláusula diseñada para fines totalmente diferentes "opera sólo de una manera, y en ese caso únicamente con los mercados al alza. En un mercado que baja, los fletadores nada tienen que temer. Muy pocas veces se encuentra a armadores que retiren un buque como consecuencia de un accidente o error cuando el mercado haya caído. En un mercado de esa índole los armadores sólo procederán así cuando los fletadores no puedan o quieran pagar" 221/.
En The Nanfri, al haber registrado una baja espectacular el mercado, los armadores no hicieron ningún intento para rescindir el fletamento, a pesar de las supuestas deducciones no autorizadas hechas por los fletadores en el pago.

149. La redacción de las cláusulas de retirada en la Baltime y la Linertime difieren de las que figuran en la NYPE y la Asbatime. En aquéllas figura una cláusula idéntica que dice: "En caso de falta de pago, los armadores tendrán derecho a retirar...". En estas últimas se estipula que: "...si no se paga de modo puntual y regular el precio del fletamento, o si no hay una garantía bancaria o en caso de cualquier incumplimiento de la presente póliza, los armadores podrán retirar el buque...". La interpretación de estas cláusulas ha sido objeto de controversias y confusión en el derecho inglés. En el asunto de Empresa Cubana de Fletes v. Lagonisi Shipping Co. (The Georgios C) 222/, la cuestión que había que dirimir era si las palabras "en caso de falta de pago" del modelo Baltime significaban "cuando haya habido falta de pago", o "mientras haya falta de pago", ya que éste, aunque con retraso, se hizo antes de que el buque se retirara. El Tribunal de Apelación, al confirmar la decisión del Tribunal de primera instancia, indicó que las palabras significaban "en caso de falta de pago y mientras esa falta continúe". Por tanto, como los fletadores habían subsanado su falta al pagar la cantidad debida, los armadores no tenían derecho a retirar el buque. En el Tribunal de Comercio, el juez comentó que si los armadores querían gozar del derecho que ahora reclamaban, hubieran sido más apropiadas algunas palabras tales como "en caso de falta de pago puntual".

150. El fallo en The Georgios C fue recogido en el asunto The Zeographia M 223/ al interpretar las palabras "en caso de falta de pago" usadas en el modelo "Shelltime". Se decidió que, al haber pagado el fletador el precio con retraso pero antes de la retirada, el derecho de los armadores a poner fin al fletamento en virtud de la cláusula ya no se mantenía, puesto que la falta de pago había sido subsanada por un pago posterior. Las palabras "en caso de falta de tal pago" habían sido objeto de interpretaciones anteriores en Tankesxpress v. Compagnie Financière Belge del Pétroles 224/, donde la Cámara de los Lores sostuvo que la cláusula confería a los armadores el derecho a retirar el buque si el pago se hacía con retraso. La Cámara señaló que "la falta de pago, esto es, en la fecha debida, no queda excusada porque se haya producido por accidente o inadvertencia. La obligación de pagar no está matizada en las cláusulas expresas de la póliza de fletamente". Consideraba así que los adjetivos "regular y puntual" no añadían nada a la obligación estricta expuesta en el lenguaje sencillo y sin matices de la póliza de fletamento que tenía ante sí el Tribunal 225/.

151. The Georgios C también sentó precedente para el Tribunal de Apelación en The Laconia 226/, al interpretar la redacción del modelo NYPE (es decir, "en caso de falta de pago puntual y regular").

152. Pero cuando la interpretación de la cláusula del modelo NYPE vino ante el Tribunal en el asunto The Brimnes 227/ los fletadores alegaron, con el precedente del asunto The Georgios C (ya que había entonces una jurisprudencia vinculante sobre el particular) que habían hecho el pago antes de la retirada y que, con arreglo al parecer expresado en el asunto Tankexpress, las palabras "pago regular y puntual" nada añadían a la obligación de pagar en la fecha prevista. El Tribunal de Apelación decidió que el derecho de los armadores a la retirada en virtud de la cláusula subsitía a pesar de cualquier pago tardío hecho después de la fecha debida pero antes de la retirada. El Tribunal consideró que si bien cabía decir que una persona que ha pagado tarde ha

subsanado su falta de pago, no podía decirse que había subsanado su falta de pago puntual. Los adjetivos "puntual" y "regular" conferían mayor rigor y trazaban una distinción con las palabras usadas en The Georgios C (es decir, "falta de pago" en el modelo Baltime).

153. La Cámara de los Lores, sin embargo, en The Laconia 228/ adoptó una posición claramente contraria al The Georgios C con el argumento de que las palabras "en caso de falta de pago" han de interpretarse como la obligación de pagar mensualmente el fletamento por adelantado que la cláusula de retirada impone. Es la falta de pago por adelantado lo que constituye la falta, y tal cosa no puede remediarse con un pago posterior, ya que el derecho a la retirada lo tienen los armadores por causa de tal falta, a menos que los armadores renuncien a su derecho al aceptar el pago tardío o al haber tolerado previamente pagos hechos con retraso.

154. En el asunto The Laconia el buque se fletó con el modelo NYPE. El plazo pertinente del pago del precio vencía un domingo y no se pagó hasta el lunes siguiente, cuando hacia las 15.15 horas el banco de los fletadores dio una "orden de pago" al banco de los armadores. Estos retiraron el buque a las 18.55 horas del mismo día. La Cámara de los Lores, al anular la decisión del Tribunal de Apelación, sostuvo que la retirada era conforme a derecho. Las disposiciones que requerían "un pago puntual" y un pago "por adelantado" se interpretaban muy estrictamente. Un pago hecho un día después no era un pago por adelantado y, por tanto, no podía haber diferencia a ningún efecto entre la redacción de la Baltime y la de la NYPE. Una vez que los fletadores dejaron de pagar por adelantado, nada podían hacer para subsanar ese incumplimiento.

155. En este contexto también hay diferencias entre el derecho estadounidense y el inglés sobre el derecho a retirar el buque por un pago tardío del precio, causadas fundamentalmente por la interpretación más estricta de la cláusula de retirada que han adoptado los tribunales ingleses. En los arbitrajes de Nueva York se ha sostenido en varios asuntos que un pago tardío achacable a un error por parte de la banca no justificaba, cuando los fletadores no eran personalmente responsables de ello, el que los armadores ejercieran el derecho de retirada 229/. También se ha expresado la opinión en un arbitraje en Nueva York de que los armadores no deberían gozar del derecho a la retirada, a menos que hubiesen notificado previamente su intención de hacerlo 230/. Por otra parte, ha habido arbitrajes en que se ha mantenido la retirada sin ninguna notificación previa. Por lo general, sin embargo, parece que los árbitros de Nueva York adoptan un enfoque más liberal ante el pago tardío del fletamento que los tribunales ingleses. El hecho de que el pago retrasado pueda haberse debido a negligencia del banco no resulta pertinente en el derecho inglés cuando el banco de que se trate era el de los fletadores o bien podía considerarse como el agente de los mismos 231/. En Scandinavian Trader Tanker Co. v. Flota Petrolera Ecuatoriana (The Scaptrade) 232/, la Cámara de los Lores confirmó que el derecho inglés no dejaba margen para ejercitar una acción justificada en casos de retirada prevista en las pólizas de fletamento. Así, en materia de pago del fletamento y de retirada hay diferencias apreciables entre el derecho estadounidense y el inglés tanto en las leyes como en donde se pone el acento.

156. Los modelos NYPE y Asbatime ofrecen razones adicionales para que el buque pueda retirarse. La cláusula 5 de esas pólizas establece que los armadores podrán retirar el buque no sólo por falta de pago puntual y regular del precio del fletamento sino también "por cualquier incumplimiento de la presente póliza". Ha habido opiniones diversas acerca de si las palabras han de interpretarse literalmente -de suerte que los armadores tendrían derecho a la retirada incluso por un incumplimiento menor de la póliza- o si han de interpretarse en el sentido de que se limitan únicamente a infracciones graves de la póliza de fletamento 233/. E incluso aunque la Cámara de los Lores haya indicado en un asunto más reciente 234/ que sólo los incumplimientos graves justifican la retirada, subsiste la incertidumbre de en qué circunstancias el armador podrá retirar el buque con arreglo a esa disposición.

157. En varias de las respuestas a las encuestas de la secretaría se criticaban las cláusulas de retirada. La FONASBA decía que "ninguna de las cuatro (pólizas de fletamento) deja margen para errores bancarios, ni requiere al armador que notifique antes de la retirada que no ha recibido el pago del precio de fletamento. En lo pasado, tal cosa ha demostrado ser una invitación a los armadores para que "jueguen" con una falta técnica en su afán por rescindir un fletamento que les resultó a posteriori desfavorable por la evolución del mercado. Cualquier cláusula que pueda aducirse para rescindir el contrato deberá tener presentes todas las consideraciones y ser sumamente equitativa. Después de todo, su propósito es proteger a armadores que sean víctimas de fletadores insolventes o poco escrupulosos pero no acorralar a la vez a fletadores desafortunados pero solventes y de buena fe, víctimas ellos mismos de circunstancias que escapan a su control. Por ello, en muchas de las pólizas-tipo anteriores figuran cláusulas "ad hoc" para no dejarse envolver por aspectos técnicos y que se anexan para dejar este asunto en claro. Así, el rigor de la cláusula de retirada se ve a veces atenuado por cláusulas adicionales "antitécnicas" que obligan al armador a avisar antes de la retirada, por más que tales disposiciones den también lugar a muchos litigios.

158. La redacción de esas cláusulas varía aunque casi todas ellas requieren de los armadores que envíen una notificación a los fletadores y les fijan un número de días de gracia antes de que puedan retirar el buque. El lenguaje de la cláusula que se sometió a los tribunales en el asunto The Libyaville 235/ no fue considerado como un modelo de redacción por el juez, quien comentó además que, "aparte de algunas posibles dificultades que se derivan del texto, cabe como jurista imaginar circunstancias en las que podría ser difícil para los armadores saber si entre las disposiciones de la cláusula figura la falta de un pago puntual y regular" 236/.

159. También han surgido controversias acerca del calendario y la redacción del aviso a los fletadores que establecen las cláusulas antitécnicas. En The Afovos 237/, la cláusula estipulaba que "cuando se deba el precio del fletamento y no se reciba, los armadores, antes de ejercer la opción de retirar el buque fletado, darán a los fletadores un aviso con 48 horas de antelación, sábados, domingos y días festivos excluidos, y no podrán retirar el buque cuando el precio del fletamento se pague en esas 48 horas". La cantidad que había que pagar al 14 de junio no se abonó y los armadores a las 16.40 horas de ese mismo día enviaron una notificación a los fletadores, y al no haber recibido el pago a las 19.00 horas del 18 de junio retiraron el buque. El juez del Tribunal de Comercio inglés decidió que, con arreglo a la

cláusula, el aviso podía hacerse el día en que había que pagar el fletamento. Por lo tanto, la notificación que se dio el día 14 constituía un aviso válido. El Tribunal de Apelación, al anular la decisión, sostuvo que la notificación sólo podía darse después de que la falta de pago prevista en la cláusula de retirada se hubiera producido y los fletadores hubieran infringido su obligación de pagar con arreglo a la póliza. Los fletadores disponían hasta el final de la fecha establecida, es decir, hasta la medianoche del 14 de junio, para proceder al pago y el aviso no podía hacerse antes de esa hora; por lo tanto, los armadores no estaban facultados para retirar el buque 238/.

160. Asimismo, para que sea válida, la notificación establecida en la cláusula antitécnica ha de decir claramente que los armadores están advirtiendo que, si el precio del fletamento debido no se paga en el período de gracia de 48 horas, retirarán el buque 239/.

161. Así, resulta obvio de lo anterior que las cláusulas sobre el pago del precio del fletamento y la retirada han sido en lo pasado fuente de muchas controversias y en algunas esferas condujeron a decisiones contradictorias, incluso en un mismo tribunal. Una interpretación estricta de tales cláusulas ha causado tribulaciones excesivas a los fletadores por circunstancias ajenas a su control. Tal como un comentarista dijo, "las cláusulas actuales, tomadas al pie de la letra, pueden hacer que un error de 20 dólares o un retraso de 20 minutos por parte de los fletadores brinde a los armadores una ganancia inesperada de millones" 240/.

M. Cláusulas de suspensión del fletamento

162. La obligación de los fletadores de pagar el fletamento con arreglo a lo dispuesto en la póliza es, en casi todos los sistemas jurídicos, una obligación continua y, a menos que exista una disposición expresa en sentido contrario, el precio del fletamento se pagará durante todo el período, incluso si el buque no se halla en estado adecuado para prestar los servicios para los que se ha contratado 241/. La obligación de pagar no cesa simplemente porque durante la vigencia del fletamento, el buque requiera ser reparado, incluso cuando los armadores procuren expresamente tenerlo en reparación 242/.

163. En las pólizas de fletamento por tiempo, por consiguiente, figuran siempre cláusulas que establecen la suspensión del fletamento en ciertos casos concretos. La cláusula exonera al fletador de su obligación continua de pagar el fletamento, siempre que el incidente que ocasione una demora esté claramente incluido en la cláusula. Incumbe al fletador la carga de la prueba de que la cláusula se aplica y de que el hecho está incluido entre las excepciones especificadas por la cláusula 243/.

164. Las cláusulas de suspensión del fletamento varían en sus condiciones. La cláusula 11 A) de la Baltime establece que:

> "En el caso de entrar el buque en dique seco o de otras medidas necesarias para mantener su eficiencia, deficiencia de personal o pertrechos de los armadores, averías en la maquinaria, daños al casco u otros accidentes, que obstaculicen o impidan el trabajo del buque y tales

circunstancias se prolonguen durante más de 24 horas consecutivas, no se pagará precio del fletamento con respecto del tiempo perdido por esta causa durante el período en el que el buque no pueda efectuar el servicio que se le requiera de manera inmediata. El precio del fletamento que se haya pagado por adelantado se ajustará de conformidad a lo que antecede." 244/

165. La Linertime contiene, en su cláusula 14, una redacción similar, pero también incluye "huelga del capitán, oficiales y tripulación" y el período de gracia de 24 horas que establece la Baltime se deja en blanco para su negociación.

166. La NYPE abarca "... por deficiencia de personal o de pertrechos, incendio, avería o daños del casco, maquinaria o equipo, encalladura, detención por accidentes con avería del buque o de la carga, entrada en dique seco... o por cualquier otra causa que impida el pleno trabajo del buque... y en el caso de que durante el viaje se reduzca la velocidad por defecto o avería en cualquier parte de su casco, maquinaria o equipo..." 245/.

167. Mientras la Baltime, que se considera como una póliza que favorece a los armadores, establece un número muy limitado de incidentes que dan lugar a la suspensión del pago del precio del fletamento, las redacciones más modernas de esta cláusula son muy amplias y abarcan una gama muy extensa de hechos 246/.

168. Las claúsulas de cesación del fletamento han sido muy controvertidas y objeto de interpretaciones diversas en diferentes tribunales. "No hay duda de que las clásulas de suspensión del fletamento en las pólizas por tiempo siembran mucha confusión en las mentes de los comerciantes así como en las de árbitros, jueces y abogados" 247/. Un juez del Tribunal de Comercio inglés, al comentar la cláusula de cesación del fletamento de la NYPE, dijo: "Esta cláusula presenta, sin duda, dificultades de interpretación y puede muy bien contener alguna tautología, como cuando habla de daños en el casco, maquinaria o equipo para referirse a continuación a "accidentes con avería del buque"" 248/.

169. Algunas de las razones de las dificultades que causa la aplicación de las cláusulas de suspensión del fletamento han sido explicadas en los términos siguientes:

> "Si bien [el principio de la cláusula de cesación del fletamento] es, al parecer, claro, en la práctica ha tenido una aplicación sorprendentemente difícil. Hay varios motivos que lo explican. Para empezar, esa cláusula entra en vigor cuando se producen acontecimientos o condiciones sin tener en cuenta si las causas obedecen a negligencia o a otra actuación culpable de los armadores. Es una disposición donde no hay incumplimiento 249/. La cláusula reviste carácter singular en la póliza de fletamento, al no verse afectada por otras disposiciones que establecen la responsabilidad de una u otra parte; tampoco está afectada por excepciones o casos de fuerza mayor que exoneran a las partes de sus obligaciones.

En la práctica, la aplicación de cláusulas concretas de cesación del fletamento ha provocado algunos incidentes perturbadores cuando se suspende el fletamento del buque pero, otras obligaciones de los fletadores, tales como el pago del combustible y los servicios portuarios, continúan durante todo el período en que ha cesado el fletamento 250/.

... Cuando las causas del retraso sean múltiples, la típica cláusula de cesación del fletamento resulta confusa porque se trata de una cuestión de una cosa u otra, ya que o bien se suspende el fletamento del buque o no se suspende. Mientras que en las pólizas de algunos fletamentos recientes por tiempo figuran disposiciones ocasionales para una suspensión a prorrata, en ninguna figura una cláusula para que se determine una cesación del fletamento proporcional mediante la atribución de parte del retraso al armador y el resto al fletador.

En la cláusula de cesación del fletamento surgen muchos problemas cuando los fletadores intentan deducir lo que no han de pagar por cesación del fletamento de las cantidades futuras que han de abonar por adelantado..." 251/

170. El autor concluía que "las cláusulas de suspensión del fletamento de las dos pólizas-tipo por tiempo usadas más corrientemente, a saber la Baltime y la NYPE, que no han sido revisadas durante más de un cuarto de siglo, resultan inadecuadas". Sugería, por tanto, que: "Lo mejor que podemos hacer es aprender de la historia e intentar redactar nuevas cláusulas para impedir que se repitan situaciones desagradables causadas por determinados incidentes de cesación del fletamento".

171. Otras dificultades se deben a una redacción poco clara y a diversas interpretaciones de los acontecimientos que producen una suspensión del fletamento. La expresión "deficiencia de personal", usada en las pólizas Baltime, NYPE y Linertime, ha recibido en los tribunales ingleses la interpretación de que se refiere sólo a una deficiencia numérica y no a falta de disposición o capacidad física de la tripulación para trabajar. Así, durante la segunda guerra mundial, cuando la tripulación se negaba a zarpar, como no fuera en convoy, el tribunal de apelación sostuvo que no había "deficiencia de personal" en el sentido de la cláusula, ya que la frase se refería a que la tripulación no estuviese completa y no a la falta de disposición de una tripulación completa para trabajar 252/. Esto ha sido considerado como "unas de las interpretaciones literales más chocantes hechas por un juez inglés" 253/. En asuntos estadounidenses, en cambio, se ha decidido que la no disposición de una tripulación completa para trabajar corresponde al sentido de la frase "deficiencia de personal" 254/. Para soslayar esa dificultad la Asbatime habla de "deficiencia o incumplimiento, o ambas cosas a la vez, de oficiales y tripulación".

172. La Baltime y la Linertime indican "deficiencia de personal o pertrechos de los armadores" entre los hechos que producen la cesación del fletamento, y la NYPE señala "deficiencia de personal o de pertrechos". La redacción en la Asbatime es de "deficiencia de pertrechos". No está claro, sin embargo, qué se entiende por la palabra "pertrechos", pero se decidió que no incluía municiones de boca 255/.

173. Respecto de "averías en la maquinaria" que figura en las cuatro pólizas de fletamento como un hecho que da lugar a la suspensión del fletamento, se ha decidido que una "avería" tiene lugar cuando resulta razonablemente necesario que el buque se dirija a un puerto de refugio para su reparación; y la mera existencia de un defecto en la "maquinaria" no equivale a averías en la maquinaria y no faculta, por tanto, al fletador a suspender el fletamento 256/. No será, sin embargo, necesario que haya que inmovilizar al buque para la reparación. Será suficiente que la avería interrumpa el trabajo del buque 257/.

174. "Abordaje", en el contexto de la cláusula de cesación del fletamento se ha interpretado que significa abordaje de otro buque o embarcación u otro objeto navegable 258/, incluso aunque ocurra antes de la fecha del fletamento, siempre que el daño se descubra después de que el buque haya sido fletado 259/.

175. La NYPE y la Asbatime especifican que la "detención por accidentes con avería del buque o de la carga" son motivo de cesación del fletamento. Según el fallo dictado en el asunto inglés The Mareva A.S. 260/, el término "detención" no significa simplemente retraso, sino que "quiere referirse a una limitación física o geográfica en los movimientos del buque en relación con los servicios que presta". Y un "accidente con avería" no significa un accidente provocado por una avería general sino meramente un accidente que ocasiona daños. Con arreglo, sin embargo, al asunto americano de Barker v. Moore & McCormack Co. 261/, un "accidente por avería" se produce cuando se registra una anomalía funcional imprevista del buque que impide utilizarlo plenamente 262/.

176. La Baltime y la Linertime utilizan las palabras generales de "u otros accidentes, que obstaculicen o impidan el trabajo del buque". Las palabras "otros accidentes" no se interpretan en el derecho inglés con referencia a las palabras anteriores con arreglo a la doctrina ejusdem generis 263/. En el asunto Magnhild v. McIntyre 264/ se decidió que la expresión "u otros accidentes" no quedaba sometida a la norma ejusdem generis, ya que de las palabras específicas no se desprendía ninguna especie común 265/. Las palabras "otros accidentes", sin embargo, vienen limitadas por la frase "que obstaculicen o impidan el trabajo del buque". Así, si en el caso de un "accidente" tal como una encalladura el buque puede prestar los servicios requeridos después de que vuelva a estar a flote, la exigencia de que se suspenda el fletamento del buque no estará justificada 266/.

177. Las palabras generales de la NYPE son algo diferentes de las que figuran en la Baltime. Hablan de: "... o por cualquier otra causa que impida el pleno trabajo del buque". No está claro, sin embargo, si las palabras, "o por cualquier otra causa" han de interpretarse del mismo modo que "u otros accidentes", o si deberían quedar sometidas a la norma "ejusdem generis. Hay algunos casos en que se presume que la norma se aplicaría a las palabras "o por cualquier otra causa" 267/. Se ha sugerido que "no resulta apropiado intentar restringir las palabras "cualquier otra causa" invocando la norma ejusdem generis. E incluso si, contrariamente a la sugerencia, se intentaba aplicar la norma... tal intento podría fracasar por falta de una especie que abarque las causas previamente numeradas" 268/. En los asuntos estadunidenses, en cambio, se sigue la norma ejusdem generis de interpretación

al aplicar esa disposición 269/. La Asbatime, sin embargo, aclara este extremo usando las palabras "... o cualquier otra causa similar que impida el pleno trabajo del buque".

178. Las palabras "cualquier otra causa", al igual que "u otros accidentes" sólo surtirán efecto si impiden el que el buque funcione a plena capacidad 270/. Y según el asunto inglés The "Rijn" 271/ se requiere un elemento imprevisto y accidental para que se apliquen esas palabras. En ese asunto, el buque que se había fletado con el modelo NYPE, fue empleado por los fletadores en aguas tropicales que causaron mucha suciedad de fondos, por el desarrollo de una flora marina, y como tal cosa afectó a su velocidad, los fletadores reclamaron que cesara el fletamento del buque durante el correspondiente tiempo perdido. El juez Mustill rechazó la demanda señalando que: "el redactor no puede haber querido decir que el fletamento debería cesar en toda circunstancia en que el buque no pudiera funcionar plenamente. Tal lectura carecería de sentido comercial, y haría que la segunda mitad de la cláusula resultara redundante. A mi juicio, sólo han de considerarse aquellas causas que sean fortuitas, y no el resultado natural de que el buque cumpla las instrucciones de los fletadores" 272/.

179. El mero hecho de un incidente incluido en la cláusula de cesación no faculta a los fletadores a suspender el fletamento cuando el buque sea capaz de prestar el requerido servicio de manera inmediata y sin que se pierda, por consiguiente, tiempo 273/. Para calcular la pérdida de tiempo se estará a lo que diga la cláusula y a si ésta entra en la categoría de lo que se denominan cláusulas de "período" o cláusulas de "pérdida de tiempo neta" 274/. Las cláusulas de "período" son aquellas que establecen la cesación de fletamento cuando se produzca un hecho, y el período de cesación así iniciado continuará hasta que termine por producirse otro hecho 275/. Las cláusulas de cesación del fletamento que figuran en las pólizas NYPE, Asbatime, Baltime y Linertime entran en la categoría de las cláusulas "de pérdida de tiempo neta" 276/. La cláusula de la NYPE establece que "se suspenderá el pago del flete durante el tiempo así perdido;... se deducirá del flete el tiempo así perdido". La Asbatime contiene una redacción similar. La Baltime y la Linertime tienen disposiciones idénticas a este respecto cuando hablan de "... no se pagará precio del fletamento con respecto del tiempo perdido por esta causa durante el período en que el buque no pueda efectuar el servicio que se le requiera de manera inmediata".

180. Así, con las cláusulas de "pérdida de tiempo neta", en caso de ineficiencia parcial, el precio del fletamento sólo se reducirá cuando se pierda realmente tiempo como consecuencia de tal ineficiencia 277/, pero con una cláusula de "período" el fletamento del buque se suspende en caso de ineficiencia parcial hasta que se encuentre de nuevo en estado eficiente para reanudar el servicio 278/.

181. Cuando un buque deje de ser eficiente por una de las cláusulas estipuladas mientras se halle en el mar surge la cuestión de si el cálculo de la pérdida neta de tiempo cesa cuando el buque vuelva a ser nuevamente eficiente o sólo cuando recupere la posición en el mar donde dejó de serlo (o alguna posición equivalente). Mientras la Linertime establece expresamente que el período de cesación del fletamento continuará "hasta que el buque esté en una posición igual o equidistante del destino y el viaje se reanude desde ese punto" 279/, la NYPE y la Baltime nada dicen al respecto.

182. Según el tribunal de arbitraje en The Chris 280/, la interpretación de la cláusula 15 de la NYPE que se sigue en todos los casos en Nueva York es que el período de cesación del fletamento continúa más allá del momento en que el buque recupere nuevamente la eficiencia física hasta el momento en que llegue a la posición donde el fletamento quedó originalmente suspendido 281/. Los tribunales ingleses, sin embargo, han interpretado la cláusula 15 de un modo diferente. Al interpretar una cláusula similar a la claúsula 15 de la NYPE en Vogemann v. Zanzibar S.S. Co. 282/, el Tribunal de Apelación dijo:

> "Cuando cesó el accidente que impidió el trabajo pleno del buque, había que volver a pagar el precio del fletamento. Esta es la interpretación natural de la cláusula, y toda otra interpretación entrañaría intrincados cálculos acerca del tiempo que se perdió."

183. En Eastern Mediterranean Maritime v. Unimarine S.A. (The Marika M) 283/, se sostuvo que la interpretación adoptada en Vogemann v. Zanzibar S.S. Co. se aplicaba también a la cláusula de cesación del fletamento en la NYPE y a similar conclusión se llegó en Western Sealanes Corporation v. Unimarine S.A. 284/.

184. Así, cuando el buque se aparte de su curso normal del viaje con el fin de acudir a un puerto de refugio para reparaciones, con arreglo a la interpretación de la cláusula de cesación de la NYPE por los tribunales ingleses, el fletamento volverá a tenerse que pagar tan pronto como el buque quede reparado y listo para el servicio; mientras que según decisiones en asuntos estadounidenses el período de cesación continuará hasta que el buque vuelva a la posición en que se suspendió el pago del fletamento.

N. Cláusulas de combustible para usos auxiliares

185. La NYPE es la única de las cuatro pólizas que prevé que los armadores habrán de pagar el combustible que utilice para sus fines la tripulación. La Baltime no restringe la obligación de los fletadores de pagar "todo el combustible". La única reserva en la Linertime (que suele insertarse como cláusula adicional en la Baltime) es que los fletadores sufragarán únicamente el combustible "mientras el buque esté fletado". Sin embargo, la cláusula 20 de la NYPE establece que "El combustible utilizado por el buque en cesación de fletamento, así como el destinado a cocinar, condensar agua o para parrillas y hornos ha de convenirse respecto de su cantidad y el costo de sustitución correrá a cargo de los armadores". Los árbitros de Nueva York han entendido que esta cláusula limita la obligación de los armadores a la de pagar el combustible que se necesita para las cocinas y la calefacción 285/. Por su parte, el Tribunal de Apelación inglés decidió que este texto anticuado habría de interpretarse ampliamente teniendo en cuenta las condiciones actuales y entenderse que todos los costos de combustible para usos auxiliares, ya sea para cocinar, calentarse u otros fines -siendo un aspecto importante el aire acondicionado- deberían correr por cuenta del armador. La interpretación de la cláusula se ha efectuado de forma diferente en Inglaterra durante varios años. En el asunto de que se trataba (Summit Investment Inc. v. British Steel Corporation, The Sounion) 286/ no llegó a un acuerdo un tribunal de arbitraje de tres miembros, pronunciándose la mayoría por una interpretación amplia.

El Tribunal de primera instancia, en el recurso, prefirió la interpretación más estricta del árbitro minoritario. El Tribunal de Apelación volvió a la opinión mayoritaria, insistiendo en los problemas que plantea el no prescindir de textos anticuados ni modificados 287/.

186. La revisión de 1981 de la NYPE, la Asbatime, no se refiere a "parrillas y hornos", sino que simplemente dice, en la cláusula 2, que "los fletadores, vigente el contrato, proporcionarán y pagarán todo el combustible, salvo que se convenga otra cosa". Tal como se ha afirmado, "no puede decirse que el nuevo texto sea más satisfactorio, ya que los fletadores aceptan proporcionar todo el combustible, "salvo que se convenga otra cosa": cabría pensar que la justificación misma de un contrato uniforme es hacer innecesarios acuerdos particulares sobre detalles" 288/.

O. Cláusulas de devolución

187. Las pólizas de fletamento por tiempo suelen contener disposiciones sobre las condiciones de devolución del buque al final del período del fletamento. La NYPE y la Asbatime, en la cláusula 4, prevén que "... continúe el fletamento hasta la hora del día de devolución del buque a los armadores en el mismo buen estado y condición, salvo el desgaste ordinario...". La Baltime, en la cláusula 7, y la Linertime, en la cláusula 8, dicen que "el buque será devuelto a la expiración de esta póliza en el mismo buen estado en que se hallaba cuando fue entregado a los fletadores (exceptuando el desgaste natural)... Si se hubiera ordenado al buque emprender un viaje, en el que se excediera el período de tiempo convenido en la póliza, los fletadores continuarán en el uso del mismo hasta completar el viaje, siempre que razonablemente se calcule que éste permitirá la devolución en una fecha próxima a la fijada para la terminación del contrato y por el tiempo que exceda de dicha fecha los fletadores pagarán el tipo de flete que rija en el mercado si fuera superior al estipulado en esta póliza".

188. Según las cuatro pólizas, los fletadores vienen obligados a devolver el buque en el mismo buen estado y condición, exceptuando el desgaste natural. Un tema que se suscita en relación con esta obligación de los fletadores es el tipo de daños de que éstos responden si el buque se devuelve deteriorado. El texto de las cláusulas de devolución puede interpretarse en el sentido de que se obliga al fletador a resarcir todos los daños, vengan o no causados por un incumplimiento de una obligación de la póliza, salvo que se considere que se trata de un "desgaste natural". Y siendo así, la cláusula parece incompatible con el compromiso del armador de mantener el buque en estado de plena eficiencia 289/, a no ser que se interprete que sólo se aplica a daños ocasionados en actuaciones de las que son responsables los fletadores 290/. En virtud de las cláusulas de mantenimiento los armadores han de reparar los daños que se produzcan durante el período del fletamento, teniendo que sufragar los fletadores los gastos de reparación de los daños ocasionados por incumplimiento de una obligación de la póliza. "Parece ilógico que los fletadores hayan de sufragar sólo los costos de las reparaciones efectuadas durante la vigencia del fletamento si los daños han sido ocasionados por ellos mismos, y tengan que pagar los gastos de todos los demás daños al final del contrato, hayan sido o no causados por ellos. Y, sin embargo, esta sería la situación si se intepretase estrictamente la obligación de devolución de los fletadores" 291/.

189. En el derecho inglés las cláusulas de devolución se han interpretado en el sentido de que cabe que el fletador efectúe una devolución válida de un buque deteriorado al final del fletamento, incluso si el daño se ha ocasionado por el incumplimiento por su parte de una obligación contenida en la póliza. El precio del fletamento deja de tenerse que pagar, habida cuenta de la responsabilidad del fletador de resarcir los daños 292/. Por su parte, en el derecho estadounidense, parece que la cláusula se ha interpretado en el sentido de que los armadores tienen derecho al precio del fletamento durante el tiempo en que el buque se limpia 293/ o fumiga 294/ para devolverlo en el mismo buen estado y condición que a su entrega.

190. Otra cuestión que plantea la cláusula de devolución es saber, si cuando el buque se devuelve después de finalizado el plazo del fletamento, el flete habrá de pagarse a la tarifa estipulada hasta la fecha de la devolución efectiva, o bien, cuando hayan subido los tipos del mercado, a la tarifa de la póliza hasta el final del contrato y a la del mercado hasta la fecha de devolución. Mientras que la NYPE y la Asbatime sólo prevén el pago del precio a la tarifa de la póliza, hasta la hora del día de la devolución, la Baltime y la Linertime contienen una disposición adicional que permite al fletador completar el último viaje, siempre que sea posible la devolución en una fecha próxima a la fijada para la terminación del contrato, si bien por el tiempo que exceda de dicha fecha se pagará el tipo de flete que rija en el mercado si fuera superior al estipulado.

191. La cuestión de cuándo termina el período del fletamento dependerá de las condiciones de la póliza. Cuando ésta sea por plazo determinado, como, por ejemplo, "seis meses" ningún margen o tolerancia expresos, los tribunales ingleses 295/ y estadounidenses 296/ y otros muchos aplican un margen razonable, ya que no es posible calcular exactamente la fecha en que terminará el último viaje. Por ello, el fletador puede legítimamente ordenar al buque que emprenda un último viaje que puede sobrepasar brevemente el plazo pactado. Si, por el contrario, la póliza prevé, de forma expresa o tácita, que no hay margen o tolerancia, el fletador deberá garantizar que el buque se devuelve en el plazo convenido 297/. La póliza de fletamento puede expresamente establecer un margen o tolerancia, por ejemplo, "seis meses y veinte días más o menos". En tal caso, el fletador también deberá devolver el buque dentro del margen permitido 298/.

192. Así, si se ordena que el buque haga un último viaje legítimo, esto es un viaje que cabe razonablemente prever que termine al final del período del fletamento y si "el buque se ve con posterioridad retrasado por razones ajenas a cualquiera de las partes, se presumirá que el fletamento sigue en vigor hasta el final de ese viaje, aun cuando se sobrepase el período del fletamento. El precio se pagará de conformidad con la póliza hasta la devolución, aun cuando el tipo que rija en el mercado haya subido o bajado" 299/. Si, por el contrario, el fletador envía el buque a un último viaje ilegítimo, es decir un viaje que no cabe pensar que termine dentro del plazo del fletamento, entonces el armador podrá negarse a cumplir la orden y exigir una nueva para un último viaje legítimo. Si se le deniega ésta, el armador queda facultado para considerar la conducta del fletador como incumplimiento total del contrato, concertar un nuevo fletamento para el buque y reclamar daños y perjuicios. Si el armador acepta la orden y el buque zarpa

para un último viaje ilegítimo, tendrá derecho a que se le pague al tipo de la póliza hasta el final del período del fletamento y al del mercado por el tiempo transcurrido de más cuando tal tipo haya aumentado respecto del de la póliza 300/.

193. Si bien la NYPE y la Asbatime no contienen ninguna disposición específica sobre el último viaje, la Baltime y la Linertime permiten a los fletadores que completen el viaje, pero habrán de pagar al tipo del mercado cuando éste sea superior al de la póliza por el tiempo que exceda de la fecha de terminación de la misma 301/. La interpretación y aplicación de las cláusulas de la Baltime y de la Linertime no parece que hayan quedado zanjadas. En el asunto The Johnny 302/, el juez Donaldson manifestó que la cláusula se introdujo para evitar controversias sobre si el último viaje era legítimo o sobre el período de tolerancia permitido. Pero en el Tribunal de Apelación, Lord Denning, M. R., en un fallo que disentía del anterior, estimó que la cláusula sólo se refería al último viaje legítimo. La cláusula, afirmó, "sólo se aplica a un período de tiempo corto. El fletador puede ordenar al buque que emprenda un último viaje si cabe razonablemente pensar que podrá devolver el buque en una fecha "próxima" a la terminación (del período del fletamento). Creo que la expresión "próxima" significa únicamente dos o tres días. No cabe ordenar al buque que emprenda un último viaje si es probable que se retrase más de dos o tres días" 303/.

194. En el asunto Hector SS. Co. v. Sovfracht 304/, por otro lado, se estimó que la disposición de la Baltime y de la Linertime no era en absoluto de aplicación a un último viaje legítimo. En este asunto se habían suprimido algunas palabras del último párrafo de la cláusula del modelo Baltime para que dijera:

> "Si se hubiera ordenado al vapor que emprendiera un viaje en el que se excediera el período de tiempo convenido en la póliza, los fletadores continuarán en el uso del mismo hasta completar el viaje, pero por el tiempo que exceda de la fecha de terminación los fletadores pagarán el tipo de flete que rija en el mercado si fuera superior al estipulado en esta póliza."

195. El juez Atkinson mantuvo que la cláusula "trata únicamente de algo que supone ex necessitate un incumplimiento, a saber, una orden de viaje que los fletadores no pueden dar". Por ello, como el buque se había enviado a un viaje que razonablemente cabía esperar que terminara dentro del plazo del fletamento pero que, debido a circunstancias ajenas a los fletadores, no se devolvió sino mucho después de la expiración de ese plazo, se estimó que los fletadores no habían incumplido la póliza al ordenar que el buque emprendiese tal viaje. Por tanto, no se aplicaba la cláusula y los fletadores estaban únicamente obligados a pagar el flete contractual hasta la devolución del buque y no el más elevado por el período de tiempo en que se habían excedido.

P. Cláusulas de retención

196. Las pólizas de fletamento por tiempo contienen, por lo general, una cláusula de retención que faculta al armador para inmovilizar la carga y el reflete en razón de cualquier cantidad que se deba en virtud de la póliza y no haya sido pagada. La cláusula 18 de la Baltime y la cláusula 20 de la Linertime prevén que "Los armadores tendrán derecho de retención sobre todos

los cargamentos y refletes que pertenezcan a los fletadores y cualquier flete bajo conocimiento de embarque, para responder de las reclamaciones que puedan derivarse de esta póliza...". La cláusula 18 de la NYPE y de la Asbatime dice "que los armadores tendrán derecho de retención sobre todos los cargamentos y todos los refletes para responder de cualquier cantidad que se deba en virtud de esta póliza, incluidas las contribuciones a las averías gruesas,...".

197. Las cláusulas de retención de las pólizas han sido objeto tanto de críticas como de controversias. Se ha dicho que la cláusula 18 de la NYPE era "poco feliz: en realidad no supone en absoluto un privilegio respecto del precio del fletamento, aun cuando éste, es de presumir, queda subsumido en la expresión "cualquier cantidad que se deba en virtud de esta póliza"" 305/. Se ha estimado también que tal "privilegio no ofrece gran seguridad respecto del flete y mucho menos del precio del fletamento. Y ello debido a que los conocimientos de embarque normalmente se emiten y negocian y el precio del fletamento por tiempo nunca se anota en ellos. El tenedor tiene derecho a las mercancías contra pago de una cantidad no superior a la que se indica en el conocimiento, tratándose de un adquirente de buena fe. La promesa de entrega de los bienes no se condiciona nunca a estar al corriente en el pago del precio del fletamento. Por ello, no es eficaz el privilegio respecto de este precio, salvo que el fletador por tiempo sea el propietario de las mercancías" 306/.

198. Mientras la cláusula de la Baltime y de la Linertime claramente limitan el derecho de retención del armador a aquellos cargamentos que pertenezcan a los fletadores, la NYPE y la Asbatime conceden un privilegio sobre "todos los cargamentos" sin restricción alguna. Por tener tal privilegio carácter contractual, se trata de saber si, a falta de una disposición en el conocimiento de embarque que incorpore la cláusula de retención de la póliza de fletamento, podrá ejercerse frente a los tenedores del conocimiento de embarque que no son parte en la póliza y si los armadores pueden, como es el caso frente a los fletadores, retener la carga que no pertenezca a estos últimos. Dicho de otro modo, si las palabras "todos los cargamentos" de la cláusula 18 de la NYPE y de la Asbatime significan todos los cargamentos que pertenecen al fletador o todos los cargamentos embarcados en el buque ya sea por los fletadores u otras personas que no son parte en la póliza. En el derecho inglés hay decisiones contradictorias al respecto.

199. En el asunto The Agios Giorgis 307/, habiéndose fletado el buque con el modelo NYPE, el fletador, al realizar el pago mensual del precio, dedujo una cantidad por incumplimiento de la garantía de velocidad. El cargamento, siguiendo las instrucciones de los armadores, fue inmovilizado en perjuicio de sus propietarios que no eran parte en la póliza de fletamento.
El juez Mocatta mantuvo que los armadores no podían aducir la cláusula 18 porque el cargamento no era del fletador, y dijo lo siguiente:

> "A mi juicio, la dificultad con que tropiezan los armadores es que alegan un privilegio contractual, no reconocido en el common law, frente a los propietarios de la carga que no son parte en el contrato de fletamento por tiempo. Se me ha recordado que en el modelo Baltime de póliza de fletamento por tiempo, hay un matiz en relación con el privilegio en el sentido de que el armador sólo gozará de éste respecto del cargamento que pertenezca al fletador por tiempo. Prescindiendo de que en este caso se omite el matiz, no puedo entender cómo la cláusula 18 puede otorgar a los

armadores el derecho a inmovilizar un cargamento que no es de los fletadores y respecto del cual no se debe a los primeros flete alguno. Nada indica que los conocimientos de embarque contuvieran una cláusula en virtud de la cual el cargamento transportado quedaba sometido a ese privilegio de la póliza de fletamento." 308/

200. No obstante, en The Aegnoussiotis 309/, el juez Donaldson llegó a una conclusión diferente. He aquí lo que manifestó:

"La cláusula 18 ha de interpretarse con arreglo a lo que dice, a saber, que los fletadores por tiempo convienen en que los armadores gocen de un privilegio sobre todos los cargamentos. En la medida en que sean propiedad de terceros, los fletadores por tiempo asumen la obligación de conseguir que se cree un privilegio contractual en beneficio de los armadores. Si no lo hacen y éstos reivindican un derecho de retención sobre tal carga, los terceros podrán proceder contra los armadores. Pero los propios fletadores por tiempo se encuentran en una situación diferente: no pueden esgrimir su propio incumplimiento del contrato ni beneficiarse de él. Frente a ellos, es válido el ejercicio del privilegio que se pretende."

201. Por otra parte, según el derecho estadounidense, los armadores tienen un derecho de retención sobre la carga por el precio del fletamento que se deba en virtud de la póliza, siempre que tal carga pertenezca al fletador y no a un tercero 310/.

202. En las cuatro pólizas de fletamento la cláusula concede también a los armadores un "privilegio" sobre los "refletes". Ello es necesario para que los armadores tengan un derecho de retención en aquellos casos en que se les debe un reflete a los fletadores y no a ellos mismos. No se trata, en sentido estricto, de un privilegio sino de "un derecho a recibirlo como flete y a retener éste en cualquier momento antes de que haya sido pagado a los fletadores o a su agente; pero tal privilegio no confiere el derecho a ir tras el dinero que ya se ha pagado en concepto de flete simplemente porque ese dinero se ha recibido en pago de una deuda que se debía por flete" 311/.

203. Otra cuestión que se suscita es si la expresión "reflete" incluye el precio del subfletamento por tiempo. En el asunto Care Shipping Corp. v. Latin American Shipping Corp. (The Cebu) 312/ se dijo que los refletes incluían toda remuneración a los fletadores por el empleo del buque, ya sea en concepto de flete por viaje o de precio de subfletamento por tiempo, pero en The Cebu N° 2 313/ otro juez disintió de la tesis mantenida en The Cebu N° 1 de que el "reflete" incluyera el precio del subfletamento por tiempo.

204. Las cláusulas en la Baltime y en la Linertime confieren también expresamente a los armadores un privilegio sobre "cualquier flete bajo conocimiento de embarque". Es indiscutible la necesidad de una disposición de este tipo ya que el término "reflete" abarca también el "flete bajo conocimiento de embarque". Además, cuando los armadores son parte en el contrato contenido en el conocimiento de embarque, tienen derecho a recibir el flete sin tener que recurrir a un derecho de retención. "Parece una incorrección del lenguaje decir que un armador tiene un privilegio sobre lo que se le debe en virtud de un contrato celebrado por él mismo mediante

conocimiento de embarque. La cláusula de retención en la póliza de fletamento es necesaria para conceder al armador un privilegio en aquellos casos en que el reflete se deba al fletador y no al armador" 314/. De este modo, en aquellos casos en que el armador es parte en el contrato bajo conocimiento de embarque tiene derecho a reclamar el flete de los consignatarios y a retener el cargamento hasta que éste se le pague. Cuando el flete bajo conocimiento de embarque se ha pagado ya al agente del buque, podrá reclamar ese flete en poder del agente 315/. Si el flete ha de cobrarse por el agente del fletador, entonces el armador podrá intervenir en cualquier momento antes de la recepción de dicho flete por ese agente y, previa notificación a éste, exigir que se cobre el flete a su nombre 316/. En tales casos los armadores habrán de responder frente al fletador por el excedente que obre en su poder después de deducir la suma que se debe por la póliza de fletamento 317/.

205. Sin embargo, la cláusula concede a los armadores un privilegio respecto del precio del fletamento ya vencido y que se deba en el momento en que se ejerce tal privilegio. Pero no tendrán derecho de retención por las cantidades todavía no exigibles en el momento en que se ejercita el privilegio, aunque cuando venzan, el flete recibido siga todavía en manos del armador o su agente 318/.

206. Las cuatro pólizas de fletamento conceden al fletador "un derecho de retención sobre el buque por todas las cantidades anticipadas y no ganadas". El significado y los efectos de este privilegio no quedan muy claros. Como se ha dicho "esto podría parecer satisfactorio para el fletador pero en realidad carece de importancia. El buque no lo poseen los fletadores y, por lo tanto, no pueden inmovilizarlo, salvo que debido a sus reclamaciones haya un embargo preventivo. Pero éste siempre se puede solicitar" 319/. En un asunto inglés 320/ se interpretaron tales palabras en el sentido de que el fletador podía "posponer la entrega del buque hasta que se le pagaran las cantidades no ganadas". En un asunto posterior se puso de manifiesto la dificultad de esta interpretación ya que si los fletadores aplazaban la devolución del buque para así ejercitar su privilegio, surgiría para ellos una obligación continuada de pagar el precio del fletamento 321/. Y en un asunto más reciente, se indicó que los fletadores podían devolver el buque y después impedir que los armadores recuperasen el control sobre su uso presumiblemente por vía de requerimiento judicial 322/.

Capítulo III

ANALISIS DE DETERMINADAS CLAUSULAS DE POLIZAS DE FLETAMENTO POR VIAJE

207. En este capítulo se pasa revista a algunas de las principales cláusulas que figuran en las pólizas de fletamento por viaje, incluidas aquellas que se especificaban en la solicitud que se hizo en el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo (WGISL) 323/. Al igual que en el caso de las pólizas de fletamento por tiempo, en las contestaciones al cuestionario de la secretaría se manifestó cierta preocupación por cláusulas que no figuraban explícitamente en la petición del Grupo de Trabajo y se ha estimado conveniente incluir también en el estudio algunos comentarios sobre tales cláusulas.

208. Sin embargo, en una esfera en la que quizá se utilizan habitualmente más de 50 pólizas-tipo de fletamento por viaje aprobadas por diferentes organizaciones y donde algunos de esos modelos contienen más de 45 cláusulas impresas (aparte de las que se añaden, muchas veces en igual número) todo análisis preliminar tiene que ser necesariamente muy selectivo.

209. El que aquí se efectúa se basa en la póliza más utilizada de fletamento por viaje de carga seca de uso general, a saber, la Póliza general de fletamento (GENCOM), y el modelo más moderno de póliza de fletamento para servicios múltiples redactado por la FONASBA, es decir, la Multi-purpose Charter Party 1982, revisada en 1986, cuya clave es: "Multiform 1982" (revisión de 1986). También se hará referencia a pólizas de fletamento de diferentes productos, incluidos los modelos tipo que se utilizan en el tráfico de buques tanque.

A. Cláusulas de tiempo de plancha y de demoras

210. Para las consecuencias económicas de un fletamento por viaje será fundamental la distribución que se haga en la póliza de los riesgos de retrasos. De tales riesgos el más frecuente es una congestión portuaria que obligue al buque a esperar hasta que se halle libre el puesto de atraque para cargar o descargar.

211. Algunas pólizas de fletamento modernas y normalizadas, como por ejemplo, la North-American Grain Charter Party 1973 (revisión de 1989) cuya clave es: Norgrain 89 324/, disponen con gran lujo de detalle cómo se asignan tales riesgos. Los modelos más antiguos, especialmente los de carga seca, adolecen de un texto anticuado y poco preciso que da lugar a frecuentes controversias.

212. Existe un "caos jurídico sobre el tema de las demoras" 325/. "En razón de que con los asuntos sobre demoras se plantea casi invariablemente la cuestión de si se han transgredido las estipulaciones de la póliza, y de la asombrosa variedad de fraseología en los múltiples modelos de pólizas en uso ahora y antes, rara vez existen dos asuntos totalmente semejantes y así resulta de todo punto imposible sistematizar la jurisprudencia" 326/.

213. Las monografías sobre el particular 327/ y los amplios comentarios de las obras más generales 328/ dan fe de la multiplicidad de cláusulas de tiempo de plancha y de demoras y de la frecuencia con que tales cláusulas han sido objeto de controversias. Como dijo Lord Denning en el asunto Mosvods Rederi A/S v. Food Corporation of India (The King Theras): 329/ "La vida sería mucho más fácil si los armadores y los fletadores a) se absutivieran de hacer negociaciones complicadas en materia de demoras y b) se expresaran en sus tratos con más claridad".

214. En opinión de quienes contestaron a la encuesta de la secretaría, las cláusulas de tiempo de plancha y de demoras han sido las que más litigios han suscitado en las pólizas de fletamento por viaje. En realidad, la complejidad del tiempo de plancha y de las sobrestadías llevó a que se redactara un conjunto de definiciones de las palabras y frases que se utilizan con más frecuencia en las pólizas en materia de tiempo de plancha. Tales definiciones llevaban por título "Charter Party Laytime Definitions 1980", (Definiciones del tiempo de plancha en las pólizas de fletamento, 1980) y los trabajos pertinentes fueron iniciados por el Comité Maritime International (CMI). Después se publicaron conjuntamente por la BIMCO, el CMI, la FONASBA y el Consejo General de Navegación Británica con miras a su incorporación voluntaria a las pólizas para evitar interpretaciones contradictorias de las cláusulas de tiempo de plancha. Pero según la información obtenida por la secretaría, tales definiciones se utilizan muy poco en la práctica.

215. El tiempo de plancha es el que se concede al fletador para cargar y descargar las mercancías sin pago adicional. Cuando el fletador se excede del tiempo de plancha permitido, puede verse obligado, de conformidad con la póliza, a pagar demoras que, según el criterio del derecho inglés, constituirán una indemnización que hay que abonar (es decir, que se ha convenido) por los daños y perjuicios derivados de los retrasos en el tiempo de plancha. Si, por el contrario, el fletador termina la carga o descarga en menos tiempo que el permitido, tendrá por lo general derecho, cuando así lo prevea la póliza, a percibir una prima de celeridad 330/.

1. Comienzo del tiempo de plancha

216. El comienzo del tiempo de plancha dependerá de lo que diga cada póliza de fletamento, pero en general han de cumplirse las siguientes condiciones:

- el buque debe haber llegado a un lugar previsto en la póliza, momento en que se le considera "buque arribado"; y

- el armador debe pasar aviso de la llegada del buque y de su disponibilidad para la carga o la descarga 331/.

"Buque arribado"

217. Para saber si el buque ha "arribado" habrá que ver si la póliza es una póliza de puesto de atraque (donde se especifica, por tanto, un puesto de atraque como "destino", o bien el puesto que ulteriormente determine el fletador) o una póliza de puerto (que exige que el buque llegue a un determinado puerto o al que fije el fletador con posterioridad). En una póliza de puesto de atraque, el buque no se considerará "buque arribado" hasta que se halle en el puesto de atraque concreto, y a partir de entonces empezará

a correr el tiempo de plancha una vez que esté listo para cargar y se pase aviso válido de disponibilidad al fletador de conformidad con las disposiciones de la póliza de fletamento 332/. Así pues, según una póliza de puesto de atraque, todo el tiempo perdido hasta que el buque alcance el lugar para cargar o descargar correrá por cuenta de los armadores, salvo que se disponga otra cosa. En cambio, una vez que el buque llega al puerto de conformidad con una póliza de fletamento de puerto, todo retraso posterior en el atraque será normalmente de cuenta de los fletadores.

218. Vital importancia reviste saber si el buque ha "arribado" para que pueda pasar un aviso válido de disponibilidad. Sin embargo, los jueces y árbitros de diferentes países parece que han llegado a conclusiones distintas sobre si un buque ha "arribado" en supuestos que ocurren todos los días. Si bien es relativamente fácil determinar si un buque ha "arribado" en virtud de una póliza de fletamento "de puesto de atraque", la compejidad es mayor cuando se trata de una póliza de "puerto". Decir qué se entiende por puerto a los efectos de las cláusulas de tiempo de plancha ha entrañado muchas dificultades. Los primeros asuntos ingleses al respecto datan de hace más de 100 años. Se pensó que un fallo del Tribunal de Apelación en 1908 en el asunto Leonis Steamship Co. Limited v. Rank Limited 333/ había dado una respuesta autorizada, pero cambios en las prácticas comerciales, no acompañados de cambios en el modelo normalizado de las pólizas de fletamento, produjeron una avalancha de decisiones sobre el particular entre 1957 y 1977, incluidos tres asuntos que llegaron a la Cámara de los Lores: Sociedad Financiera de Bienes Raíces S.A. v. Agrimpex Hungarian Tranding Co. (The Aello) 334/, E.L. Oldendorff v. Tradax Export S.A. (The Johanna Oldendorff) 335/, y Federal Commerce & Navigation Co. Limited v. Tradax Export S.A. (The Maratha Envoy) 336/.

219. En el asunto Leonis S.S. Co. v. Rank Ltd. se dijo que cuando el destino convenido era sólo un puerto, sin mayor limitación, se consideraba que el buque había "arribado" cuando se encontraba en la zona comercial del puerto, y a disposición de los fletadores, aun cuando no pudiera cargar o descargar en el lugar al que había llegado. En el asunto The Aello, en cambio, la Cámara de los Lores interpretó que la "zona comercial" de un puerto era "la zona en que se encuentra el lugar efectivo de carga y a la que normalmente van aquellos buques que desean cargar mercancías de la clase correspondiente y en que se llevan a cabo las operaciones de carga de tales mercancías".

220. La Cámara de los Lores revocó la decisión de The Aello en The Johanna Oldendorff y afirmó que, para que un buque cuando no pueda llegar inmediatamente a un puesto de atraque, se considere arribado, deberá haber alcanzado una posición en el puerto en el que esté a la disposición inmediata y efectiva del fletador. Si se encuentra en un lugar donde normalmente fondean los buques en espera, se considerará en tal situación, salvo en algunas circunstancias extraordinarias cuya prueba incumbirá al fletador. Si el buque espera en algún otro lugar del puerto, entonces será el armador quien habrá de probar que se encuentra plenamente a disposición del fletador, tal como lo estaría en la vecindad del puesto de atraque adecuado para cargar o descargar 337/.

221. Sin embargo, las dificultades surgen cuando, como es frecuente, el buque tiene que esperar en el fondeadero acostumbrado que no se encuentra en la zona jurídica, fiscal y administrativa del puerto. Esta cuestión se suscitó en el asunto The Maratha Envoy. El Tribunal de Apelación, al mantener que no era necesario que el buque se encontrase dentro de los límites legales, fiscales o administrativos del puerto se basó en la decisión de los árbitros de Nueva York en Maritime Bulk Carriers v. Garnac Grain Co. 338/. En el asunto de Nueva York un buque con cargamento destinado a Rotterdam había fondeado y pasado aviso de disponibilidad cuando se encontraba en una zona denominada de "fondeo recomendado" para buques a la espera de entrar en el puerto de Rotterdam. Los árbitros, por mayoría, sostuvieron que era válido el aviso de disponibilidad.

222. Lord Denning, del Tribunal de Apelación inglés, al suscribir la decisión de Nueva York dijo: "Los comerciantes y los transportistas marítimos de ambos lados del Atlántico usaban los mismos contratos tipo y las mismas palabras y frases. Deberían interpretarse, por tanto, de la misma forma en cualquier lugar en que haya que pronunciarse sobre ellos. No importa que sea en Londres o Nueva York, pero el resultado tendría que ser el mismo". Sin embargo, la Cámara de los Lores en The Maratha Envoy revocó la decisión del Tribunal de Apelación que se basaba en la anterior decisión de la Cámara de los Comunes en The Johanna Oldendorff que había llegado a la conclusión de que un buque para ser considerado "buque arribado" debía haber llegado a un lugar "dentro del puerto". De esta suerte fracasó el intento de homologar en este punto los derechos inglés y estadounidense. Como dice Benedict en Admiralty 339/:

> "Las autoridades estadounidenses han dado muestras en general de un buen sentido comercial respecto del lugar de atraque del buque; las consideraciones geográficas sólo tienen una importancia mínima y un buque puede considerarse "arribado" cuando se encuentra en el fondeadero habitual fuera de los límites geográficos y físicos del puerto, especialmente si los movimientos del buque están todavía sometidos a un cierto control por parte de las autoridades locales como, por ejemplo, la asignación de una rotación de muelles. Sin embargo, recientemente una autoridad inglesa, mostrando más deferencia con el precedente que con la práctica, insiste en que un buque no ha "arribado" si echa el ancla fuera de los límites legales, fiscales y administrativos del puerto designado."

223. Por lo que se refiere a los países del derecho continental, parece que la legislación de la República Federal de Alemania llega a las mismas consecuencias que la ley estadounidense sobre este particular 340/. Tiberg en The Law of the Demurrage 341/ cita unas primeras sentencias del Tribunal Supremo sueco en el sentido de que el buque se considerará "arribado", aunque las autoridades portuarias le ordenen esperar fuera del puerto o del muelle. Añade a continuación:

> "Dada la flexibilidad de la legislación escandinava, rara vez se requiere definir la zona del puerto a los efectos de determinar si el buque ha alcanzado su destino. Problema diferente de mayor importancia es el lugar al que el buque ha de llegar para que se pueda efectivamente pasar aviso de disponibilidad. A este respecto, existe una divergencia en los textos de los códigos marítimos escandinavos. Mientras que el texto sueco prevé que se podrá pasar aviso cuando el buque haya alcanzado el

lugar (puerto) de destino, las leyes danesas, finlandesas y noruegas exigen que haya llegado al propio puerto. El puerto, de conformidad con los informes de la Comisión noruega, deberá entenderse en su sentido comercial y no en su sentido administrativo."

224. Algunos modelos modernos de pólizas contienen disposiciones para evitar los efectos de The Maratha Envoy en derecho inglés y establecen que se podrá pasar aviso de disponibilidad una vez que el buque haya llegado al fondeadero acostumbrado si no puede atracar inmediatamente. En las pólizas de fletamento de buques tanque suele figurar tal disposición 342/, de suerte que en el sector de estos buques rara vez se plantean costosos litigios sobre si se considera al buque arribado o no. En cuanto a las pólizas de fletamento de carga seca, las más antiguas como la Baltimore Form C y la Centrocon por lo general sólo especifican que el buque ha "de llegar" al puerto ("póliza de puerto") o al puesto de atraque ("póliza de puesto de atraque") antes de que se pueda pasar aviso de disponibilidad y empiece a contar el tiempo de plancha en favor del armador. Sin embargo, algunos modelos modernos fijan con gran detalle cuándo se podrá pasar aviso de disponibilidad si el buque sigue esperando para atracar fuera de los límites del puerto. Por ejemplo, la Norgrain 89, en su cláusula 18 (b), establece:

"Si el buque se ve impedido de entrar dentro de los límites del puerto o puertos de carga o descarga porque no está disponible el primero o único puesto de atraque o un muelle de plancha o el fondeadero dentro de los límites de ese puerto, o por orden de los fletadores o receptores o de cualquier organismo o autoridad oficial competente, y el capitán garantiza que el buque está materialmente listo en todos los aspectos para cargar o descargar, dicho capitán podrá pasar aviso de disponibilidad del buque por radio si lo desea desde el puesto de anclaje habitual fuera de los límites del puerto, se halle o no en libre plática, haya sido o no despachado en la aduana. Si después de entrar en los límites del puerto de carga, el buque no pasa las inspecciones de que trata la cláusula 18 (e), todo el tiempo que se pierda por esta causa no contará como tiempo de plancha o tiempo de demora desde el momento en que el buque deja de pasar las inspecciones hasta que lo hace, pero si este retraso en obtener el visto bueno supera las 24 horas corridas shex (excluidos domingos y días festivos) no contará todo el tiempo que haya pasado esperando fuera de los límites del puerto."

Aviso de disponibilidad

225. El tiempo de plancha para cargar no empezará a correr hasta que el armador haya pasado aviso, en el momento y forma previstos en la póliza, de que el buque está listo para cargar. Tal aviso puede hacerse verbalmente, salvo que la póliza de fletamento exija (como suele ser el caso) que el aviso se dé por escrito. En contraste con lo que ocurre en el puerto de carga, el derecho inglés no exige (salvo que se diga expresamente) pasar aviso de disponibilidad en el puerto de descarga 343/. Por el contrario, otras leyes nacionales parece que obligan a efectuar dicho aviso tanto en el puerto de carga como en el de descarga 344/.

226. Las pólizas de fletamento modernas suelen ocuparse con detalle de los requisitos del aviso de disponibilidad y de la forma en que debe efectuarse tal aviso. Así, en la "Multiform 82" (revisión de 1986) la cláusula de aviso de disponibilidad (cláusula 7) dice: "La notificación de que el buque se halla listo para cargar o descargar en el primer o único puerto de carga o descarga se entregará por escrito en la oficina de los fletadores o receptores o sus agentes entre las 9 de la mañana y las 5 de la tarde de cualquier día excepto los domingos (o su equivalente local) y días festivos, y entre las 9 de la mañana y las 12 del sábado (o su equivalente local). Tal aviso de disponibilidad deberá pasarse cuando el buque se halle en el puesto de atraque de carga o descarga y se encuentre listo en todos los aspectos para cargar o descargar. Sin embargo, si no está disponible el puesto de atraque, el capitán podrá enviar aviso de disponibilidad cuando el buque llegue al puerto o al lugar de espera acostumbrado fuera de los límites de éste, se halle o no en libre plática o haya sido o no despachado en la aduana...". La cláusula indica a continuación cuándo comienza el tiempo de plancha después de que se haya pasado aviso de disponibilidad.

227. Sin embargo, los modelos más viejos de pólizas de fletamento son mucho menos concretos sobre los requisitos del aviso de disponibilidad y por ello pueden ser objeto de muchas más controversias. Por ejemplo, la C Ore 7 establece: "El tiempo de carga empezará a contar desde las 6 de la mañana después de que se haya avisado de que el buque se halla listo, y en libre plática (esté o no atracado) y el tiempo de descarga desde las 6 de la mañana después de que se informe de que el buque se encuentra listo en todos los aspectos, y en libre plática, esté o no atracado. El buque sólo había de notificar el aviso durante las horas laborables". La cláusula 6 (c) de la póliza Gencon establece que "El tiempo de carga y descarga comenzará a contar de la 1 de la tarde si el aviso de disponibilidad para la carga y descarga se pasa antes del mediodía, y a las 6 de la mañana del siguiente día laborable si el aviso se pasa durante las horas de oficina después de mediodía...".

228. A veces se prevé también el supuesto de que los fletadores empiecen a cargar el buque antes de que se haya pasado aviso de disponibilidad. Si la póliza prevé expresamente que tal aviso ha de efectuarse por escrito y que el tiempo de plancha empezará en un número estipulado de horas tras el aviso, el hecho de que los fletadores empiecen a cargar o descargar el buque no supondrá, por sí solo, una renuncia a la notificación. Así, en el asunto Pteroti Compania Naviera S.A. v. National Coal Board 345/, la póliza disponía que el tiempo de plancha "comenzaría 24 horas... después de que el buque estuviera listo para cargar y se hubiese pasado aviso por escrito". El buque atracó y los fletadores empezaron a descargarlo antes de que el capitán pasara aviso de disponibilidad y se planteó la cuestión de si el tiempo de plancha comenzaba en el momento en que dio inicio la descarga o de conformidad sólo con la cláusula de aviso de disponibilidad. Se mantuvo que el simple comienzo de la descarga por los fletadores no significaba una renuncia a las disposiciones expresas de la póliza sobre aviso y comienzo del tiempo de plancha.

229. En los modelos impresos de pólizas rara vez se especifica el grado de disponibilidad requerido, aun cuando la póliza Amwelsh estipula expresamente que habrá de pasarse aviso "de que los buques están completamente libres de toda carga y lastre en todas sus bodegas y se hallan listos para cargar...". Sin embargo, los Tribunales ingleses han mantenido que: "Un buque preparado

para la carga debe tener todas sus bodegas completamente listas... de suerte que proporcione al comerciante un control completo sobre toda parte del buque disponible para la carga" 346/. Y las bodegas deberán encontrarse en un estado adecuado para recibir el cargamento. No basta con que puedan acondicionarse en un plazo de tiempo muy breve. Así en el asunto Compañía Naviera Nedelka v. Tradax International (The Tres Flores) 347/ las bodegas de un buque estaban infestadas en el momento en que se pasó aviso de disponibilidad y la fumigación sólo llevaría escasas horas, pero el Tribunal de Comercio y el Tribunal de Apelación ingleses mantuvieron que el buque no estaba listo en el momento en que se pasó aviso de disponibilidad. Sin embargo, en algunas leyes nacionales parece que se permite un aviso anticipado de disponibilidad. La sección 82 del Código Escandinavo, por ejemplo, concedería el derecho de enviar un aviso anticipado después de la llegada del buque al puerto de carga 348/.

230. Sin embargo, el derecho inglés establece una cierta distinción entre la necesidad de disponibilidad inmediata de las bodegas de un buque para la carga y la disponibilidad del equipo que no se requiere inmediatamente en las operaciones de carga. Por ejemplo, en el asunto Noemijulia Steamship v. Minister of Food 349/ se fletó un buque con el modelo Centrocon en virtud del cual los fletadores tenían la opción de cancelar la póliza si el buque no estaba listo para cargar en una determinada fecha. El capitán dio aviso de disponibilidad en tal fecha, pero en ese momento el buque no disponía de cierto aparejo de carga que, sin embargo, no se hubiese necesitado (si es que hubiese llegado a precisarse alguna vez) hasta una etapa posterior de las operaciones de carga. Se adujo que esta deficiencia no impedía que el buque estuviese "listo" y se pasara un aviso válido de disponibilidad.

231. En las pólizas de fletamento por viaje las cláusulas adicionales suelen describir con todo detalle el equipo que ha de tener el buque para las operaciones de carga o descarga. Si tal equipo tiene que estar disponible en el momento en que se pasa aviso de disponibilidad dependerá del texto concreto de la cláusula 350/.

232. Sin embargo, incluso si no se ha pasado aviso o no se ha pasado un aviso válido, el tiempo de plancha empezará a correr si los fletadores o sus agentes han renunciado al requisito de un aviso válido de disponibilidad. En muchos casos, se entenderá que el comienzo de los trabajos de carga por los fletadores o los agentes significa que han renunciado al requisito de un aviso válido de disponibilidad. Que haya o no renuncia es una cuestión de hecho que habrá de determinarse en cada caso concreto.

2. Cálculo del tiempo de plancha

233. Las pólizas de fletamento por viaje tanto de carga seca como de buques tanque suelen contener disposiciones sobre el cálculo del tiempo de plancha. Este puede referirse a ciertas "horas", "días", "día corrido", "días laborables", "días laborables si el tiempo lo permite", "días de 24 horas" o 24 horas consecutivas. A veces el tiempo de plancha no se especifica en la póliza y ha de calcularse teniendo en cuenta un ritmo diario de carga o descarga, por ejemplo, "... toneladas de carga por día laborable si el tiempo lo permite". Otras veces se añaden nuevos matices como "al ritmo medio de... toneladas por escotilla por día" o "... toneladas por escotilla utilizable y

disponible por día laborable si el tiempo lo permite". A veces se conviene el tiempo de plancha por medio de algunos términos generalmente ambiguos, como "con toda la rapidez con que el buque pueda cargar y descargar", "con toda la prontitud acostumbrada" o "con la prontitud acostumbrada del buque".

234. La cláusula 6 de la Gencon prevé que el cargamento deberá ser cargado o descargado "en el número de horas corridas que se indica en..., si el tiempo lo permite, excluidos domingos y días festivos, salvo que no se utilicen, en cuyo caso contará el tiempo realmente utilizado". La Multiform contiene una redacción alternativa que permite a las partes fijar el tiempo de plancha con referencia ya sea "al día laborable de 24 horas consecutivas, si el tiempo lo permite, excluidos domingos (o sus equivalentes locales) y días festivos, salvo que no se utilicen...", o "al ritmo medio de... toneladas de 1.000 kg por día laborable de 24 horas consecutivas, si el tiempo lo permite, excluidos domingos (o su equivalente local) y días festivos, salvo que no se utilicen..." 351/. La Cement Charter Party de la Cámara de Navegación, de 1922 (revisada en 1974): "Cemenco", cláusula 5, dispone que las mercancías se cargarán o descargarán en un cierto número de "horas corridas", excluidos del tiempo de plancha los días festivos oficiales y desde el mediodía del sábado hasta las 7 de la mañana del siguiente lunes. La North American Fertilizer Charter Party: "Fertivoy 88", cláusula 14 (b) exige que "todo el tiempo de plancha se base en días laborables, si el tiempo lo permite, de 24 horas consecutivas". Y la Baltimore Form C prevé que "El buque habrá de cargarse en condiciones de línea regular, con la prontitud acostumbrada en esas circunstancias...".

235. Los términos y las frases que se utilizan para calcular el tiempo de plancha han dado lugar a numerosos litigios. Esto es especialmente cierto cuando las cláusulas no fijan expresamente el tiempo de plancha sino simplemente utilizan cláusulas generales como "con toda la rapidez con que el buque pueda cargar y descargar", "con toda la prontitud acostumbrada", etc. "Aun cuando parece que cada vez es más frecuente el tiempo de plancha impreciso, no es fácil ver las ventajas de ello, y toda falta de definición (en cualquier extremo de las pólizas) es probable que se preste a controversias" 352/ y a interpretaciones contradictorias en los diferentes ordenamientos jurídicos 353/.

236. Además, los términos y las expresiones que se utilizan en esas cláusulas han sido objeto de diferentes interpretaciones. Por ejemplo, las frases "si el tiempo lo permite" y "día laborable si el tiempo lo permite", se han considerado idénticas en la mayoría de los sistemas jurídicos 354/, si bien el derecho inglés distingue en cuanto a su aplicación. La expresión "si el tiempo lo permite" se ha considerado una excepción, que sólo interrumpe el tiempo de plancha cuando el tiempo realmente impida los trabajos 355/. En cambio, las palabras "día laborable si el tiempo lo permite" se considera que califican la duración del tiempo de plancha e impiden que éste empiece a correr si el tiempo no hubiese permitido los trabajos incluso si éstos no estaban previstos o planeados. "La calificación de un día como día de trabajo si el tiempo lo permite, ya sea en su totalidad o en parte o en nada, vendrá determinada por el propio tiempo y no por factores extraños, como acciones, intenciones y planes de cualquier persona" 356/. Por ello, se ha dicho que "frases como "si el tiempo lo permite" son ambiguas a este respecto y deberían utilizarse con prudencia" 357/.

237. Mayores complicaciones surgen cuando las pólizas de fletamento fijan el tiempo de plancha por referencia al número de escotillas utilizadas o utilizables. La fórmula "por escotilla utilizable" o "por escotilla utilizada" ha originado dificultades 358/. El magistrado Scrutton la calificó, en el asunto The Sandgate 359/ de "cláusula ambigua y misteriosa". Sin embargo, los tribunales ingleses han interpretado que estas frases tienen un efecto similar, en el sentido de que una escotilla deja de ser utilizada o utilizable una vez que se llena por la carga o se vacía por la descarga. Por ello, el ritmo previsto de carga o descarga disminuirá a medida que avance la manipulación de las mercancías porque las escotillas dejarán de ser utilizadas o utilizables 360/. En los últimos diez años, los tribunales ingleses han tenido que pronunciarse por lo menos en cinco asuntos respecto del significado de escotillas "utilizables" o "disponibles" en las cláusulas sobre tiempo de plancha, habiendo sido recurrido ante el Tribunal de Apelación y la Cámara de los Lores el último de tales asuntos 361/ que se ocupa de cuatro nuevas controversias en relación con diferentes pólizas de fletamento.

238. Las disposiciones sobre tiempo de plancha se aplican tanto a la carga como a la descarga. Mientras algunas pólizas contienen disposiciones separadas al respecto, otras como la Gencon, la Multiform y la Norgrain prevén alternativas que permiten a las partes optar por un tiempo de plancha total tanto para la carga como para la descarga si así lo desean.

> "El tiempo perdido en espera de atraque contará como tiempo de plancha o de carga"

239. Algunas pólizas de fletamento disponen expresamente que una parte del tiempo de espera contará como tiempo de plancha en perjuicio de los fletadores aun cuando el buque no haya llegado a su destino contractual y el capitán no haya pasado aviso de disponibilidad. La cláusula 6 (c) de la póliza Gencon prevé que "El tiempo perdido en espera de atraque contará como tiempo de carga o descarga, según se trate". La aplicación de esta cláusula ha originado problemas. Se ha dicho que "la intención inicial era que la cláusula se aplicara a las pólizas "de puestos de atraque". Muchos de los problemas a que ha dado lugar obedecen a que se ha utilizado en las pólizas de "puerto" 362/.

240. Sin embargo, parece que hay diferencias de interpretación de esta cláusula común en los modelos más antiguos de pólizas entre los derechos inglés y estadounidense, por un lado, y el derecho continental de algunos países europeos, por otro. La disposición sobre tiempo de espera en la póliza Gencon fue durante muchos años objeto de litigios ante los tribunales ingleses, hasta que en el asunto Aldebarán Compañía Marítima S.A. v Aussenhandel A.G. (The Darrah) 363/, la Cámara de los Lores revocó la interpretación que hasta entonces se había hecho de esa expresión. Se trataba de saber si, en virtud de tal disposición, al tiempo de espera se le aplicaban o no las excepciones ordinarias del tiempo de plancha. El Tribunal de Apelación había dicho en el asunto North River Freighters v. President of India (The Radnor) 364/ que la disposición de "tiempo perdido" era totalmente independiente de la cláusula de tiempo de plancha. Ello llevó al Tribunal de Comercio, diez años más tarde, en Metals & Ropes Co. Limited v. Filia Compañía Limitada (The Vastric) 365/ a la conclusión de que todo el tiempo perdido en espera contaba como tiempo de plancha, sin tener en cuenta las excepciones de

éste. En el asunto Ionian Navigation Co. Inc v. Atlantic Shipping Co. (The Loucas N) 366/ se llegó a la misma conclusión. La Cámara de los Lores en el asunto The Darrah rechazó la interpretación de la disposición de "tiempo perdido" que se había hecho durante más de 20 años y decidió que las disposiciones sobre tiempo de plancha se aplicaban al tiempo de espera, se tratara o no de un "buque arribado". Parece también que ésta es la posición del derecho estadounidense 367/.

241. En el derecho francés y en el de la República Federal de Alemania parece, sin embargo, que las cosas son diferentes 368/. Trappe comenta que la "cláusula de tiempo perdido" "... no significa que el tiempo perdido en espera se contará o habrá de contarse como tiempo de carga, es decir, del mismo modo que éste. Ese período de tiempo teóricamente perdido a la espera de atraque, es decir, el tiempo perdido, es claro que cuenta, contrariamente a lo que ocurre, por ejemplo, respecto de los domingos y días festivos que no cuentan. Así pues, la cláusula dispone precisamente que el tiempo perdido, es decir el tiempo en espera, correrá como tiempo de plancha, o dicho de otro modo, que cuenta plenamente como tiempo de plancha, independientemente de que el buque espere durante un fin de semana o durante un día festivo".

242. De nuevo, pues, se enfrenta la interpretación literal de una disposición con una más amplia, quizá más comercial, de palabras que son demasiado poco precisas para tener sólo un significado.

3. Cláusulas de tiempo de plancha en las pólizas de fletamento de buques tanque

243. Hasta hace poco han sido las cláusulas de tiempo de plancha y de demoras de los fletamentos de carga seca las que han ocupado sobre todo a jueces y árbitros, pero en los últimos 20 años ha habido muchas controversias sobre esas cláusulas en los fletamentos de buques tanque, particularmente aquellos contratados con la póliza Asbatankvoy y su predecesora, la Exxonvoy 1969.

244. Un punto importante de discusión ha sido el conflicto aparente entre la disposición de la cláusula 9 de la Asbatankvoy que dice que "El buque se cargará y descargará en cualquier lugar o muelle seguro, o al costado de buques o barcazas accesibles a su llegada, que serán designados y facilitados por el fletador..." y la última frase de la cláusula 6 que indica que "... cuando el buque por cualquier motivo ajeno a la voluntad del fletador sufra un retraso al ir a atracar después de haber pasado el aviso de disponibilidad, tal retraso no contará como tiempo de plancha utilizado". La interpretación de las palabras "accesibles a su llegada" en versiones anteriores del fletamento en tres asuntos ingleses 369/ no resolvió la ambigüedad. El aparente conflicto entre las disposiciones de las cláusulas 6 y 9 de la póliza Exxonvoy 1969 acabó llegando a la Cámara de los Lores en Nereide S.P.A. Di Navigazione v. Bulk Oil International (The Laura Prima) 370/. Se sostuvo que las cláusulas tenían que interpretarse como un todo y "accesibles a su llegada" significaba precisamente lo que decía; si no podía alcanzarse un puesto de atraque a la llegada la obligación desaparecía, a menos que hubiera alguna excepción protectora pertinente y se requiriera que el lugar de atraque fuera tanto seguro como accesible a la arribada. La última frase de la cláusula 6 sólo se aplicaba e impedía que corriera el tiempo de plancha cuando los fletadores hubieran previsto y facilitado un

lugar seguro accesible por el buque a su llegada, y cuando se produjese un hecho después de la arribada del buque que ocasionara un retraso y que escapase al control de los fletadores. En consecuencia, la excepción de la cláusula 6 rara vez se aplicará en la práctica. La confusa redacción de la Asbatankvoy había producido, a lo que parece, una decisión que no reflejaba las intenciones de fletadores y armadores en general. Tal cosa se advierte de modo patente en los laudos de arbitraje de asuntos ulteriores donde, al apelarse ante los tribunales, el fallo en The Laura Prima se aplicó a circunstancias diferentes. Así, en K/S Arnt J. Moerland v. Kuwait Petroleum Corporation (The Fjordaas) 371/, los árbitros consideraron por mayoría que la decisión en Laura Prima (de que los fletadores estaban obligados a designar un lugar de atraque que fuera inmediatamente accesible, con independencia de si el retraso para llegar a él escapaba a su control) debía limitarse a casos de congestión. Los árbitros dijeron que: "Es un hecho fundamental y básico que la responsabilidad de un fletamento por viaje en lo que concierne a la navegación descansa totalmente sobre los hombros de los armadores y no de los fletadores. No sabemos de ninguna condición en una póliza de fletamento por viaje que haya intentado transferir esa responsabilidad a los fletadores". Sin embargo, el Tribunal en el asunto The Fjordaas se consideró obligado por el precedente de la Cámara de los Lores en The Laura Prima para sostener que la decisión en este último asunto se aplicaba a todos los retrasos, incluidos los de navegación. A conclusión similar, aquí también contra el parecer de los árbitros comerciales acerca de la división tradicional del riesgo en un fletamento por viaje, se llegó en Palm Shipping Inc. v. Kuwait Petroleum Corporation (The Sea Queen) 372/. En otro arbitraje 373/, se dijo que en The Laura Prima se había tomado una decisión discutible que, sin duda, entrañaba (según la mayoría) consecuencias que no respondían a criterios comerciales y que nunca habían sido deseadas ni por el redactor del modelo impreso del fletamento ni por las partes que eligieron ese modelo...". Se comentó asimismo que: "Si la decisión en Laura Prima surtiera el efecto de impedir que los fletadores se beneficiaran de la última frase de la cláusula 6 (de la Asbatankvoy C/P) en circunstancias de mal tiempo, el resultado no sería nada razonable. En lugar de recibir una protección amplia de una excepción cuando el mal tiempo impide a un buque atracar, antes de que comience a contar el tiempo de plancha, se deja a los fletadores con una excepción que es prácticamente inútil" 374/.

245. Estas disposiciones de las cláusulas 6 y 9 de la Asbatankvoy no son las únicas sobre tiempo de plancha que han suscitado controversias. Lo que se dice sobre un aviso de seis horas en la cláusula 6 ha sido objeto de laudos de arbitraje contradictorios en los Estados Unidos, al igual que aquella sobre cambio de fecha en la cláusula 7 y las disposiciones sobre medias demoras de la cláusula 8 375/. Aunque la póliza más reciente Asba II de fletamento de buques tanque corrigió algunas de las deficiencias de la Asbatankvoy, su redacción sigue siendo tal que propicia los litigios. Ambos modelos se usan ampliamente a pesar de las pólizas-tipo más modernas y mejor redactadas de fletamento por viaje de buques tanque tales como la Exxonvoy 1984, la Shelvoy 5 o la Tankervoy 87.

4. Interrupciones del tiempo de plancha

246. En la interpretación de las disposiciones sobre tiempo de plancha, el derecho continental europeo difiere a veces del inglés y el estadounidense. Como ocurre muchas veces en las pólizas de fletamento más antiguas tales como, por ejemplo, la Synacomex Grain Charter 1957, o la Africanphos Phosphate Charter 1950, al no especificarse con claridad o con suficiente detalle en qué circunstancias el tiempo de plancha se interrumpe, el cálculo de ese tiempo podrá variar según los tribunales. La posición del derecho inglés sobre la interrupción del tiempo de plancha está expuesta por Scrutton en su libro sobre las pólizas de fletamento 376/ como sigue: "Si en la póliza el fletador ha convenido en cargar o descargar en un determinado plazo de tiempo, tal cosa constituirá una obligación absoluta e incondicional, de cuyo incumplimiento habrá de responder, sea cual fuere la índole de los impedimentos para cumplirla, a menos que tales impedimentos queden cubiertos por excepciones recogidas en la póliza, u obedezcan a que la operación de carga o descarga resultaría ilegal con arreglo al derecho del lugar donde hubiera de hacerse, o se deban a falta del armador o de sus empleados".

247. La cuestión de qué constituía "falta" de un armador fue abordada en Total Transport Corporation of Panama v. Amoco Trading Co. (The Altus) 377/ donde se dijo que "el tiempo de plancha podrá suspenderse o interrumpirse por un acto del armador, que tenga el efecto de impedir la terminación de la carga o el comienzo del viaje, incluso sin un incumplimiento del contrato por su parte, cuando ese acto constituya una falta próxima a un incumplimiento de contrato, o cuando no haya exención legal".

248. Aunque no hay mucha coherencia en los asuntos estadounidenses, las decisiones recientes parecen estar en general acordes con la posición del derecho inglés 378/. Sin embargo, en el derecho de casi todos los países escandinavos, la República Federal de Alemania y probablemente también en los derechos holandés y francés, las causas de retraso se dividen en "esferas de riesgo" de los fletadores y esferas de riesgo de los armadores. Así, Tiberg, en Law of Demurrage 379/, dice: "La división escandinava y alemana en esferas de riesgo, que se encuentra también en el derecho holandés donde el tiempo de plancha se fija por contrato, va más allá de la falta real de los armadores y exime al fletador de todo retraso que corresponda a la "esfera" de los armadores, esto es, a la parte del trabajo que se les asigna. El Código alemán, basado en la idea de entrega al costado del buque hace recaer sobre éste la obligación de recibir la mercancía a bordo y entregarla desde el buque en el puerto de descarga. El Código holandés, promulgado en una época en que las cláusulas f.i.o. se habían hecho más corrientes, suspende el tiempo cuando el armador sea negligente o se vea imposibilitado para cumplir su deber. Los códigos escandinavos, de forma más completa, hablan de "obstáculos al costado del buque" para suspender el tiempo de plancha. La fórmula escandinava permite tener presentes otros elementos de juicio distintos al de quién está realmente efectuando el trabajo".

249. Resulta así que en los derechos escandinavos, alemán y holandés el tiempo de plancha puede quedar interrumpido, cuando no podría serlo a falta de disposición expresa en los derechos estadounidense e inglés, siempre que los obstáculos:

"I. ...interfieran en el trabajo que el armador vaya a hacer, a menos que puedan achacarse a falta del fletador o a causas que no sean ajenas a su voluntad.

II. ...se deban a la incapacidad estructural del buque para recibir o entregar las mercancías con la prontitud convenida, o a avería en la maquinaria del buque o insuficiencia de la tripulación o a prohibiciones o restricciones impuestas directamente al buque o al porteador.

III. ...surjan a bordo del buque por la naturaleza de la carga contractual, siempre que la detención no afecte sólo a los intereses del armador en la carga.

IV. ...vengan causados porque el cargamento haya sufrido daños sostenidos mientras se halla a bordo del buque, a menos que tales daños se deban a características inherentes a la propia mercancía..." 380/

5. Demoras

250. Cuando el tiempo de plancha haya expirado sin haberse terminado de cargar o descargar, el fletador quedará obligado a pagar demoras o sobrestadías para compensar a los armadores por cualquier retraso adicional en que se incurra. Tal como un juez inglés dijo:

> "Todos los gastos generales y buena parte de los de explotación de un buque siguen corriendo incluso en puerto. Por lo tanto, el armador afrontará serias pérdidas si las actividades llevan más tiempo de lo pactado y se pospone el transporte de mercancías con arreglo al siguiente contrato del buque. A modo de indemnización convenida por tales pérdidas, el fletador se compromete de ordinario a hacer unos pagos adicionales, llamados demoras, por una cuantía diaria durante la detención más allá del tiempo de plancha." 381/

251. Por lo que atañe a la índole de las demoras, las legislaciones nacionales adoptan diferentes criterios. Mientras en algunos ordenamientos, tal como el derecho inglés, las demoras se consideran una indemnización por daños y perjuicios por incumplimiento del contrato al retrasar al buque más allá del tiempo de plancha, algunos otros sistemas caracterizan a la demora como un suplemento del flete. "La teoría del suplemento del flete es clásica en Francia y parece aceptarse en general por los tribunales, mientras que algunos autores jurídicos parecen inclinarse por la opinión de que las demoras son una indemnización por daños y perjuicios y, otros, especialmente en los últimos años, están abandonando toda dependencia doctrinal de tales nociones preconcebidas. La teoría de las demoras como indemnización por daños y perjuicios se mantiene en general en Bélgica. En Italia, la idea de las demoras como compensación sui generis ha ido ganando terreno, sobre todo, a lo que parece, como consecuencia de la caracterización en el Código del fletamento como un contrato de transporte, pero el razonamiento de que se trata de un flete adicional ha vuelto a aparecer últimamente. Los comentaristas más recientes del derecho holandés caracterizan a las demoras no como una indemnización por daños y perjuicios sino como una compensación por

una prórroga del período de espera ... En el derecho estadounidense ha habido poca discusión sobre la índole de las demoras, aunque muchas veces se encuentran declaraciones tajantes e incompatibles entre sí de que se trata, bien de un suplemento de flete, bien de una indemnización por daños y perjuicios; a veces se describe simplemente como una cláusula penal ... Los autores escandinavos y alemanes han preferido en general un planteamiento más neutro, calificando a las demoras de indemnización sui generis que se paga por un retraso en el tiempo de plancha 382/.

252. Estas variaciones en los enfoques nacionales pueden conducir a decisiones contradictorias de jueces y árbitros. Tal como comenta Tiberg: "En esta confusa discusión sobre la naturaleza de las demoras las teorías a que se recurre se usan a veces para justificar un determinado resultado, mientras que en otros casos, los resultados a que llegan los tribunales o las soluciones escogidas por los legisladores sirven para justificar la teoría adoptada" 383/. En el asunto inglés The Lips 384/, el armador no pudo ser indemnizado por un pago tardío de las demoras, tras haber sufrido pérdidas por variaciones en el tipo de cambio entre la libra y el dólar. En la Cámara de los Lores, Lord Mackay expresó el parecer de que esa pérdida hubiera sido indemnizable si la póliza de fletamento hubiera establecido una fecha para el pago de las demoras. Lord Brandon, sin embargo, opinó que como las demoras constituían una indemnización por daños y perjuicios por incumplimiento del contrato, los conceptos de una fecha contractual para el pago de tal indemnización, y el abono de una segunda indemnización por el pago tardío de la primera, carecían de fundamento jurídico.

253. En casi todas las pólicas de fletamento figuran disposiciones sobre demoras. La Gencon es una de las pocas pólizas que limitan el período de demora. Establece que "se concederán a los comerciantes 10 días corridos de demoras al tipo de ... por día o a prorrata por cualquier fracción de día, pagaderos día por día, conjuntamente para los puertos de carga y descarga" 385/. Casi ninguna póliza de fletamento, en cambio, limita el período de demora. La cláusula de fletamento Multiform, por ejemplo, dice así: "Si el buque quedara inmovilizado más tiempo por la carga o descarga, los fletadores pagarán a los armadores demoras al tipo de ... por día o a prorrata" 386/.

254. Si la póliza de fletamento no contiene disposiciones sobre demoras y el tiempo de plancha se agota o si el período de demora, habiendo sido fijado en la póliza, expira antes de que termine la carga o descarga, entonces los armadores tendrán derecho a reclamar una indemnización por detención del buque. Tal indemnización no es una indemnización pactada y vendrá determinada por las leyes nacionales que aquí también se guían por criterios diferentes al abordar el problema 387/.

255. Las demoras se producen de un modo continuo y las excepciones (por ejemplo, domingos y días festivos, mal tiempo, huelgas, etc.) que juegan en el tiempo de plancha no se aplican normalmente a las demoras, a menos que exista una disposición expresa en ese sentido. La expresión "una vez comenzadas, las sobrestadías no se interrumpen" es una fórmula generalmente aceptada en el mundo naviero. Tal cosa se explica porque si el fletador hubiera completado la carga o descarga en el tiempo de plancha asignado, el buque no se habría visto detenido durante un período en el que en otro caso quedaría liberado.

256. Cabe preguntarse si la norma también se aplicará en casos en que el buque, habiendo usado en el puerto de carga todo el tiempo de plancha asignado para la carga y descarga, está en sobrestadías cuando llega al puerto de descarga. ¿Tendrá derecho en tal caso el fletador a beneficiarse del período de aviso establecido en la póliza de fletamento antes de que vuelvan a correr las demoras? La cuestión se suscitó en Nippon Yusen Daisha v. Société Anonyme Marocaine de l'Industrie du Raffinage (The Tsukuba Maru) 388/ y el Tribunal aplicó la norma de que nada en la póliza de fletamento (la Exxonvoy 69) indicaba que las excepciones al tiempo de plancha se aplicaban una vez que el buque estuviera en sobrestadías. Si bien en los modelos para carga seca no figuran disposiciones expresas sobre el particular, algunos fletamentos por viaje de buques tanque indican expresamente que las demoras no correrán durante el período de aviso. La Exxonvoy 84, por ejemplo, en su cláusula 13 a), dice que: "El tiempo de plancha o la duración de las demoras, tal como se establecen aquí, comenzarán o se reanudarán una vez expirado el plazo de seis horas después de la recepción por el fletador o su representante del aviso de disponibilidad del buque...".

257. Algunas pólizas de fletamento, sin embargo, disponen expresamente que las excepciones del tiempo de plancha se aplicarán al período de demoras o que cuando se produzcan ciertos hechos el tipo al que se deben pagarse las sobrestadías se reducirá a la mitad. La Tankervoy 87, por ejemplo, establece que: "El tiempo perdido por alguna de las causas siguientes no contará como tiempo de plancha o para que corran las demoras si el buque se halla en sobrestadías...". Entre los acontecimientos que se enumeran figuran causas tales como esperar a la marea alta o a que sea de día para dirigirse a tierra desde un lugar de espera, suspensión de las instrucciones, avería o insuficiencia del buque, negligencia o incumplimiento del deber por parte de los armadores o sus agentes, huelga, lock-out u otra limitación del trabajo de la tripulación del buque y del piloto o del personal de los remolcadores 389/. Asimismo se indica que el tipo al que deban pagarse las demoras se reducirá a la mitad cuando las sobrestadías se produzcan por alguno de los hechos siguientes: "a) condiciones de mal tiempo en el mar; b) efectos de incendio o explosión, o avería de la maquinaria en las instalaciones de tierra no causadas por negligencia de los fletadores, cargadores o destinatarios o sus empleados o agentes; c) fuerza mayor; acto de guerra; acto de enemigos públicos, restricciones de cuarentena, huelga; lock-outs, limitaciones del trabajo; riesgos; perturbaciones civiles o detención o coerción por autoridades o gentes, salvo que las demoras deban pagarse en su totalidad por el tiempo perdido en razón de huelgas, lock-outs o limitaciones ya en vigor cuando el puerto de que se trate haya sido designado..." 390/. Según la cláusula de la Exxonvoy 84 todas las demoras debidas a "incendio, explosión o huelga, lock-out o cesación del trabajo o avería de maquinaria o equipo en la instalación o cerca de ella" contarán como tiempo de plancha o, cuando el buque se halle en sobrestadías, como tiempo de demoras y toda sobrestadía en que se incurra se pagará al tipo completo. En casi todos los fletamentos de buques tanque esos acontecimientos producirán demoras que se pagarán a la mitad del tipo. La cláusula dispone asimismo que las demoras se pagarán a la mitad del tipo por todo retraso "ajeno al control razonable del armador o el fletador", para el que las consecuencias respecto del tiempo de plancha o de las demoras no se especifiquen en otro lugar de la póliza 391/. "Sólo la experiencia mostrará qué dificultades podrán surgir al interpretar "ajeno al control razonable" de una parte" 392/.

258. Por lo que atañe a las excepciones de los fletamentos por viaje de carga seca, las cláusulas sobre huelga de la Gencon y la Centrocon se han prestado mucho a controversias, por causa de su anticuada y ambigua redacción. La cláusula de huelga de la póliza Gencon, que es la 15, permite a los armadores cancelar el fletamento si se produce una huelga o lock-out que afecte a la carga de la mercancía, a menos que los fletadores estén de acuerdo en "contar los días de plancha como si no hubiera huelga o lock-out". Si antes de que comience la huelga o el lock-out, parte del cargamento ha sido ya embarcado, los armadores deberán proseguir con el mismo, cobrando el flete sólo por la cantidad cargada, pero teniendo libertad de completar con otra mercancía en ruta por su propia cuenta. Al descargar, sin embargo:

> "... Si hay una huelga o lock-out que afecte a la descarga de la mercancía a la llegada del buque o después de que éste llegue al puerto, o frente al puerto de descarga y esta huelga o lock-out no se ha solucionado dentro de las 48 horas, los receptores tendrán la opción de retener el buque esperando hasta que dicha huelga o lock-out se haya terminado contra pago de la mitad de las demoras después de la expiración del tiempo fijado para descargar, o de ordenar al buque proceda a un puerto seguro donde pueda descargar en seguridad sin riesgo de ser detenido por huelga o lock-out..."

259. La cláusula de huelga de la Gencon se incorpora muchas veces a otros fletamentos, a veces como parte del modelo impreso como, por ejemplo, en la Riodoceore Iron Ore Charter Party 1967. Los tribunales ingleses, al tener que interpretar la cláusula de huelga de la Gencon en Salamis Shipping (Panamá) S.A. v. Edm. van Meerbeeck & Co. S.A. (The Onisilos) 393/ y también en Superfos Chartering A/S v. N.B.R. (London) Limited (The Saturnia) 394/ dijeron de ella que era ambigua y poco clara 395/.

260. La cláusula de huelga de la póliza de fletamento Centrocon también ha provocado muchos litigios. Su texto dice así (con la enmienda "recomendada" entre corchetes):

> "Si la mercancía no puede ser cargada como consecuencia de una revuelta o una perturbación civil o de una huelga o lock-out de cualquier categoría de trabajadores que sean indispensables para cargar la mercancía o de una obstrucción o una detención ajena al control de los fletadores [causadas por una revuelta, una perturbación civil o una huelga o lock-out en los ferrocarriles o en el muelle u otros lugares de carga] o si las mercancías no pueden descargarse como consecuencia de una revuelta o una perturbación civil, o de una huelga o lock-out de cualquier categoría de trabajadores que sean indispensables para descargar, el tiempo empleado en cargar o descargar, según corresponda, no contará mientras subsistan tales causas, siempre que una huelga o lock-out de los hombres de los cargadores o de los receptores, o de ambos, no impida que corran demoras cuando mediante el empleo de una diligencia razonable podría haberse obtenido otra mano de obra adecuada a los tipos vigentes antes de la huelga o lock-out. En caso de retraso ocasionado por una de las referidas causas, los fletadores/receptores de las mercancías o los armadores del buque no podrán exigir indemnización de daños y perjuicios

ni demoras. Sin embargo, a los efectos de liquidar la prima de celeridad, el tiempo que pierda el buque por alguna de las causas anteriores contará como tiempo empleado en cargar o descargar, según corresponda."

261. En el caso de Union of India v. Compañía Naviera Aeolus S.A. (The Spalmatori), 396/, los tribunales ingleses consideraron que la cláusula de huelga de la Centrocon era oscura. Uno de los jueces de la Cámara de los Lores señaló: "Es bastante obvio que el tercio de la cláusula no forma parte del texto original sino que es una adición posterior y no puedo imaginar a nadie, por poca mentalidad jurídica que tuviera, redactando toda la cláusula en su forma actual". Añadía a continuación: "No hay una interpretación o explicación totalmente satisfactoria de la tercera parte de esta cláusula y hay que optar por dos conclusiones casi igualmente insatisfactorias" 397/.

6. Prima de celeridad

262. La prima de celeridad es la suma que pagarán los armadores a los fletadores cuando éstos terminen de cargar o descargar antes de que haya expirado el tiempo de plancha, con lo que los armadores dispondrán del buque más pronto que si los fletadores hubieran usado todo el tiempo de plancha a que tienen derecho. Un ahorro de este último tiempo no faculta al fletador a exigir la prima de celeridad, a menos que exista una cláusula especial en la póliza de fletamento sobre el particular. En los fletamentos por viaje para cargas secas suele encontrarse una cláusula de esa índole. En la Gencon, sin embargo, no figura tal disposición.

263. La Multiform en su cláusula 9, establece que: "Por el tiempo ahorrado en cargar o descargar, los armadores pagarán a los fletadores una prima de celeridad a la mitad del tipo de las demoras por cada día o a prorrata". La cláusula correspondiente de la Norgrain 89 dice así: "Los armadores pagarán una prima de celeridad a la mitad del tipo de las demoras por todo el tiempo de plancha ahorrado en los puertos de carga y descarga" 398/. Entre otras expresiones usadas figuran "todo el tiempo ahorrado", "cualquier tiempo ahorrado", "todo el tiempo de trabajo ahorrado" y "el tiempo ahorrado".

264. La interpretación de las cláusulas de celeridad ha provocado controversias. Como señaló Carver: "Se ha tropezado con muchas dificultades para interpretar las disposiciones sobre el pago de la prima de celeridad por el tiempo "ahorrado" en cargar o descargar. ¿Significa tal cosa el tiempo ahorrado por el armador o el tiempo de plancha no usado? Si el tiempo de plancha no comprende domingos, ¿se tomarán en cuenta los domingos al calcular el tiempo "ahorrado""? 399/. En el asunto inglés Re Royal Mail Co. and River Plate SS. Co. 400/, la cláusula de la poliza de fletamento establecía que "se asignarán 20 días corridos a los fletadores para las mercancías (exceptuados días festivos y el tiempo transcurrido entre la 1 de la tarde del sábado y las 7 de la mañana de lunes)... Los armadores del buque pagarán 10 libras esterlinas por día como prima de celeridad por cada día corrido ahorrado". El Tribunal mantuvo que la palabra "ahorrado" debía interpretarse como tiempo ahorrado a los armadores y, por tanto, la prima de celeridad tenía que pagarse por todo el tiempo ahorrado sin deducir nada por días festivos y fines de semana durante ese período. A conclusión similar se

llegó en Laing v. Hollway 401/ donde la cláusula decía: "la prima de celeridad será de diez libras esterlinas por hora por todo el tiempo ahorrado en cargar y descargar". Sin embargo, en el asunto The Glendevon 402/ se falló de un modo diferente cuando la póliza de fletamento disponía que el buque "se descargaría a razón de 200 Tm por día, si el tiempo lo permite (domingos y días festivos exceptuados)", y "si se descarga antes, se pagará una prima de 8 libras y 4 peniques por cada hora ahorrada". Lo que se discutía era si un domingo y un día festivo, que había habido entre el final de la descarga y el final del tiempo de plancha, deberían contarse al calcular la prima de celeridad "por cada hora ahorrada". El Tribunal mantuvo que "cada hora ahorrada" significaba toda hora ahorrada del tiempo de plancha permitido y no toda hora que se hubiera ganado en la descarga. Por lo tanto, los dos días tenían que excluirse del cálculo de la prima de celeridad.

265. El precedente sentado en The Glendevon fue seguido en Nelson v. Nelson Line 403/ donde las palabras eran "todos los días francos ahorrados en la carga". La cláusula de la póliza de fletamento decía: "Los armadores dejarán a los fletadores siete días de trabajo (domingos y días festivos exceptuados) para la carga... Para todo el tiempo en que se excedan los períodos así establecidos, los fletadores pagarán a los armadores demoras... Por cada día ahorrado en la carga los fletadores recibirán de los armadores la suma de 20 libras esterlinas".

266. En el asunto Mawson SS. Co. v. Beyer 404/, el juez Bailhache resumió las conclusiones que extrajo de esas decisiones como sigue:

> "1. Prima facie, se presume que el objeto e intención de esas cláusulas de celeridad es que los armadores paguen a los fletadores todo el tiempo ahorrado al buque, calculado del mismo modo que, en caso contrario, se calcularían las demoras; esto es, sin tener en cuenta las excepciones de los días de plancha...
>
> 2. Esta presunción prima facie puede romperse, y se rompe, cuando suceda cualquiera de estas dos cosas: i) los días de plancha y el tiempo ahorrado por celeridad se traten en una misma cláusula y las demoras en otra distinta; ii) los días de plancha, el tiempo ahorrado por celeridad, y las demoras se traten en la misma cláusula, pero en la interpretación de esa cláusula el Tribunal opine, por su redacción o por otro motivo, que los días ahorrados se indican y usan en el mismo sentido que los días de plancha descritos en la cláusula, y no en el mismo sentido que los días perdidos por demora."

267. La prima de celeridad suele estipularse a la mitad del tipo de las demoras: "Como los armadores pueden tener dificultades para obtener otro contrato anunciándolo con poco tiempo o para adelantar la fecha del siguiente viaje del buque, tienen menos que ganar por una aceleración imprevista en la carga y descarga que lo que tienen que perder por demoras. Por lo tanto, la prima de celeridad suele pagarse la mitad del tipo de las demoras" 405/.

B. Cláusulas de flete

268. La norma general del common law, en ausencia de una disposición expresa, es que el flete se paga a la entrega 406/. En los formularios más antiguos de pólizas de fletamento por viaje se aplica esa norma, como es el caso de la cláusula 4 de la póliza Gencon o la cláusula 1 de la Chamber of Shipping's Fertilizers Charter, 1942 (The Ferticon).

269. En la póliza Gencon, por ejemplo, se estipula que el flete se pagará "sin descuento a la entrega del cargamento al tipo medio de cambio que rija el día o días de pago..." 407/. Así pues, si el flete es pagadero a la entrega, son normalmente los armadores quienes corren con el riesgo del flete, y si el buque llega con una carga incompleta o sin absolutamente ninguna carga que entregar, no hay flete alguno pagadero respecto de una carga que no se entrega. Por otra parte, si se entrega la carga el flete ha de pagarse en su totalidad, aun en el caso de que la carga haya sufrido daño. Según la legislación inglesa, el fletador puede entablar una acción separada por daños, pero no tiene derecho, a falta de una disposición expresa, a deducir del flete ninguna reclamación por daños derivados del incumplimiento del contrato de fletamento. En el asunto Dakin v. Oxley 408/, el fletador abandonó en sustitución del flete la carga de carbón que había sufrido tal daño a causa de la negligencia del capitán y la tripulación que tenía un valor inferior al flete. El tribunal decidió que debía pagarse la totalidad del flete, puesto que la carga había sido transportada y entregada, aunque hubiese sufrido daño, y el fletador tenía el recurso de entablar una demanda.

270. En los asuntos The Brede 409/y The Aries Tanker Corporation v. Total Transport Ltd. (The Aries) 410/, los fletadores impugnaron la equidad de la decisión porque, debido al transcurso del plazo, como resultado de la incorporación del párrafo 6 del artículo 3 de las Reglas de La Haya en la póliza de fletamento, no pudieron reconvenir la demanda de los armadores que reclamaban la parte del flete deducida por los fletadores en compensación de la disminución del valor de la carga que se había entregado incompleta y dañada.

271. Así pues, en el asunto The Brede los fletadores pidieron al juez que "adoptase la tal vez "audaz medida" de considerar que la excepción de principios del siglo XIX era un vestigio caduco y casi fosilizado del pasado para el que no podía haber justificación en una legislación contemporánea desarrollada" 411/. Pero el juez Mocatta estimó que no correspondía a un juez de primera instancia apartarse radicalmente de una línea constante de precedentes y, por lo tanto, dejó a un tribunal superior la adopción, en su caso, de la "medida audaz" 412/. Sin embargo, el Tribunal de Apelación no adoptó la "medida audaz" sugerida por el fletador y no consideró necesario justificar la norma en un contexto moderno 413/, pues estimó que si la norma había estado vigente durante un siglo y medio esa razón era en sí misma suficiente para no modificarla 414/. Análogamente, la Cámara de los Lores, en el asunto The Aries, no juzgó que la norma debiera cambiarse.

272. Así pues, en el asunto reciente de Colonial Bank v. European Grain & Shipping Limited (The Dominique) 415/, la Cámara de los Lores estimó que aun cuando los armadores se declararan insolventes y denunciaran la póliza de fletamento poco después de la expedición, los fletadores no tenían sin embargo

derecho a deducir del flete las pérdidas que sufriesen a causa del abandono del viaje. En ese caso, el flete era pagadero cinco días después de la firma de los conocimientos de embarque, pero "se considera debido en el momento del embarque".

273. En algunas pólizas de fletamento modernas (especialmente en las pólizas de fletamento de buques tanque) se prevé la realización de deducciones. En una póliza de fletamento para carga seca negociada entre El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y el Programa Mundial de Alimentos -el formulario de la póliza de fletamento por viaje "World Food"- se estipula en la cláusula relativa al flete la realización de deducciones por reclamaciones debidas a la pérdida o daños de la carga en el saldo del flete y sobrestadías pagadero después de la entrega, a falta de una garantía de una asociación de seguro mutuo de armadores.

274. Sin embargo, en los modernos formularios de pólizas de fletamento para carga seca y sus cláusulas adicionales relativas al flete se estipula que la totalidad del mismo es pagadera a la entrega y ha de satisfacerse en el momento del embarque o poco después, como por ejemplo en el caso de la póliza de fletamento Fertivoy 88 para el transporte de fertilizantes cuya cláusula 20 dispone que el flete es pagadero 72 horas después de terminarse la carga y firmarse los conocimientos de embarque y que "la totalidad del flete se considerará pagadera a la entrega, se pierda o no el buque y/o la carga". En la cláusula 5 de la póliza "Multiform 82" (revisión 86) se dispone que "el flete se pagará a razón de... por tonelada... del peso bruto que figure en el conocimiento de embarque... El flete será pagadero a la entrega del cargamento a bordo y no será objeto de descuentos ni de devolución, se pierda o no el buque y/o la carga". La cláusula 9 a) de la póliza Norgrain 89 tiene una redacción similar, si bien especifica con claridad que "el flete se pagará totalmente por adelantado en el momento de la entrega de los conocimientos de embarque firmados...". Esas cláusulas asignan el riesgo del flete al fletador al establecer que el flete se debe y es pagadero con independencia del transporte y la entrega del cargamento.

275. Algunos de los destinatarios de las encuestas efectuadas por la secretaría han considerado en sus respuestas que son insatisfactorias e injustas las cláusulas relativas al flete cuyo efecto es conceder al armador un derecho a la totalidad del flete, aun cuando se pierda la carga o se abandone el viaje. Pero incluso en caso de no existir una disposición como las mencionadas, si el flete es pagadero por adelantado, la legislación inglesa no permite la recuperación de un flete pagado por adelantado, incluso en el caso de que el buque y la carga se pierdan totalmente durante el viaje y no pueda efectuarse entrega alguna 416/. Se considera que esa regla es "peculiar de la legislación inglesa" 417/ y ha sido objeto de críticas incluso por algunos jueces ingleses. En el asunto Byrne v. Schiller, la decisión se adoptó de conformidad con esa regla, pues los jueces se consideraron obligados por los precedentes, pero manifestaron el deseo de que la norma se modificase para que estuviera en armonía con el resto del mundo. El magistrado Cockburn estimó que la regla "estaba basada en un principio erróneo y de ninguna manera satisfactorio" y al mismo tiempo añadió que "la autoridad de los precedentes en el caso mal resuelto... difícilmente podía ignorarse; y si la ley debía modificarse era preciso hacerlo por vía legislativa y no mediante decisiones contrarias" 418/.

276. En el caso de The Dominique 419/, la póliza de fletamento estaba basada en el formulario Gencon con modificaciones mecanografiadas, entre las que figuraba una serie de cláusulas adicionales relativas principalmente al pago por adelantado del flete con el siguiente texto: "El flete se pagará por adelantado dentro de los cinco días siguientes a la firma y entrega de los conocimientos de embarque definitivos; la totalidad del flete se considerará pagadera en el momento de la firma de los conocimientos de embarque, sin que pueda ser objeto de descuento y devolución, se pierdan o no el buque y/o el cargamento...". Los armadores se declararon insolventes y el viaje se abandonó después de haber sido firmados los conocimientos de embarque y antes de pagarse el flete. Por lo tanto, los fletadores tuvieron que tomar las disposiciones necesarias para que el cargamento fuese transportado en otro buque a su destino y para ello incurrieron en gastos considerables. La Cámara de los Lores decidió que los fletadores seguían estando obligados al pago de la totalidad del flete, ya que, según la póliza, el derecho de los armadores al flete nacía en el momento de la firma de todos los conocimientos de embarque aunque el pago se aplazase hasta cinco días después de que los conocimientos de embarque, una vez firmados, se entregasen a los armadores. Así pues, el derecho de los armadores al flete existía antes de la extinción de la póliza del fletamento. Se reconoció sin embargo que la cláusula estaba redactada sin embargo de una manera confusa y por ello era difícil de interpretar 420/.

277. En los formularios de las pólizas de fletamento por viaje para buques tanque no se estipula generalmente el pago del flete por adelantado. En la mayoría de las pólizas de fletamento para buques tanque se dispone que el flete ha de calcularse sobre la base de la cantidad de mercancía cargada y pagarse en el momento de la entrega del cargamento o después de terminada la descarga. La cláusula 2 de la póliza Asbatankvoy dice: "El flete deberá corresponder a la tarifa estipulada... y se calculará sobre la base de la cantidad de mercancía cargada (excepto el falso flete de conformidad con la cláusula 3) que figure en el certificado de inspección expedido por el inspector. El fletador deberá pagar el flete sin descuento a la entrega del cargamento en el punto de destino, menos cualquier desembolso o adelanto que hubiesen solicitado el capitán o los agentes del armador...". Para solucionar los problemas y litigios derivados de que el fletador no tenga un certificado del inspector, en algunos formularios para buques tanque se estipula que el flete ha de pagarse sobre la base de la cantidad bruta que figure en el conocimiento de embarque 421/. El efecto de que el flete sea pagadero una vez terminada la descarga es que el armador pierde su derecho de retención de la carga para garantizar el pago del flete, pero esa pérdida no parece tener una importancia considerable porque un derecho de retención en el tráfico de mercancías transportadas en buques tanque parece tener menos eficacia que en el tráfico de carga seca debido a las dificultades que ofrece su ejercicio 422/.

278. La cuestión de la interpretación de la cláusula en la póliza Exxonvoy 1969 (que es idéntica a la cláusula de la póliza Asbatankvoy antes mencionada) se sometió al Tribunal de Apelación del Reino Unido en el asunto de la Shell International Petroleum v. Seabridge Shipping Ltd. (The Metula) 423/. En este asunto, parte de la carga se perdió en el viaje y los fletadores pagaron el flete sobre la base de la cantidad entregada. El Tribunal decidió que la totalidad del flete calculado según la cantidad

cargada era pagadero en el momento de la entrega de cualquier cantidad que se hubiese cargado a bordo. El Tribunal consideró que la finalidad de que el cálculo se hiciese sobre la base de la cantidad cargada era que el flete debía determinarse en aquel momento, aunque fuera pagadero posteriormente cuando el buque llegase a su puerto de destino. Aunque no se trataba de un flete global propiamente dicho, tenía las características de tal en el sentido de que se calculaba sobre la base de la cantidad embarcada y debía de pagarse según esa cantidad, aunque se hubiese producido una merma.

279. En las cláusulas relativas al flete de las pólizas de fletamento por viaje de buques tanque con frecuencia se incluyen adicionalmente las llamadas cláusulas de verificación de pérdidas en la descarga y retención del cargamento que permiten al fletador deducir del flete el valor de la mercancía que falta en la entrega, con inclusión del flete correspondiente a esa falta. "Esas cláusulas comienzan a utilizarse en las pólizas de fletamento de buques tanque y, salvo que estén cuidadosamente redactadas, encierran un potencial considerable de litigios" 424/.

C. Cláusulas de cesación

280. Con las cláusulas de cesación se quiere poner fin a la responsabilidad de los fletadores en el momento del embarque para transferir la obligación del cumplimiento de la póliza de fletamento a los receptores del cargamento. Esas cláusulas parecen haber sido introducidas en Inglaterra a mediados del siglo pasado en los casos en que los fletadores actuaban simplemente como agentes 425/. "Introducidas originalmente para la protección de los corredores que actuaban por otras personas, se han convertido en una característica general de la mayoría de los formularios de pólizas de fletamento y se aceptan como un elemento habitual con el documento utilizado en el comercio, sean o no necesarias en el caso concreto de que se trate" 426/.

281. La redacción de las cláusulas de cesación varía considerablemente. En el formulario C de la Baltimore Grain Charter, la cláusula dice lo siguiente: "La responsabilidad de los fletadores en virtud de la presente póliza cesará tan pronto como se embarquen las mercancías" 427/.
La cláusula 21 de la C (Ore) 7 Iron Ore Charter estipula que: "Toda la responsabilidad de los fletadores cesará con la terminación de la carga de las mercancías y el pago por adelantado, en su caso, y el armador tendrá derecho a retener las mercancías por el flete, el falso flete y las demoras".
Las cláusulas de la Africanphos Phosphate Charter y la Cemenco Cement Charter son análogas. La cláusula 8 de la póliza Gencon mantiene la responsabilidad de los fletadores respecto del pago del falso flete, las demoras y los daños por detención que se hayan producido en el puerto de carga y del flete, las demoras y los daños de detención que se hayan producido en el puerto de descarga, pero "solamente en la medida en que los armadores no hayan podido obtener el pago de los mismos ejercitando el derecho de retención sobre el cargamento". Según la cláusula 35 de la póliza Norgrain 89, los fletadores continúan siendo responsables del pago del flete, el falso flete y las demoras de carga y de todas las demás cuestiones estipuladas en la póliza de fletamento respecto de las cuales se ha establecido la responsabilidad de los fletadores. En la póliza Multiform 82 (revisión 86) bajo el epígrafe "retención y cesación", se estipula en la cláusula 24 que los armadores

tendrán un derecho de retención sobre el cargamento por el pago del flete, el falso flete, las demoras y las averías que les sean debido de conformidad con la póliza de fletamento, aunque los fletadores siguen siendo responsables del pago del flete, el falso flete y las demoras, así como de todas las demás cuestiones previstas en la póliza de fletamento respecto de las cuales está especificada la responsabilidad de los fletadores.

282. Las cláusulas de cesación han dado lugar a numerosos litigios. A ese respecto se ha hecho el comentario siguiente:

> "Sería una exageración decir que puede deducirse un conjunto de normas lógicas y sencillas de la multiplicidad de casos que los tribunales han decidido en materia de cláusulas de cesación y derecho de retención. Las necesidades cambiantes de la comunidad mercantil, demostradas por ejemplo en el abandono gradual de un número fijo de días para las demoras; la modificación paulatina de las opiniones de los jueces, sobre los que han influido a su vez los deseos de los comerciantes; y la acentuada variedad y frecuente mala redacción de las cláusulas referentes a las estadías, la cesación, la retención y las demoras: todo ello ha contribuido durante un período de 100 años a la incertidumbre aún reinante en esta rama del derecho." 428/

283. Los problemas que se plantean respecto de esas cláusulas comprenden cuestiones tales como la medida en que la responsabilidad de los fletadores va a cesar y si la cesación abarca todas las reclamaciones o sólo las futuras. En las redacciones primitivas de la cláusula con frecuencia se estipulaba expresamente la cesación de la responsabilidad de los fletadores en todas las esferas ya fuera "antes, durante o después del embarque de las mercancías" 429/. Pero cuando la cláusula no exonera expresamente a los fletadores de la responsabilidad incurrida antes del embarque las opiniones difieren en cuanto a si la cláusula ha de tener o no el efecto de liberar a los fletadores de las reclamaciones anteriores a la carga. La práctica judicial ha establecido actualmente que la responsabilidad de los fletadores se extingue siempre que se proporcione a los armadores un recurso alternativo, mediante un derecho de retención, en relación con las reclamaciones que puedan plantear 430/, tales como falsos fletes o demoras en el puerto de carga, y que ese derecho de retención esté estipulado en el conocimiento de embarque, de manera que los armadores puedan ejercitarlo contra los tenedores del conocimiento de embarque 431/.

284. Ha quedado también establecido que la cláusula sólo exonera al fletador de su responsabilidad según la póliza de fletamento en la medida comparable o equivalente en que se conceda un derecho de retención a los armadores. En el asunto de The Sinoe 432/, el juez Donaldson calificó a las cláusulas de cesación de "animales curiosos" porque "no significan lo que parecen decir, a saber, que la responsabilidad de los fletadores cesará a condición y en la medida en que los armadores dispongan de un recurso alternativo mediante el derecho de retención sobre la mercancía" 433/.

285. Los tribunales estadounidenses han adoptado un enfoque análogo. En el asunto Crossman v. Burril 434/ se manifestó que el principio que debía adoptarse en la interpretación de una disposición relativa a la cesación es que la cláusula "ha de considerarse, de ser posible, inaplicable a una responsabilidad con la que el derecho de retención no guarde proporción".

286. Así pues, la póliza de fletamento establece un derecho de retención que se incorpora en los conocimientos de embarque, los cuales van a parar a las manos de los receptores de la mercancía y regulan las relaciones contractuales entre los armadores y los receptores de la mercancía. Sin embargo, la cláusula de cesación no produce efectos salvo que el derecho de retención pueda aplicarse en el momento de la descarga de las mercancías 435/.

287. Para trasladar las condiciones de las pólizas de fletamento a los conocimientos de embarque se utilizan cláusulas de incorporación. El texto de esas cláusulas de incorporación se refiere al "pago del flete y a todas las demás condiciones fijadas en la póliza de fletamento" y ha sido interpretado en el sentido de introducir en el conocimiento de embarque el derecho de retención de los armadores en lo referente a las demoras en el puerto de carga y el falso flete 436/, con lo que quedan obligados los terceros de buena fe a quien se endose el conocimiento de embarque 437/.

D. Cláusulas de cambio de ruta

288. En los países del common law, las pólizas de fletamento por viaje contienen la estipulación de que el buque ha de seguir en su viaje la ruta contractualmente convenida sin ninguna desviación injustificada y sin ningún retraso fuera de razón. Cualquier desvío de la ruta convenida que no se pueda justificar constituye una desviación y faculta normalmente al fletador para considerar que la póliza de fletamento ha sido incumplida por el armador. Algunas separaciones de la ruta directa se consideran justificadas y no constituyen desviaciones, tales como las que tienen por objeto salvar vidas (aunque no bienes) o finalidades forzosas tales como evitar un peligro y llevar a cabo reparaciones esenciales.

289. El derecho conferido en el common law de desviarse de la ruta para salvar vidas humanas se amplía en las Reglas de La Haya/La Haya-Visby al salvamento de bienes y a ese efecto se establece como criterio general el concepto de razonable. Así pues, en el párrafo 4 del artículo 4 se dispone que:

> "No se considerará como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte."

290. En la legislación de los Estados Unidos, la Ley de transporte de mercancías por mar de 1936 contiene una disposición adicional que dice lo siguiente: "Sin embargo, siempre que la desviación tenga por finalidad embarcar o desembarcar mercancías o pasajeros, se presumirá que no es razonable".

291. En las pólizas de fletamento, aun cuando se incorporen expresamente las Reglas de La Haya/La Haya-Visby, generalmente figuran las llamadas "cláusulas de cambio de ruta" o "libertad". Algunas pólizas de fletamento, como por ejemplo la "Worldfood" y la "Nuvoy 84", contienen disposiciones análogas a las del párrafo 4 del artículo 4.

292. Sin embargo, en las cláusulas de cambio de ruta de otras pólizas de fletamento se trata de conceder a los armadores libertades más amplias que las otorgadas en las Reglas de La Haya. En algunas de las respuestas a las encuestas realizadas por la secretaría se han criticado las cláusulas de los formularios normalizados de pólizas de fletamento, tales como las contenidas en la póliza Gencon y en la C (Ore) 7, así como en la póliza Nubaltwood, que otorgan a los armadores libertades muy amplias para desviarse de la ruta normal. La cláusula de la póliza Gencon estipula que:

> "El buque tiene libertad para hacer escala en cualquier puerto o puertos en cualquier orden, y para cualquier objeto, para zarpar sin prácticos, para remolcar y/o ayudar a buques en todas las situaciones, y también para desviarse con objeto de salvar vidas y/o bienes." 438/

293. En la Chamber of Shipping Baltic Wood Charter Party 1973 (Nubaltwood) se conceden a los armadores unas opciones casi ilimitadas en cuanto a la ruta que pueden seguir y los puertos en que pueden recalar. En la cláusula 13 se estipula que:

> "El buque tendrá libertad para zarpar sin prácticos, seguir cualquier ruta, dirigirse a y permanecer en cualesquier puerto o puertos, en cualquier orden, dentro o fuera de la ruta o en dirección contraria al puerto de destino o más allá de él, una o más veces, con objeto de aprovisionarse de combustible o de cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros, o con cualquier otro fin...".

294. En vista de ello, la redacción de esas cláusulas parecería tener una amplitud suficiente para proteger a los armadores contra las consecuencias de cualquier desviación. Pero el margen de libertad que las cláusulas de cambio de ruta conceden a los armadores ha dado lugar a numerosos litigios. Los tribunales ingleses han interpretado las cláusulas de desviación de manera muy restrictiva, aun cuando su redacción haya sido muy amplia. La práctica ha sido permitir las cláusulas de cambio de ruta que entran en el ámbito comercial del contrato, pero rechazar la aplicación de las cláusulas que, si tuvieran efectos, destruirían la finalidad comercial del contrato. En el caso Leduc v. Ward 439/, Lord Esher dijo: "Se ha aducido que la cláusula [las palabras "libertad para hacer escala en cualquier puerto en cualquier orden", también utilizadas en la cláusula de la póliza Gencon y de la póliza C (Ore) 7] concede la libertad de tocar en cualquier puerto del mundo. En este caso se trata de nuevo de la interpretación de una expresión mercantil utilizada en un documento comercial, y a mi juicio, el término en ese sentido sólo puede tener un significado, a saber, que los puertos, para hacer escala en los cuales se ha tenido intención de conceder libertad, han de ser sustancialmente puertos por los que se ha de pasar en el viaje considerado". Y en el asunto Stag Line v. Foscolo Mango 440/, Lord Atkins manifestó que: "Aun cuando se limite a uno o varios puertos del trayecto geográfico del viaje, como indudablemente creo que debe ser, el propósito de la escala debe mantenerse dentro de ciertos límites. No puede razonablemente entenderse que la libertad da el derecho de hacer escala o embarcar a amigos del armador con el fin de que el viaje sea de placer... Por mi parte estimo que el propósito buscado ha de ser comercial y que las partes deben considerar que dimana del viaje previsto del buque 441/". Si bien la cláusula está redactada con suficiente precisión, los tribunales o los árbitros es posible que no puedan limitar el alcance de la libertad del armador en cuanto a la ruta o los

puertos en que se va a hacer escala por referencia a lo que es razonable: por ejemplo, se ha sugerido que cuando se utilizan expresiones como "cualesquier puerto o puertos", lo que ocurre en la cláusula de la póliza "Nubaltwood" antes citada, tal vez sea difícil interpretarlas restrictivamente 442/.

295. Pueden plantearse problemas cuando una póliza de fletamente contiene a la vez una cláusula de cambio de ruta y una cláusula principal incorporando las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby en la póliza de fletamento. Surge entonces la cuestión de si las dos disposiciones se contradicen y en qué medida, así como de si en caso de conflicto cuál es la disposición que debe prevalecer. La situación es más complicada cuando la póliza de fletamento también incluye una cláusula de cambio de ruta para aprovisionamiento en combustible. Por ejemplo, la póliza Multiform 82 (revisión 86) contiene una cláusula principal (cláusula 33) incorporando las Reglas de La Haya-Visby en la póliza, y también una cláusula de cambio de derrota (cláusula 25) que es más restrictiva que el párrafo 4 del artículo 4 de las Reglas, pues sólo permite la desviación para salvar vidas o bienes y no admite ninguna otra razonable como es el caso en las Reglas de La Haya-Visby. Incluye asimismo una cláusula de aprovisionamiento de combustible P. & I. (cláusula 32) por la que se otorga al buque libertad, como parte del viaje contratado, para dirigirse a cualquier puerto o puertos, independientemente de que tales puertos estén dentro o fuera de la ruta o rutas directas y/o acostumbradas de los puertos de carga y descarga mencionados en la presente póliza, y aprovisionarse de combustible en cualquier cantidad, "se necesite o no esa cantidad para el viaje estipulado en la póliza".

296. Sin embargo, es dudoso que la desviación permitida en la cláusula con objeto de aprovisionarse de combustible para un viaje que no sea el estipulado en la póliza pueda considerarse como una desviación razonable y estar así justificada de conformidad con las Reglas de La Haya-Visby que están incorporadas en la póliza Multiform.

297. Por otra parte, en la póliza Norgrain 89 no se incorporan las Reglas de La Haya ni las de La Haya-Visby, pero incluye sin embargo una cláusula de aprovisionamiento de combustible P. & I. y una cláusula de cambio de ruta que contiene una disposición análoga a la de promulgación por los Estados Unidos de las Reglas de La Haya especificando que una desviación para cargar o descargar debe presumirse que no es razonable.

298. El efecto de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby sobre una cláusula expresa de desviación o de libertad de un conocimiento de embarque para el cual las Reglas sean de aplicación obligatoria, parece variar según los ordenamientos. Según la legislación inglesa la validez de una cláusula de cambio de ruta sólo se puede determinar mediante los principios del common law y, por lo tanto, es posible que no sea afectada por las Reglas. Se ha dicho que las Reglas han de interpretarse en el sentido de proporcionar meramente una protección adicional a los armadores 443/. Por otra parte, en los Estados Unidos parece que se aplica el criterio de ser o no razonable establecido en las Reglas de La Haya, pues los tribunales han indicado aparentemente que una "cláusula de viaje" o de libertad amplia debe interpretarse o limitarse en el sentido de que sólo autoriza una desviación razonable de la ruta normal 444/. En la República Federal de Alemania parece haberse adoptado un punto de vista similar 445/.

299. Sin embargo, no está claro que las mismas normas se apliquen al caso de una póliza de fletamento que incorpore mediante una cláusula principal las disposiciones de las Reglas de La Haya/La Haya-Visby (párr. 4 del art. 4) y contenga también una cláusula de desviación expresa según la cual las Reglas tengan una aplicación contractual y no imperativa como en el caso de los conocimientos de embarque. Los tribunales no parecen haber considerado específicamente esa situación. En el asunto The Agios Lazaros 446/ y al considerar el significado de la cláusula principal en el contexto de una póliza de fletamento, Lord Denning dijo que la cláusula incorporaba las Reglas de La Haya en la póliza de fletamento y la sometía a tales Reglas, de ser aplicables, y que, en caso de conflicto entre las Reglas de La Haya incorporadas y las demás disposiciones de la póliza del fletamento, eran las Reglas de La Haya las que debían prevalecer. La situación puede ser diferente cuando la cláusula de cambio de ruta expresa figura en una cláusula adicional mecanografiada y la cláusula principal que incorpora las Reglas de La Haya forma parte de las cláusulas impresas de la póliza de fletamento normalizada. Al juzgarse en Inglaterra el asunto Seven Seas Transportation Ltd. v. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) 447/, en el que la póliza de fletamento extendida en un formulario NYPE comprendía cláusulas adicionales mecanografiadas por las que se imponía una garantía absoluta de navegabilidad, el juez del Tribunal de Apelación observó que "las cláusulas mecanografiadas deben tener precedencia respecto de la cláusula principal impresa 24 por lo que han de prevalecer sobre las disposiciones del párrafo 1 del artículo 4 de la ley de los Estados Unidos incorporadas en la póliza".

300. En las cláusulas de cambio de ruta no se especifican las consecuencias de las desviaciones injustificadas. En las legislaciones nacionales parecen aplicarse enfoques diferentes para la cuestión. En el common law inglés y estadounidense la parte afectada por una desviación tiene derecho a considerarla equivalente a un incumplimiento que pone fin al contrato de transporte concluido en una póliza de fletamento o en un conocimiento de embarque 448/. Así pues, el resultado es anular cualquier derecho o excepción que el armador/transportista pueda invocar en virtud de su contrato colocándolo en la situación de un porteador público que sólo puede oponer tres causas de excepción: un "acto de Dios" (Act of God), la acción de los "enemigos de la Reina" (Act of the Queen's enemies) o los vicios propios de las mercancías. Sin embargo, en los países de derecho continental parece que el enfoque adoptado es diferente. Por ejemplo, en la legislación de la República Democrática Alemana y en la de la República Federal de Alemania se considera que una desviación injustificada constituye un quebrantamiento de contrato que faculta a los fletadores/propietarios de la carga únicamente a reclamar daños y perjuicios 449/.

301. Aunque en Inglaterra puede considerarse que las Reglas de La Haya/La Haya-Visby han modificado los principios del common law aplicables a la desviación injustificada 450/, la situación en los Estados Unidos parece ser diferente en el sentido de que se considera que las Reglas de La Haya han abolido los rígidos principios del common law que colocan al transportista en la posición de un asegurador después de la desviación y en su lugar le hacen incurrir en responsabilidad por los daños derivados de la desviación 451/.

E. Cláusulas de responsabilidad respecto de la carga

302. En las pólizas de fletamento por viaje, al igual que en las de fletamento por tiempo, suelen figurar disposiciones que tratan de la responsabilidad de los armadores por pérdidas o daños de la mercancía. En casi todos los fletamentos por viaje de buques tanque y en los fletamentos por viaje más modernos de carga seca, tal responsabilidad se basa en las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby. Esto se hace, bien con la incorporación de las Reglas a la póliza de fletamento, mediante una cláusula principal, bien con las leyes nacionales de aplicación de las Reglas en el país de embarque o de destino, bien con la inclusión de una cláusula expresa que recoja ciertas disposiciones de las Reglas.

303. El fletamento Multiform contiene una cláusula principal (cláusula 33) que incorpora las Reglas de La Haya-Visby a la póliza y a los conocimientos de embarque expedidos en virtud de ésta. Contiene asimismo una cláusula de excepciones generales (cláusula 28) que exonera "al buque, a su capitán y a los armadores y fletadores" de responsabilidad por "pérdidas o daños o demoras o deficiencias en el suministro, carga, descarga o entrega de la mercancía" como consecuencia de ciertos hechos, incluidos "incendios", a menos que se disponga expresamente otra cosa en la póliza de fletamento. Esa cláusula de excepción general se refiere presumiblemente a acontecimientos que quedan fuera del alcance de las Reglas de La Haya-Visby.

304. La "Nuvoy 84" en su cláusula 43, también dice que las disposiciones de las Reglas de La Haya se aplicarán a la póliza de fletamento y a todo conocimiento de embarque que se emita en consecuencia. Y respecto de los envíos a los que se aplican obligatoriamente las leyes nacionales de incorporación de las Reglas de La Haya, lo dispuesto en tales leyes prevalecerá. Dispone asimismo que las Reglas de La Haya-Visby se aplicarán a la póliza de fletamento en los tráficos donde esas Reglas sean obligatorias. La cláusula intenta seguidamente esclarecer ciertos extremos en relación con la incorporación de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby a la póliza de fletamento, tales como el significado de los términos "porteador" y "período de responsabilidad" en el contexto de la póliza. La cláusula también prevé excepciones generales, algo similares a las que figuran en la Multiform; no comprende, sin embargo, la excepción por incendio 452/.

305. Algunas pólizas de fletamento, en cambio, sólo incorporan ciertas disposiciones de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby o de la ley nacional de aplicación. La cláusula 40 de la Beepeevoy 2 "83" establece que "Las disposiciones de los artículos III (distintas de la regla 8), IV, V bis y VIII del anexo a la Ley del Reino Unido de 1971 de transporte de mercancías por mar se considerarán incorporadas in extenso a la presente póliza. Este fletamento se considerará un contrato de transporte de mercancías por mar al que se aplicarán dichos artículos, y los armadores tendrán derecho a la protección de esos artículos respecto de toda reclamación que se haga relacionada con la presente póliza". La segunda parte de la cláusula trata sólo de la protección de los fletadores frente a la responsabilidad por ciertos acontecimientos específicos. Así, la responsabilidad del armador se regirá sólo por las disposiciones de las Reglas de La Haya-Visby tal como han sido promulgadas en el Reino Unido y a diferencia de casi todos los demás fletamentos por viaje, no hay excepciones adicionales en favor de los armadores al margen de las excepciones de La Haya-Visby 453/.

306. La cláusula 36 de la póliza de fletamento estadounidense de fertilizantes, "Fertivoy 88", en lo que atañe a la navegabilidad del buque, se basa en las Reglas de La Haya-Visby y remite la responsabilidad por pérdida o daños de las mercancías a las leyes nacionales canadiense o estadounidense de aplicación de las Reglas. La cláusula también establece algunas excepciones generales, pero pone el acento en que "nada de lo que disponga la póliza de fletamento exonerará a los armadores de responsabilidad por el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones impuestas a los porteadores por la Ley canadiense de transporte de mercancías por agua de 1970 o la Ley estadounidense de transporte de mercancías por mar de 1936 454/.

307. Las disposiciones de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby respecto de la responsabilidad de la carga (que son idénticas en este particular) figuran fundamentalmente en los párrafos 1 y 2 del artículo 3 y en el artículo 4. El párrafo 1 del artículo 3 impone al porteador la obligación de ejercer una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegar. Dispone que "el porteador, antes y al comienzo del viaje, estará obligado a ejercer una diligencia razonable para: a) poner el buque en estado de navegar; b) armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente; c) preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás lugares del buque en que se carguen las mercancías, para su recepción, transporte y conservación". En la interpretación del derecho inglés, el requisito de diligencia razonable de ese artículo se aplicará no sólo al propio porteador sino a todas las personas que dependan de él incluidos sus empleados y agentes y contratistas independientes 455/. Por lo que respecta a la manipulación adecuada de la carga, el párrafo 2 del artículo 3 establece que "el porteador... procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas". Tal requisito, sin embargo, se establece bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4 que prevé una lista de peligros exceptuados. Hay que señalar también que la obligación del párrafo 1 del artículo 3 en cuanto al ejercicio de una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegar es una obligación absoluta, y por tanto un porteador que no haya ejercido una diligencia razonable para hacer al buque navegable no gozará de la protección de ninguna de las excepciones del artículo 4 (distintas de aquellas del párrafo 5 que usa la expresión "en ningún caso"), cuando la pérdida o daño de las mercancías vengan causados por la no navegabilidad del buque 456/.

308. El efecto y las dificultades de la incorporación de las Reglas de la Haya o de la Haya-Visby a las pólizas de fletamento, por medio de una cláusula principal o de otro modo, se tratan en otras secciones del presente informe 457/.

309. Varias pólizas-tipo de fletamento que se usan actualmente no incorporan, sin embargo, las Reglas al modelo impreso, aunque contienen diversas cláusulas que restringen la responsabilidad de los armadores por pérdida o daños de las mercancías.

310. Una de las más criticadas entre esas cláusulas es la de responsabilidad del armador en el fletamento Gencon. La cláusula 2 de esa póliza dice así:

"Los armadores serán responsables por la pérdida o daños a las mercancías o por el retraso en la entrega de éstas, solamente en el caso de que la pérdida, daño o retraso haya sido causado por la estiba inadecuada o negligente de las mercancías (a menos que la estiba haya sido realizada por los embarcadores o sus estibadores o empleados) o por la falta personal de la debida diligencia por parte de los armadores o su gerente para hacer que el buque esté en todos los aspectos en buen estado de navegabilidad y para asegurar que esté adecuadamente tripulado, equipado y aprovisionado o por la acción u omisión personal de los armadores o su gerente.

Los armadores no son responsables por ninguna pérdida o daño o retraso que se originen por cualquier otra causa, incluso por negligencia o falta del capitán o la tripulación o alguna otra persona empleada por los armadores a bordo o en tierra de cuyos actos serían responsables, de no ser por esta cláusula, o por innavegabilidad del buque a la carga o al comienzo del viaje o en cualquier momento.

Los daños causados por contacto o derrame, olor o evaporación de otras mercancías o por la naturaleza inflamable o explosiva o por el embalaje insuficiente de otras mercancías no se considerarán como originados por estiba inadecuada o negligente, aun cuando de hecho ésta hubiera sido la causa."

310a. La redacción de esta cláusula es particularmente confusa porque las expresiones usadas en las diferentes partes de la misma son poco coherentes. La primera frase, que constituye todo el primer párrafo, habla de "por la pérdida o daños a las mercancías o por el retraso en la entrega de éstas". La segunda frase que comienza con el segundo párrafo se refiere, aparentemente de un modo más general, a "ninguna pérdida o daño o retraso que se origine por cualquier otra causa". Y la tercera frase trata meramente de "los daños" en un contexto que parece relacionarse sólo con daños materiales de las mercancías 458/.

311. La cláusula fue entendida generalmente en el sentido de que exoneraba al armador de toda responsabilidad respecto de las reclamaciones sobre las mercancías, a menos que fueran causadas por una estiba indebida o por la negligencia personal de un director de la compañía naviera o de su gerente. Sin embargo, un análisis detallado de la escasa coherencia de la redacción por el Tribunal de Comercio inglés en Louis Dreyfus & Cie. v. Parnaso Cía. Naviera S.A. (The Dominator) 459/ condujo a la conclusión de que los armadores quedaban exonerados por la cláusula en el caso de pérdidas o daños materiales de las mercancías, pero no en el de pérdidas financieras (a menos, presumiblemente, de que esas pérdidas financieras se debieran a retrasos, pero tal cosa no era un extremo discutido en el asunto). No obstante, la decisión del Tribunal de Comercio fue revocada por el Tribunal de Apelación por otros motivos y así constituye un precedente dudoso. Con posterioridad, el Tribunal de Apelación en Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corporation (The Charalambos N. Pateras) 460/ sostuvo que la cláusula más bien similar del modelo Baltime abarcaba las pérdidas financieras de las mercancías al igual que las pérdidas materiales, pero la decisión fue a su vez anulada por la

Cámara de los Lores, en Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Limited (The TFL Prosperity) 461/, donde el Tribunal analizó la cláusula 13 de la Baltime frase por frase y palabra por palabra para llegar a una decisión y al proceder así criticó la redacción por considerarla "lamentablemente defectuosa". Esa observación se aplica igualmente a la cláusula 2 de la Gencon.

312. Con todo, una cláusula tal como la 2 de la Gencon en la práctica puede no beneficiar mucho al armador, ya que éste de ordinario no será capaz de limitar su responsabilidad respecto de los propietarios de las mercancías en los conocimientos de embarque en términos que les sean más bien favorables y podrá tener dificultades para recabar una indemnización del fletador 462/. Tal vez en parte por este motivo las pólizas-tipo más modernas, y todos los modelos para buques tanque, incorporan directamente las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, con lo que el armador será responsable ante el propietario de las mercancías (a menos que el propietario de éstas sea el fletador mismo) en cualquier caso en la medida que establecen las Reglas 463/.

313. En el asunto Ben Shipping Co. v. An-Broad Bainne (The C. Joyce) 464/, el fletamento se hizo con arreglo a un modelo Gencon revisado que disponía que "todos los conocimientos de embarque firmados en virtud del fletamento incluirán una cláusula principal". Los armadores fueron considerados responsables ante los propietarios de las mercancías, que eran los endosatarios del conocimiento de embarque sometido a las Reglas de La Haya, aunque no lo fueran en virtud de la cláusula 2 de la Gencon. La reclamación de los armadores de una indemnización (en razón de una condición tácita) por daños y perjuicios contra los fletadores fue rechazada por el Tribunal de Comercio inglés. El juez Bingham hizo el siguiente comentario: "El argumento central de los armadores contra esta conclusión era que la cláusula 2 define la esfera de responsabilidad de los armadores que se deriva de la póliza de fletamento. Respecto de los daños y perjuicios a los que no alcanza esa cláusula, los armadores no serán responsables. Por tanto, cuando éstos respondan ante terceros con los que los fletadores hayan negociado los conocimientos, se debería entender claramente que los fletadores tendrán que indemnizar por las pérdidas. Pero, a mi juicio, el argumento parte de una premisa defectuosa. La cláusula 2 define la esfera de responsabilidad de los armadores respecto de los fletadores. La cláusula sobre conocimientos de embarque prevé la emisión de conocimientos en una forma que asigna a los armadores mayores responsabilidades respecto de los endosatarios. La póliza de fletamento ha de interpretarse como un todo. A falta de un lenguaje apropiado no puede darse un peso preponderante a una disposición a expensas de otra. La cláusula sobre conocimientos de embarque forma parte de la póliza de fletamento exactamente igual que la cláusula 2" 465/.

314. Otras cláusulas sobre responsabilidad respecto de las mercancías adolecen de un texto anticuado y están redactadas de tal modo que dejan sin aclarar qué causas de pérdida o daños de la carga son responsabilidad de los armadores. La cláusula 20 de la Mediterranean Iron Ore Charter (The C (Ore) 7) y la cláusula 19 de la póliza Synacomex Grain -ambas todavía de uso general- constituyen ejemplos de tales cláusulas anacrónicas. La póliza C (Ore) 7 dice:

"Un acto de Dios o de enemigos de la Reina, detención o coerción por soberanos, autoridades o gentes, cuarentena, incendio a bordo, en las bodegas, en gabarras o en tierra, hielos, baratería del capitán o de la tripulación, enemigos, piratas, ladrones en tierra o mar, accidentes y daños en calderas y maquinaria y detención por tal causa, colisiones, encalladuras, echazón, o cualquier acto, negligencia, falta o error de juicio del piloto, capitán o tripulación u otros empleados de los armadores en la administración o navegación del buque, y cualesquiera otros peligros y accidentes de mares, ríos y canales sea cual fuere su índole y características, antes y durante dicho viaje, quedarán exceptuados... El buque no será responsable de las pérdidas de vidas por causa de explosión, estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier defecto oculto del casco salvo que se deban a no haber ejercido una diligencia razonable los armadores del buque colectiva o individualmente o el gerente del buque."

315. Tal redacción puede haber sido apropiada para los fletamentos de comienzos de siglo cuando la C (Ore) 7 se introdujo por vez primera, pero hoy sirve sólo para confundir.

F. Cláusulas de avería gruesa

316. Cuando tanto el buque como la mercancía quedan expuestos a un peligro común y parte de la carga del buque se sacrifica intencionadamente, o se incurre en un gasto extraordinario para evitar el peligro, tal pérdida o gasto será objeto de una contribución por avería gruesa y se repartirá entre el buque, cargamento y flete en proporción al valor que se haya salvado de cada uno de ellos. La doctrina de la avería gruesa tiene orígenes muy antiguos. Se remonta a la Ley de Rodas y ha sido adoptada en todos los países que se dedican al comercio marítimo. En su aplicación, sin embargo, diferentes países adoptaron normas distintas, de suerte que, a mediados del siglo XIX, existían discrepancias sustanciales en el derecho y la práctica de la avería gruesa en todo el mundo. Se hicieron varios intentos para introducir una uniformidad internacional al respecto que condujo a que se adoptara un conjunto de reglas sobre la avería gruesa en 1877 denominadas "Reglas de York y Amberes". Las Reglas han sido revisadas y enmendadas en varias ocasiones y la última modificación se hizo en una conferencia del Comité Marítimo Internacional (CMI) celebrada en 1974 466/.

317. Las Reglas de York y Amberes se incorporan ahora con carácter general a las pólizas de fletamento, conocimientos de embarque y pólizas de seguro marítimo, ya que por sí mismas no tienen fuerza legal excepto por vía contractual. Así, el modelo Gencon, en su cláusula 11, establece que "la avería gruesa se liquidará según las Reglas de York-Amberes 1974, y los propietarios de la mercancía pagarán la contribución de la mercancía a los gastos generales, aun cuando éstos hubieran sido precisos debido a negligencia o falta de los empleados de los armadores". La póliza Scancon, cláusula 12, dice simplemente que "la avería gruesa se liquidará con arreglo a las Reglas de York-Amberes de 1974". Las pólizas de fletamento más modernas tal como Norgrain 1989, en su cláusula 40, y Multiform 82 (revisión 86), en su cláusula 26, requieren, además, que en la póliza se especifique el lugar de liquidación de la avería gruesa.

318. Las críticas mayores en las respuestas a las encuestas de la secretaría son que las cláusulas de avería gruesa en las pólizas-tipo de fletamento a veces no especifican dónde se procederá a la liquidación y que a veces no existe coordinación entre el lugar de la liquidación de la avería gruesa, el lugar de arbitraje y el derecho aplicable. Todo análisis de los argumentos que se esgrimen en pro y en contra de que se conserve el concepto de avería gruesa en el comercio marítimo queda fuera del alcance de este informe.

G. Cláusulas de arbitraje

319. En casi todas las pólizas de fletamento figura una cláusula de arbitraje que dispone que todas las controversias a que dé lugar la póliza se someterán a arbitraje. Existen, sin embargo, pólizas-tipo que no contienen tal cláusula. Así, se han hecho críticas a esos modelos de fletamento, tales como por ejemplo, las pólizas-tipo Gencon y C (Ore) 7 en las que no aparece para nada una cláusula de arbitraje. Tal cosa puede hacer que en las adiciones a la póliza se incluya una cláusula de arbitraje, lo que es poco apropiado "... al negociar un contrato, por lo general la última cosa en que está pensando un corredor o un principal en las controversias, y se prestará así poca atención a la redacción de la propia cláusula de arbitraje, como no sea quizá para considerar a veces a dónde se acudirá en tal caso. Esto conduce incluso hoy, en asuntos en que no figura en el contrato una cláusula impresa de arbitraje, a que se importen cláusulas nebulosas y poco satisfactorias tales como "arbitraje en Londres" o "arbitraje en Londres del modo habitual", que pueden prestarse a complicaciones impensables" 467/.

320. No todas las cláusulas de arbitraje impresas que figuran en las pólizas-tipo de fletamento tienen un significado suficientemente claro. La Centrocon ha suscitado muchas controversias. En su forma original dispone de un plazo de tres meses desde la "descarga final" para presentar una reclamación y designar un árbitro. En los modelos revisados se establecen, de modo diverso, plazos de seis, nueve y doce meses para notificar la reclamación y nombrar al árbitro. La forma original de la cláusula que se incorpora frecuentemente como cláusula adicional en otras pólizas dice así:

> "Todas las controversias eventuales sobre el presente contrato, a menos que las partes se pongan de acuerdo en un solo árbitro, se someterán al arbitraje definitivo de dos árbitros que ejerzan su actividad en Londres y que sean miembros de la Conferencia del Báltico y que se dediquen al comercio marítimo o de granos, siendo designado cada uno de ellos por cada parte con facultades para designar a su vez un juez árbitro. Toda reclamación habrá de hacerse por escrito y el árbitro del demandante será designado en el plazo de tres meses a contar de la descarga final y cuando esta disposición se incumpla la reclamación se considerará radicalmente nula. No se cuestionará o invalidará ningún laudo con la alegación de que cualquiera de los árbitros no reúne los requisitos señalados, a menos que se objete su actuación antes de que se dicte el laudo."

321. La brevedad de los plazos y la diversidad de los períodos en las cláusulas de arbitraje "revisadas" de la Centrocon son una trampa para incautos. Asimismo, cuando la cláusula de arbitraje Centrocon se incorpora a pólizas distintas de la de fletamento para un solo viaje, para las que estaba concebida la cláusula, surgen dificultades para determinar la fecha de la

"descarga final" a los efectos de calcular los plazos. El asunto Agro Company of Canada Limited v. Richmond Shipping Limited (The Simonburn) 468/ era un caso más de incorporación de la cláusula de arbitraje Centrocon a un fletamento para viajes consecutivos. El juez hizo el siguiente comentario: "En materia de fletamentos y conocimientos de embarque se está produciendo constantemente un transvase completo de cláusulas de pólizas-tipo sin adaptación desde contratos para los que estaban concebidos a otros contratos a los que sólo pueden aplicarse con dificultad, hecho que no dice nada en favor del buen hacer de los corredores de fletamentos". En otro asunto Tradax Export S.A. v. Italcarbo Societa di Navigazione S.p.A. (The Sandalion) 469/, el Tribunal tenía que determinar cuál era el efecto de la cláusula de arbitraje Centrocon al incorporarse a un fletamento por tiempo con la póliza NYPE. Una vez más las palabras "descarga final" eran la causa de la confusión.

322. En las respuestas a las encuestas de la secretaría también se comentaron las dificultades causadas por las cláusulas de arbitraje en las pólizas-tipo y en las cláusulas adicionales que no especifican el derecho sustantivo que aplicarán los árbitos. Las cláusulas de arbitraje en los modelos más antiguos de fletamento y las cláusulas adicionales de arbitraje muchas veces especifican meramente el lugar de arbitraje que puede no ser determinante del derecho que se aplicará. Así, por ejemplo, la póliza Chamber of Shipping Fertilizers Charter 1942 (Ferticon), en su cláusula 17, dispone que:

> "Toda controversia a que dé lugar este fletamento se zanjará de acuerdo con las disposiciones de la Ley de arbitraje de 1950 en Londres..."

323. Y la póliza de fletamento soviética para madera de 1961 (Sovietwood), en su cláusula 24 a), requiere que:

> "Toda controversia a que dé lugar este fletamento se someterá a arbitraje en el país del demandado de conformidad con la ley y los procedimientos de arbitraje vigentes en ese país."

324. En ninguno de esos dos casos existe una estipulación acerca del derecho por el que se regirá la controversia, a diferencia del procedimiento de arbitraje. Tal cosa puede desembocar en una situación poco satisfactoria en que los árbitros tendrán que aplicar un derecho con el que no estén familiarizados 470/. Esto puede suceder cuando el lugar de arbitraje sea un determinado país, pero cuando las partes y el contenido del contrato estén más estrechamente relacionados con el derecho de otro país; y en consecuencia se deduce que era intención de las partes que el derecho de este último país fuese por el que se rigiera el contrato, con independencia del lugar de arbitraje.

H. Cláusulas de indemnización

325. Es poco corriente encontrar cláusulas expresas de indemnización en las modernas pólizas de fletamento por viaje para carga seca, aunque a veces las partes insertan esas cláusulas en una adición a la póliza. Tales indemnizaciones pueden referirse a las responsabilidades en que incurrirán los armadores cuando su capitán firme conocimientos de embarque en la forma requerida por los fletadores. En el asunto Milburn v. Jamaica Co. 471/, la póliza de fletamento establecía que los fletadores tendrían que "indemnizar a los armadores por cualesquiera consecuencias que pudieran derivarse del hecho

de que el capitán cumpliera las instrucciones de los fletadores y firmara conocimientos de embarque". Según lo dispuesto en la póliza de fletamento, los armadores quedaban exonerados de responsabilidad por negligencia del capitán, pero los conocimientos de embarque firmados por éste a petición de los fletadores no contenían tal excepción de negligencia. El Tribunal inglés sostuvo que los armadores tenían derecho a ser indemnizados por los fletadores por la responsabilidad en que habían incurrido como consecuencia de un abordaje causado por negligencia del capitán.

326. Si bien es poco corriente encontrar cláusulas expresas de indemnización en las pólizas-tipo de fletamento por viaje para carga seca, no es raro encontrarlas en los fletamentos por viaje para buques tanque. Así la póliza STB Voy dispone que: "Los conocimientos de embarque se firmarán por el capitán a su presentación... Todos los conocimientos de embarque se harán sin perjuicio de este fletamento y el fletador indemnizará al armador por todas las consecuencias o responsabilidades que puedan derivarse de cualquier incompatibilidad entre este fletamento y algún conocimiento de embarque u otros conocimientos firmados por el fletador o sus agentes o por el capitán a petición de aquéllos o que pueda surgir por causa de una irregularidad en los documentos facilitados por el fletador o sus agentes".

327. En Boukadoura Maritime Corporation v. Société Anonyme Marocaine de l'Industrie du Raffinage 472/ un armador recibió una indemnización de un fletador en virtud de esa cláusula en circunstancias en que la declaración sobre la cantidad transportada que figuraba en el conocimiento de embarque presentado por los fletadores al capitán para su firma era inexacta y tal cosa se consideró que constituía una "irregularidad" en el sentido de la cláusula de indemnización.

328. Aun cuando no exista cláusula expresa de indemnización en la póliza de fletamento, esa indemnización podrá derivarse de la cláusula del fletamento que suele denominarse cláusula de "conocimientos de embarque". La cláusula 22 de la Multiform dice así: "El capitán firmará los conocimientos de embarque que se le presenten (pero de conformidad con los justificantes provisionales de la entrega) sin perjuicio de las disposiciones, condiciones y excepciones de la presente póliza. Si no fuera posible que el capitán firme los conocimientos de embarque, podrá autorizar por escrito a los agentes portuarios para que los firmen en su nombre de conformidad con los justificantes provisionales de la entrega". Por lo general, como por ejemplo en el formulario C de la Baltimore Berth Grain, Charter Party, la cláusula dispone que el capitán firmará los conocimientos de embarque "cuando se le presenten, sin perjuicio de lo dispuesto en la presente póliza de fletamento". El modelo Gencon y muchas otras pólizas de fletamento por viaje contienen disposiciones similares. Cuando en la póliza figure tal disposición y la responsabilidad que recaiga sobre los armadores en virtud de los conocimientos de embarque sea más amplia que sus responsabilidades con arreglo a la póliza de fletamento, los armadores tendrán derecho a repetir en la medida oportuna contra los fletadores cuando ellos (los armadores) incurran en una responsabilidad de conformidad con los conocimientos de embarque 473/. Si la naturaleza de la reclamación del armador contra el fletador en tales circunstancias se produce en virtud del derecho a una indemnización como consecuencia de la cláusula del conocimiento de embarque o bien corresponde a

una reclamación de daños y perjuicios por incumplimiento de la póliza de fletamento es algo que todavía no ha quedado bien determinado en el derecho inglés. Resulta poco satisfactorio que casi ninguna póliza-tipo de fletamento para carga seca establezca claramente en qué circunstancias existe derecho a indemnización.

Capítulo IV

EFECTOS DE LAS DISPOSICIONES DE LAS POLIZAS DE FLETAMENTO SOBRE TERCEROS TENEDORES DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

329. Hay muchas pólizas-tipo de fletamento por viaje que han sido recomendadas para que se utilicen conjuntamente con modelos normalizados de conocimientos de embarque. Así, se recomienda que el conocimiento "Congenbill" se use con la póliza "Gencon" y el North American Grain Bill of Lading con la "Norgrain". La razón de aunar modelos de conocimientos y pólizas estriba en que los primeros incorporan disposiciones de las últimas. Así, en el caso del Congenbill, el conocimiento dice en su anverso "El flete será pagadero según la póliza de fletamento de fecha..." y la cláusula 1 del reverso dispone que: "Se considerarán incorporados al presente documento todas las disposiciones y condiciones, cláusulas de facultades y excepciones de la póliza de fletamento, cuya fecha figura en el anverso".

330. Esta cláusula pretende que las disposiciones de la póliza de fletamento se apliquen, en la medida de lo posible, a las partes interesadas en la carga que no sean los fletadores -a saber los cargadores, que no son fletadores y los endosatarios del conocimiento de embarque, ya sean los destinatarios del cargamento, banqueros u otros. Dado que no suelen adjuntarse copias de la póliza de fletamento a los denominados conocimientos-póliza, cuando se negocian o transfieren los documentos de transporte marítimo a veces los banqueros pueden no aceptar tales títulos. No obstante, el endosatario de un conocimiento-póliza quedará obligado por las disposiciones de la póliza que se incorporan mediante una referencia en el conocimiento, aun cuando no haya llegado a ver dicha póliza 474/. Los conocimientos-póliza se utilizan sin embargo mucho, en particular en los embarques en que se recomiendan formularios de este tipo, como son los de cereales, minerales, madera, nitratos, petróleo y productos químicos. También se recomienda que se utilicen modelos uniformes de conocimientos-póliza con las pólizas generales Nuvoy, Britcont y Scancon, así como la Gencon.

331. Aun cuando el endosatario del conocimiento de embarque disponga como referencia de la póliza, no le será fácil saber, sin asesoramiento jurídico, cuáles de las diferentes disposiciones se incorporan al conocimiento. En el derecho inglés es ya sabido que las cláusulas de los conocimientos que incorporan "todas las condiciones" o "todas las disposiciones" de una póliza nunca surtirán el efecto de incorporar a éstos una cláusula de arbitraje de la póliza 475/. De ahí que varios modelo tipo de conocimientos-póliza, además de incorporar todas las "disposiciones, condiciones, cláusulas de facultades y excepciones" hagan especial referencia a la cláusula de arbitraje de la póliza. El Grainvoybill, el Biscoilbill, el Bimchemboy y el Orevoybill constituyen ejemplo de ello. Si el conocimiento se refiere en términos generales a la cláusula de arbitraje de la póliza, sin hacer referencia al número de la cláusula, los tribunales ingleses lo considerarán en general suficiente 476/. En cambio parece que en algunos países de derecho continental los tribunales no aceptarán la referencia a una cláusula de arbitraje en un conocimiento si éste no viene firmado por ambas partes.

332. Podría pensarse, por tanto, que si una norma de incorporación no hace referencia alguna a la cláusula de arbitraje de la póliza, ésta no se aplicará al conocimiento. Pero no siempre es así. En el asunto The Merak 477/, el Tribunal de Apelación sostuvo que una cláusula de un conocimiento que decía que se incorporarán a éste "todas las disposiciones, condiciones, cláusulas..." de una póliza producía el efecto de incorporar una cláusula de arbitraje de la póliza que, a su vez, se refería a los litigios del conocimiento de embarque. La cláusula de la póliza decía así: "Se someterá a arbitraje toda controversia que suscite esta póliza o cualquier conocimiento de embarque que se expida en virtud de la misma".

333. En cambio, en el asunto The Annefield 478/, los tribunales se negaron a incorporar una cláusula de arbitraje de la Centrocon que se refería a "todas las controversias que eventualmente surjan de este contrato..." y donde el conocimiento de embarque Centrocon incorporaba "todas las disposiciones" de la póliza "incluida la cláusula de negligencia". El juez Brandon, cuyo fallo fue ratificado por el Tribunal de Apelación, dijo:

> "En este asunto, me parece que hay que preguntarse qué pensaría un comerciante normal que tuviera a la vista ambos documentos sobre la aplicabilidad de la cláusula de arbitraje de la póliza a los litigios del conocimiento de embarque... Me parece que ese hipotético comerciante mantendría o podría mantener dudas al respecto y creo que la razón de ello en este caso es que no se han utilizado palabras concretas para indicar claramente lo que se pretendía."

334. El Tribunal en The Federal Bulker, (supra) llegó a una conclusión similar respecto de la interpretación del conocimiento de embarque y el formulario C de la póliza Baltimore.

335. Al llegar a esta conclusión en The Federal Bulker, el Tribunal de Apelación, que se consideró obligado por precedentes anteriores, hizo algunas afirmaciones que, ciertamente, ningún "comerciante normal" que tuviese a la vista a la vez un conocimiento y una póliza, y las correspondientes cláusulas de los mismos, se considerarían razonables. El conocimiento Berth Grain Baltimore form C contenía la cláusula siguiente: "Todas las disposiciones, condiciones y exenciones de la póliza de fletamento de fecha... se considerarán plenamente incorporadas al presente documento como si figurasen in extenso". La cláusula de arbitraje de la póliza Baltimore form C preveía que se someterán a arbitraje "todas las controversias que eventualmente surjan de este contrato...". El Tribunal de Apelación mantuvo que una lectura correcta del fallo de la Cámara de los Lores en el asunto Thomas v. Portsea Steamship Co. 479/ entrañaba que las palabras del conocimiento "Todas las disposiciones, condiciones y excepciones..." no bastaban para incorporar la cláusula de arbitraje de una póliza de fletamento, independientemente de cómo estuviese redactada esa cláusula. Así y todo, el Tribunal reconoció que las consecuencias de la anterior decisión del Tribunal de Apelación en The Merak, supra, eran que, si se incluía la palabra "cláusulas" en el conocimiento de embarque en vez de, o además de, "disposiciones" o "condiciones", la cláusula de incorporación se consideraría prima facie lo suficientemente amplia para incorporar una cláusula de arbitraje redactada adecuadamente en la póliza de fletamento. El magistrado Bingham dijo:

"Quizá el asunto The Merak fuese poco habitual, tal como dijo el magistrado Phillimore en The Annefield... Pero hay razones para afirmar que la referencia a las "cláusulas" basta en esta primera etapa para permitir la incorporación de una cláusula de arbitraje redactada de forma adecuada. Como es lógico [el abogado de los destinatarios de la carga], se basa mucho en esta decisión y argumenta que ofende al sentido común que una referencia a las "cláusulas sea suficiente para incorporar una cláusula de arbitraje y no lo sea una referencia a "las disposiciones".

Ese argumento me atrae hasta cierto punto pero me parece que es ahí, tal como se deduce de una lectura conjunta de Thomas v. Portsea y The Merak, donde se traza la línea divisoria. No creo que podamos, ni tampoco creo que sea conveniente en todas las circunstancias, dar a la expresión "disposiciones" un sentido que se le denegaba en Thomas v. Portsea."

336. Así pues, en el estado actual del derecho inglés, parece que un tercero, tenedor de un conocimiento de embarque, que leyera un conocimiento-póliza que hablase de la incorporación de todas las "disposiciones y condiciones" de una póliza, podría presumir -si el conocimiento se rigiera por el derecho inglés (lo que, de todos modos, no podría saber sin ver la póliza de fletamento)- que no quedaba obligado por una cláusula de arbitraje de la póliza de fletamento. Pero si el texto de incorporación hablase también de las "cláusulas" de la póliza, podría quedar obligado por una cláusula de arbitraje, aunque no necesariamente.

337. Tal como se ha indicado, la situación se complica aún más si se tiene en cuenta la ley aplicable. Probablemente el tercero tenedor del conocimiento no podrá saber la ley que rige dicho conocimiento sin ver la póliza y contar con asesoramiento jurídico. (Más adelante se trata de la cuestión de la ley aplicable). Si ésta es la de los Estados Unidos, parece que se aplicarán principios diferentes que en el caso del derecho inglés. En el asunto Son Shipping v. De Fosse and Tanghe, 480/, el Tribunal de Apelación hubo de pronunciarse sobre los efectos de la cláusula de un conocimiento del siguiente tenor:

"Este transporte se llevará a cabo en virtud y de conformidad con las disposiciones de la póliza de fecha... y se aplicarán todas las disposiciones cualesquiera que sean de la mencionada póliza, excepto la tarifa y pago del flete que se especifican en ella, disposiciones que regirán los derechos de las partes interesadas en dicho transporte."

338. En el fallo se dijo que este texto incorporaba efectivamente una cláusula de arbitraje de la póliza que obligaba a los tenedores del conocimiento de embarque.

339. Aparte de las cláusulas de arbitraje no es en absoluto fácil determinar qué otras disposiciones de la póliza se suman al conocimiento a la vista de las palabras utilizadas. La sola mención de "otras condiciones" de una póliza aparte del pago del flete no sirve para incorporar al conocimiento las cláusulas de excepción de la póliza 481/. Tal cláusula de incorporación únicamente introducirá condiciones que se aplicarán directamente a la parte

que se hace cargo de la mercancía 482/. No incorporará, en cambio, una cláusula de cesación 483/. Tampoco una cláusula de evidencia concluyente de la póliza 484/. Pero sí cláusulas de retención (véase infra) y disposiciones sobre demoras en el puerto de descarga 485/.

340. Por otra parte, la referencia a las "disposiciones" de la póliza de fletamento puede tener un mayor efecto, en particular si se combina con las expresiones que figuran habitualmente en muchas pólizas de fletamento modernas, como "todas las disposiciones, condiciones, cláusulas de facultades y excepciones". El juez Goff en Garbis Maritime Corporation v. Philippine National Oil Co. (The Garbis) 486/ dijo que claramente las palabras generales de incorporación podían ser eficaces respecto de las disposiciones de la póliza "que se refieren al envío, transporte y descarga de las mercancías y pago del flete, siempre naturalmente que las disposiciones de la póliza sean coherentes con las del conocimiento de embarque". Sin embargo, en el asunto The Garbis, el conocimiento preveía que habían de incorporarse "todas las disposiciones, cualesquiera que sean" (el subrayado se ha añadido) de la póliza, excepto la tarifa y el pago del flete y se estimó que tales palabras eran lo suficientemente amplias para incorporar una cláusula relativa a la carga de las mercancías y no simplemente al transporte y entrega de las mismas.

341. De todo ello se deduce que las disposiciones de la póliza sobre la carga, estiba y descarga de las mercancías pueden tener efectos importantes sobre terceros tenedores de conocimientos-póliza (incluso si el conocimiento de embarque está sometido a las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby) cuando las palabras de dicho conocimiento por las que se incorpora la póliza se redactan de forma amplia. Si ocurre esto, el tercero tenedor del conocimiento podrá encontrarse, por ejemplo, con que no puede reclamar al armador en virtud de tal conocimiento por daños sufridos por la mercancía durante la carga o estiba. Esto sucederá si la póliza contiene disposiciones que eximen al armador de la responsabilidad de la carga y la estiba. Tales disposiciones, si existiera una cláusula amplia de incorporación, podrían considerarse parte del contrato de conocimiento de embarque. No quedarían anuladas por el párrafo 2 del artículo 2 de las Reglas de la Haya según el cual "el porteador, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas" porque, según el derecho inglés, tales palabras no definen el alcance de los servicios sino las condiciones en que ha de realizarse el servicio convenido 487/.

342. En relación con la carga, la estiba o la descarga, las Reglas de La Haya, sólo imponen obligaciones al armador si éste se ha obligado contractualmente. Si, según una póliza, el armador queda exonerado de las obligaciones de cumplimiento, lo estará también de la responsabilidad de cargar, estibar o descargar frente a un tercero tenedor de un conocimiento de embarque, siempre que tal conocimiento y la póliza contengan cláusulas redactadas de una forma suficientemente amplia. Tal cosa ocurrirá aun cuando el conocimiento se rija por las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby; incluso si el tercero tenedor del conocimiento de embarque no ha visto nunca la póliza a la que se hace referencia ni ha tenido ninguna noticia por anticipado de las cláusulas pertinentes de la misma.

343. Las cláusulas de legislación, tiempo de plancha y demoras, así como las de retención, son otras disposiciones que pueden afectar al tercero tenedor de un conocimiento de embarque.

344. Por lo que se refiere a las cláusulas de legislación -aquellas que determinan la ley por la que ha de regirse el contrato-, algunos modelos-tipo de conocimientos-póliza incorporan expresamente al conocimiento la cláusula de legislación de la póliza que corresponda. Así, el conocimiento de líquidos químicos Bimchemvoybill prevé que "Todas las disposiciones y condiciones, cláusulas de facultades y excepciones de la póliza cuya fecha figura en el anverso, incluidas la cláusula de riesgo de guerra (cláusula 36) y la cláusula de legislación y arbitraje (cláusula 39) quedan incorporadas expresamente por la presente disposición". La cláusula 39 de la póliza Bimchemvoybill dispone la aplicación del derecho inglés, del estadounidense o de cualquier otro que hayan elegido las partes en la póliza e indicado en el correspondiente recuadro de la primera página de ésta. En el conocimiento Biscoilvoy (aceites vegetales) y en el Orevoybill se incorporan también expresamente las cláusulas de legislación.

345. Sin embargo, la ley que ha de aplicarse a un conocimiento puede establecerse en la póliza incluso sin que se haga en el primero referencia concreta a la cláusula de legislación de la póliza. "Cuando un conocimiento incorpore varias cláusulas de una póliza, la legislación de esta última se aplicará por lo general al primero, en aras de la intención presunta de las partes y de la conveniencia mercantil" 488/. En el asunto Njegos, se enviaron mercancías desde Argentina en virtud de una póliza formalizada en Inglaterra que contenía una cláusula de arbitraje en Londres. Tales mercancías se transportaron en un buque yugoslavo a Noruega y Dinamarca. Los tenedores de los conocimientos de embarque que incorporaban condiciones de la póliza iniciaron actuaciones en Inglaterra con el argumento de que aun cuando la cláusula de arbitraje en Londres no estaba incorporada al conocimiento, éste debía regirse por la misma ley que la póliza cuya cláusula se había incorporado.

346. Las cláusulas de tiempo de plancha y de demoras relativas al puerto de descarga se incorporarán a los conocimientos, incluso con una cláusula de incorporación mínima. Las que se refieran al puerto de carga así como al puerto de descarga podrán también incorporarse hasta el punto de hacer responsable personalmente al tenedor del conocimiento de embarque de las sobrestadías devengadas en el puerto de carga si se utilizan vocablos suficientemente amplios en el conocimiento y si de la cláusula de la póliza puede deducirse claramente que impone al consignatario, así como al fletador, la obligación de pagar tales sobrestadías 489/. Pero, en cambio, una cláusula que exija en una póliza que "el fletador" pague las demoras en el puerto de carga no podrá entenderse que se refiere "al consignatario", y que éste sea personalmente responsable de las demoras del puerto de carga, incluso si el conocimiento incorpora "todas las disposiciones, cualesquiera que sean" de la póliza 490/.

347. Una cláusula de retención de una póliza podrá tener efectos todavía más gravosos respecto de terceros tenedores de conocimientos de embarque, al poder efectivamente obligarlos a pagar cantidades adeudadas en razón de las mercancías, sobre las cuales no tienen ninguna responsabilidad personal y antes de que hayan adquirido ningún interés en ellas. Por ejemplo, el tenedor

de un conocimiento en virtud del contrato de compraventa puede que no responda de las sobrestadías devengadas en el puerto de carga, si bien un derecho de retención sobre la carga en relación con las demoras tanto en el puerto de carga como de descarga se incorporará efectivamente al conocimiento que simplemente se refiera a "otras condiciones de la póliza" 491/, de suerte que el consignatario puede tener que pagar tales cantidades para conseguir liberar sus mercancías de la retención, aun cuando personalmente no tenga responsabilidad alguna por las demoras 492/. Por las mismas razones, un tercero tenedor de un conocimiento puede tener que cancelar un privilegio por falso flete que también se incorporará al conocimiento procedente de una póliza mediante una referencia general a "otras condiciones de la póliza" 493/.

348. Un problema relativamente frecuente vinculado con los efectos de las cláusulas de las pólizas sobre terceros tenedores de conocimientos de embarque es el de determinar qué póliza es la que se incorpora al conocimiento.

349. Algunas de las cláusulas de los conocimientos de embarque se refieren sin más a la incorporación de las disposiciones o condiciones "de la póliza" (o utilizan una expresión semejante) sin identificar tal póliza realmente. En tales casos, los tribunales ingleses "presupondrán que se trata de cualquier póliza en virtud de la cual se transporten las mercancías" 494/. Este criterio fue el que se siguió en el asunto K/S A/S Seateam v. Iraq National Oil Co. (The Sevonia Team) 495/, con el razonamiento de que eso era lo que se presumía si las mercancías se transportaban en virtud de una póliza por viaje. Tal presunción no sería posible si la única póliza a cuyo tenor se transportaban las mercancías era por tiempo. Pero independientemente de ese aspecto, las consecuencias podrían ser que un tercero tenedor de un conocimiento se vea obligado por las disposiciones de una póliza que ni tan siquiera se identifica por su fecha en el conocimiento.

350. La situación se complica cuando hay más de una póliza en virtud de la cual se transportan las mercancías. Así ocurrió en el asunto Pacific Molasses v. Entre Ríos Compañía Naviera (The San Nicholas) 496/. Aquí el buque se había fletado por viaje y los fletadores lo habían después subfletado, de suerte que existían dos fletamentos por viaje. La póliza principal estaba sometida al derecho inglés, pero no así la subpóliza, y en la especie era el tenedor del conocimiento el que pretendía que éste incorporaba la póliza primera y por tanto que el conocimiento quedaba también sometido al derecho inglés. Se decidió que cuando, como en este caso, un conocimiento se refería a una póliza, pero no daba su fecha, había que presumir en general que, al haber más de una póliza por viaje, la referencia atañía a la principal. El fundamento del fallo era que de la póliza primera era parte el armador y dado que el conocimiento en este asunto se emitió por éste o en nombre de éste, había que presumir que la intención era referirse a esa póliza 497/.

351. La dificultad de tal criterio para un tercero tenedor de un conocimiento de embarque que compra las mercancías estriba en que lo más probable es que conozca la subpóliza en virtud de la cual se transporta el cargamento y puede no resultarle evidente, con simplemente observar el conocimiento de embarque y la póliza, que ésta en realidad es una subpóliza y que existe también una póliza por viaje principal.

352. La situación podría ser diferente si fuese el fletador quien hubiese emitido el conocimiento o una persona en su nombre. En tal caso, podría mantenerse que era la subpóliza a la que se pretendía hacer referencia. Pero desde el punto de vista del tercero tenedor del conocimiento, esto sólo añade otro elemento de incertidumbre cuando se trata de determinar qué disposiciones de la póliza se incorporan al conocimiento en su poder.

353. Además, la situación también variará si la póliza principal es por tiempo. Dado que muchas de las disposiciones y cláusulas de una póliza por tiempo no pueden incorporarse a un conocimiento de embarque, se incorporará la subpóliza siempre que figure en un formulario por viaje 498/.

Conclusión

354. De todo lo anterior cabe deducir que las disposiciones de la póliza pueden tener efectos sobre terceros tenedores de conocimientos de embarque en varios aspectos importantes y se sugiere que, al estudiar la normalización, armonización y mejoramiento de las disposiciones de las pólizas y la necesidad de tomar medidas legislativas de ámbito internacional, se tengan debidamente en cuenta los intereses de esos terceros, así como los de fletadores y armadores.

Capítulo V

POLIZAS DE FLETAMENTO Y LEGISLACION OBLIGATORIA

355. En varias de las respuestas a las encuestas de la secretaría se apoyó vigorosamente la aplicación de una legislación obligatoria a las pólizas de fletamento con miras a evitar dificultades e incertidumbres derivadas, entre otras cosas, de la aplicación de regímenes diferentes de responsabilidad a los conocimientos y a las pólizas.

356. En efecto, en algunos países se aplica imperativamente una legislación a las pólizas de fletamento. En la URSS, las disposiciones del capítulo VIII de la Ley de transporte marítimo mercante de 1968, por la que se rigen los contratos de transporte de mercancías por mar, se aplican obligatoriamente tanto a los conocimientos de embarque como a las pólizas de fletamento por viaje. Con arreglo al artículo 119, "En las relaciones mutuas entre organizaciones soviéticas, y en los casos expresamente mencionados en este capítulo, será nulo todo acuerdo entre las partes que se oponga a lo dispuesto en el presente capítulo". Parece, sin embargo, que cuando una de las partes en la póliza de fletamento es un extranjero, ciertas disposiciones del capítulo VIII se aplican obligatoriamente. Entre ellas figuran los artículos siguientes:

357. Artículo 129, sobre navegabilidad del buque, que dispone:

> "El porteador, a su debido tiempo antes del comienzo del viaje, deberá poner el buque en estado de navegar es decir, tendrá que asegurar que el buque está acondicionado técnicamente para el viaje y equipado debidamente, con la tripulación y los pertrechos necesarios, y hacer que bodegas y demás compartimentos en que se transportan las mercancías estén listos para la recepción, transporte y preservación adecuados de las mismas.
>
> El porteador no incurrirá en responsabilidad si demuestra que la no navegabilidad del buque se debía a defectos que no podía haber descubierto con la debida diligencia (vicios ocultos). Será nulo todo pacto entre las partes que contradiga las disposiciones del primer párrafo del presente artículo."

358. Artículo 160, sobre responsabilidad por daños o pérdidas de las mercancías, que dice así:

> "El porteador responderá de toda pérdida, menoscabo o daño de las mercancías recibidas para su transporte, a menos que demuestre que tal pérdida, menoscabo o daño se produjo sin culpa por su parte, en particular por:
>
> 1) fuerza mayor;
>
> 2) peligros y accidentes del mar y otros aspectos relacionados con la navegación;

3) salvamento de vidas humanas, buque y bienes;

4) incendio no debido a negligencia del porteador;

5) actos u órdenes de autoridades (movilización, detención, cuarentena, etc.);

6) actos de guerra o movimientos populares;

7) actos u omisiones del expedidor o del consignatario;

8) vicios ocultos de las mercancías, sus características, o desgaste natural;

9) defectos, no manifiestos, en el receptáculo o embalaje de las mercancías o en el maderaje;

10) insuficiencia o falta de claridad de las marcas o etiquetas;

11) huelgas u otras circunstancias que entrañen cesación o restricción del trabajo, ya sea con carácter general o parcial.

La responsabilidad del presente artículo empezará desde el momento en que las mercancías se reciban para su transporte y se mantendrá hasta su entrega.

Las estipulaciones que difieran de lo dispuesto en el presente artículo se considerarán nulas, con la excepción de las que se refieran a la responsabilidad en los períodos comprendidos entre la recepción de las mercancías y su carga y entre su descarga y entrega."

359. En los Códigos Marítimos de los países escandinavos, las pólizas de fletamento por viaje en esos países o entre ellos quedan sometidas a una legislación obligatoria en lo que se refiere a la responsabilidad respecto de la carga. Según la sección 168 del Código Marítimo noruego "Las disposiciones que figuran en las secciones 108 a 123 [que se refieren a la responsabilidad del porteador respecto de las mercancías...] no podrán modificarse, cuando se aplique el derecho noruego de conformidad con la sección 169, en detrimento del armador, fletador o receptor...". Y con arreglo al primer párrafo de la sección 169, el transporte quedará sometido a normas imperativas aun cuando no se expida conocimiento de embarque y las mercancías se transporten en virtud de una póliza de fletamento. Ese párrafo dispone: "El transporte del comercio de cabotaje en Noruega, Dinamarca, Finlandia y Suecia y el comercio entre esos Estados quedará sometido a la legislación del Estado desde donde se efectúe. Esta disposición se aplicará incluso si no se emite conocimiento de embarque".

360. Los tratadistas de otros países han reconocido los problemas inherentes a que exista un régimen obligatorio que se aplique a las mercancías transportadas con arreglo a conocimientos de embarque y no haya un sistema universal respecto de las mercancías transportadas mediante póliza. Per Gram, ya fallecido, que fue Director Gerente del Club de Defensa de los armadores septentrionales, de Oslo, y Presidente del Comité de Documentación de Intertanko, tras un examen de estas cuestiones, manifestó:

"En lo que atañe al transporte marítimo, la unificación mediante convenios interregionales y legislación obligatoria sobre la responsabilidad de la carga se limita al transporte con conocimientos de embarque. Las Reglas de La Haya, sin embargo, se incorporan muchas veces expresamente a las pólizas de fletamento por la "claúsula principal". Así, las cuestiones de pérdidas, daños y retrasos de las mercancías quedan cubiertas con esa incorporación; en otras palabras, se prevé responsabilidad con respecto a la navegabilidad, cuidado de las mercancías, y transporte a su debido tiempo sin desviaciones injustificadas... La única esfera donde se ha sugerido una legislación internacional obligatoria para las pólizas de fletamento es la que hasta ahora ha estado cubierta por las disposiciones sobre conocimientos de embarque, esto es, la responsabilidad respecto de la carga. Tal cosa no debería suscitar problemas difíciles excepto en lo que se refiere a su alcance: ¿qué tipos de póliza de fletamento deberían quedar cubiertos? ¿Por viaje? ¿Para viajes consecutivos? ¿Incluso en fletamentos por tiempo o de buques sin tripulación? Tales normas deberían aplicarse sólo a contratos en los que se evidencia una relación directa entre el porteador y la carga, como la de los conocimientos de embarque." 499/

361. Del posible alcance de la legislación obligatoria se trata más adelante en la siguiente nota: "Al menos, un conocimiento de transporte ocasional quedaría incluido desde su expedición y no sólo desde el momento en que se negocia. El sistema actual en virtud del cual la responsabilidad del porteador puede variar de la Gencon 2 a las Reglas de La Haya cuando el cargador o fletador deciden negociar el conocimiento, es extraño y origina difíciles recursos... Si se estima necesario aplicar una reglamentación obligatoria a lo que se hace universalmente mediante una cláusula principal -sea cual fuere la aplicabilidad geográfica- una solución simple sería aplicar normas obligatorias a todo porteador que expida cualquier tipo de recibo de la carga, ya sea un conocimiento, una carta de porte o una carta de flete anexa" 500/.

362. Acaso pueda decirse que las Reglas de La Haya o de La Haya Visby se incorporan a las pólizas "universalmente", pero lo que no es en modo alguno cierto es que se incorporen invariablemente. La póliza Gencon, por ejemplo, se suele utilizar sin ninguna cláusula principal y en muchas pólizas las Reglas de La Haya o de La Haya Visby sólo se incorporan parcialmente. Por ello, otros autores son partidarios acérrimos de la necesidad de una legislación imperativa sobre responsabilidad por la carga en las pólizas. Por ejemplo, en los Estados Unidos, Gilmore y Black en The Law of Admiralty 501/, dicen:

"No existen normas en este país (ni en general en otros lugares) que regulen las disposiciones de las pólizas, como ocurre con los conocimientos que se rigen por la Ley de transporte de mercancías por mar. Parece que tradicionalmente se ha estimado que el poder de negociación de fletadores y armadores era prácticamente igual y que se les podía dejar contratar libremente, situación que no se da en absoluto cuando se trata de buques de línea regular y cargadores de mercancías en bultos... Recientemente, esa libertad contractual puede estar cambiando. En el asunto Bisso v. Inland Waterways, Corp. ... el Tribunal Supremo utilizó un lenguaje que se podría aplicar a las pólizas de fletamento,

cuando hay en realidad una disparidad en el poder de negociación. Hasta la fecha, el Tribunal no se ha pronunciado sobre este tema; los fallos de los Tribunales Federales de Instancia presentan cierta ambigüedad. Obviamente sólo el Tribunal Supremo podrá decidir de forma autorizada si ha de prevalecer y hasta qué punto la regla Bisso en los casos de pólizas. Parece que cualquier solución realmente práctica pasaría por una convención internacional, comparable a aquella en que se basa la Ley de transporte de mercancías por mar: es sumamente problemática la afirmación tajante de una "política pública" nacional en esta esfera que es de las más internacionales..." (El subrayado se ha añadido.)

363. Otros autores han señalado también las dificultades legales que existen actualmente en las relaciones entre pólizas de fletamento y conocimientos de embarque en lo tocante a la responsabilidad por la carga. Así, Scrutton en Charter parties 502/ dice: "Una de las dificultades más importantes que se plantean con las Reglas, en su forma tanto actual como original, es la de determinar la situación de un conocimiento que se expide en virtud de una póliza". Se plantean problemas en cuatro grandes áreas: primero, respecto al alcance de la aplicación de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby a los conocimientos expedidos en virtud de pólizas; segundo, a los efectos de incorporar contractualmente las Reglas a las pólizas por medio de una cláusula principal; tercero a la interpretación de las pólizas a las que se han incorporado las Reglas o de las que se han excluido éstas; y cuarto, a las reclamaciones de indemnización entre fletadores y armadores en virtud de pólizas de fletamento.

A. Aplicación de las Reglas a los conocimientos de embarque expedidos en virtud de pólizas de fletamento

364. A los efectos del presente estudio se presume que la póliza en virtud de la cual se expiden los conocimientos, con arreglo a sus propias disposiciones, no queda sometida a las Reglas o al menos no queda totalmente sometida a ellas. Los conocimientos expedidos en virtud de la póliza pueden, según la naturaleza del comercio de los fletadores, ser conocimientos para buques de línea regular o conocimientos-póliza. Ambos tipos de conocimientos se regirán normalmente con carácter imperativo ya sea por las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby si constituyen un contrato de transporte. Pero, a tenor de la identidad y de la situación de la parte a la que se entrega el conocimiento, o de quién lo posee o presenta, éste podrá o no constituir un contrato de transporte y quedar o no sometido a las Reglas.

365. Tanto en el derecho inglés como en el estadounidense queda claro que cuando el fletador es el cargador, el conocimiento de embarque expedido prima facie surte únicamente el efecto de ser un recibo de las mercancías 503/. Es irrelevante el hecho de que el conocimiento pueda, mediante una cláusula expresa, incorporar las Reglas o que el conocimiento se haya expedido en un Estado contratante o se refiera al transporte de mercancías entre dos Estados contratantes, porque se dice que el capitán al firmar el conocimiento no tiene facultades para modificar o variar las disposiciones de la póliza. Así pues, aun cuando la responsabilidad de los armadores en virtud de la póliza es más limitada que la responsabilidad por la carga según las Reglas de La Haya, el fletador no podrá basarse en tales Reglas.

366. Sin embargo, si, como se ha dicho en el capítulo anterior, el fletador que posee el conocimiento sólo como recibo, endosa tal conocimiento a un tercero, se formalizará así un contrato entre dicho tercero y el armador 504/. Como dice Scrutton en Charter Parties: "Sin embargo, esto no es fácil de explicar. Al endosatario por ley [Ley de conocimientos de embarque de 1855] se le transfieren mediante el endoso todos los derechos y obligaciones "como si el contrato contenido en el conocimiento se hubiese concertado con él". Pero en el supuesto de endoso del fletador-cargador de un conocimiento que es distinto de la póliza, no hay, siguiendo la tesis de Lord Esher en Rodocanachi v. Milburn ningún "contrato contenido en el conocimiento" sino sólo un "simple recibo". ¿Entonces, cómo puede el endoso traspasar algo que no existe? ¿Surge del endoso un contrato que no existía antes?" 505/.

367. Es realmente anómalo que en un viaje determinado se transporten mercancías durante un tiempo sometidas a un régimen de responsabilidad por la carga, que después, con el endoso del conocimiento, pasarán a regirse por las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, como de hecho ocurrirá, sin que se notifique nada al armador y sin conocimiento de éste. En realidad, según el derecho inglés, podría darse el caso de que terminase un viaje y se descargasen las mercancías, aparentemente bajo un régimen de responsabilidad regido por la póliza y después pasasen a un régimen sometido a las Reglas al presentarse un conocimiento de embarque de conformidad con tales Reglas y se entregasen las mercancías contra éste. En el asunto Brandt v. Liverpool S.N. Co. 506/, se mantuvo que se podría considerar que existía un contrato entre un armador y el poseedor de un conocimiento que lo presenta y que ofrece el pago de flete y acepta la entrega de la mercancía, siempre que tal oferta se acepte por el armador.

368. Como ya se ha dicho, se plantea también una situación igualmente anómala cuando se emite un conocimiento por un armador a un tercero cargador y éste con posterioridad endosa el título al fletador. El conocimiento de embarque al expedirse servirá para formalizar un contrato de transporte que en circunstancias normales quedará sometido a las Reglas de La Haya o La Haya-Visby. Sin embargo, al endosar el cargador al fletador desaparecerá el contrato de las Reglas de La Haya y el conocimiento volverá a ser un recibo en manos del fletador y, por consiguiente, las mercancías se transportarán bajo el régimen de la póliza 507/. Lo mismo ocurrirá si el conocimiento se endosa por un tercero a una persona que jurídicamente se considera agente del fletador 508/.

369. De lo anteriormente dicho se desprende que no sólo la actual disparidad en el trato entre conocimientos y pólizas supone cambios en el régimen de responsabilidad por la carga durante un viaje sino que las mismas mercancías, transportadas en el mismo barco a idénticos puestos de destino, pueden quedar sometidas a diferentes regímenes de responsabilidad al mismo tiempo. Esto ocurrirá, por ejemplo, cuando se expidan conocimientos por un buque en virtud de una póliza a un tercero cargador que con posterioridad endose parte de los conocimientos a otros terceros y parte a los propios fletadores o a personas que se pueden considerar agentes de éstos.

370. Pueden plantearse nuevas dificultades si los conocimientos emitidos por un buque en virtud de una póliza se entregan inicialmente al fletador que después los endosa a un tercero. Como señala Scrutton en Charter Parties 509/:

"El artículo V de las Reglas (segundo párrafo) establece que "ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicará a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio". Parece que se hace referencia a lo que se prescribe en el párrafo 3 del artículo III, en virtud del cual el "porteador" deberá, a petición del cargador, entregar un conocimiento que exprese las marcas principales, el número de bultos o piezas o la cantidad o el peso y el estado y la condición aparentes de las mercancías y en el párrafo 7 del artículo III, que trata de los conocimientos "embarcados". Cuando el cargador no es el fletador, puede que no se suscite dificultad alguna; pero cuando el fletador desea utilizar el buque para sus propias mercancías, es más que discutible que pueda exigir la emisión de un conocimiento de conformidad con las disposiciones de esas Reglas."

371. Como se ha explicado antes, el documento operativo entre fletador y armador sigue siendo la propia póliza, considerándose el conocimiento como simple recibo. Por tanto no hay "contrato de transporte" entre fletador y armador en el sentido del artículo I b) y, por tanto, el armador no es la persona que se define en el artículo I a) como "porteador". El apartado 3 del artículo III sólo exige que un "porteador" cumpla las obligaciones de tal apartado. Si en tal caso el conocimiento que se expide por el buque se ajusta a las disposiciones de la póliza, no parece que haya nada en las Reglas que obligue al armador a emitir un conocimiento de embarque en la forma prevista en el párrafo 3 del artículo III. Por tanto, parece que en tal caso no podrá sancionarse al armador que matice las declaraciones en el conocimiento sobre marcas, cantidad, peso o condición de tal suerte que anule el valor probatorio del conocimiento, incluso en manos de un endosatario posterior que, de otra manera, se hubiera beneficiado de las Reglas.

B. Intentos de incorporar por vía contractual las Reglas a las pólizas de fletamento

372. Muchas pólizas de fletamento-tipo tratan de incorporar las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, o determinadas disposiciones de tales Reglas, al formulario impreso. En otros casos, se suelen incorporar las Reglas mediante la inclusión de una denominada "cláusula principal". Tal cláusula puede adoptar diferentes formas; a veces se expresa con todo detalle la intención, aunque con diversa claridad, pero en otros casos simplemente se hace referencia a "la cláusula principal" sin especificar de qué se trata.

373. En una sección anterior del presente informe se pasa revista a las dificultades que suscita la incorporación de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby a las pólizas mediante una cláusula principal 510/. Como se ha explicado, entre los problemas que surgen está el de qué reglas se incorporan a la póliza por una cláusula principal y qué disposiciones prevalecerán en caso de conflicto entre las disposiciones de la póliza y las Reglas incorporadas a la misma. Tales cuestiones se plantearon en varios asuntos, entre ellos el muy reciente de Furness Withy (Australia) PTY. v. Metal Distributors (U.K.) Ltd. (The Amazonia) 511/. Se trataba de saber en este caso si la redacción de la cláusula principal en la póliza (cláusula 33) 512/ surtía el efecto de incorporar a la póliza todas las disposiciones y cláusulas de la Ley australiana de transporte de mercancías por mar de 1924, incluida su

sección 9 (que prevé la aplicación de la ley vigente en el lugar del embarque, es decir, la ley de Australia meridional y de la Commonwealth de Australia) o si sólo incorporaba las Reglas de La Haya tal como se determinaba en el anexo de la ley australiana. El Tribunal de Apelación inglés decidió que se incorporaba a la póliza mediante la cláusula principal toda ley australiana, incluida la sección 9 y por lo tanto que era radicalmente nula la cláusula 34 de la póliza, que exigía que cualquier controversia que se suscitase en virtud de la misma se resolviese por arbitraje según el derecho inglés. Tal cosa hacía, como dijo el magistrado Dillon, que la cláusula 34 de la póliza fuera ilegal, nula, inválida e ineficaz. La póliza se regía, en cambio, por la legislación de Australia meridional, como lugar de embarque, y toda controversia entre las partes debía resolverse por los tribunales de Australia meridional y no por arbitraje en Londres o en cualquier otro lugar 513/.

374. Incluso cuando queda claro que la cláusula principal pretende incorporar las Reglas a la póliza, no siempre resulta patente que la intención sea que en todos los aspectos tales Reglas sean realmente "principales". En un asunto, Marifortuna Naviera v. Government of Ceylon 514/, en el que se había añadido la cláusula principal a una póliza Gencon como una de las cláusulas adicionales mecanografiadas, se planteó la cuestión de saber si tal cláusula principal debería en realidad considerarse que excluía una de las demás cláusulas mecanografiadas. El juez observó:

> "En mi opinión, sería un error dar demasiada importancia a la palabra "principal" en la rúbrica de la cláusula 29 en relación al tema que me ocupa. En primer lugar, esta palabra se utiliza en relación con las Reglas de La Haya en dos sentidos totalmente diferentes. A veces se usa para calificar de un plumazo una cláusula en un conocimiento o en una póliza que declara aplicables a tales documentos todas las Reglas de La Haya o parte de ellas, pero sin ninguna adición. En otros casos, tiene un sentido más amplio, en cuanto se refiere no sólo a una cláusula que incorpora las Reglas de La Haya a un conocimiento o a una póliza, sino que va más lejos y prevé expresamente que prevalecerán las disposiciones de las Reglas de La Haya o, dicho de otro modo, que serán principales, cuando entren en conflicto con las cláusulas del conocimiento o de la póliza."

375. Del mismo modo, en el asunto Seven Seas Transportation Limited v. Pacifico Union Marina Corporation (The Satya Kailash) 515/, el Tribunal de Apelación indicó que ciertas cláusulas adicionales mecanografiadas podrían venir a derogar disposiciones de la Ley estadounidense de transporte de mercancías por mar que se incorporaba a la póliza mediante una cláusula principal.

376. Los intentos de incorporar las Reglas a las pólizas mediante una disposición contractual expresa originan incertidumbres sobre qué Reglas -Reglas de La Haya o de La Haya-Visby- se pretenden incorporar, cuando la disposición se refiere sólo a una "cláusula principal". En Nea Agrex S.A. v. Baltic Shipping Co. Limited 516/ se resolvió la cuestión sin demasiada dificultad por un tribunal inglés sobre la base de que en la fecha de la póliza las Reglas de La Haya-Visby todavía no habían sido adoptadas por ningún país y, por lo tanto, era lógico presumir que las partes pretendían incorporar las Reglas de La Haya en su forma original.

377. Sin duda hoy día la cuestión se resolvería de forma diferente por un tribunal inglés que estudiase un contrato regido por el derecho de este país, habida cuenta de la incorporación posterior de las Reglas de La Haya-Visby a la Ley de transporte de mercancías por mar de 1971. Pero es que en tanto en cuanto existan diferentes regímenes que se apliquen a los conocimientos en vigor, se duplicarán las incertidumbres sobre la incorporación contractual de las Reglas a las pólizas de fletamento 517/.

C. La interpretación de las pólizas de fletamento a las que se han incorporado las Reglas o en las que se han excluido éstas

378. En principio, la incorporación contractual de las Reglas a una póliza de fletamento las hace prevalecer sobre las disposiciones que estén en conflicto con ellas 518/. Ahora bien, ese principio no es necesariamente exacto cuando se generaliza. Puede haber casos en los que las Reglas no prevalecen sobre otras disposiciones de la póliza de fletamento, porque si las Reglas están incorporadas contractualmente, en lugar de estarlo imperativamente, es necesario aplicar los principios ordinarios de interpretación 519/.

379. En el asunto Satya Kailash, se habían incorporado las Reglas de La Haya bajo la forma de la Ley de transporte de mercancías por mar estadounidense de 1936 a una póliza de fletamento por tiempo NYPE mediante la cláusula impresa 24, pero el adéndum mecanografiado de la póliza contenía cláusulas que constituían una garantía absoluta de navegabilidad. En la sentencia del Tribunal de Apelación, se sugirió (aunque la cuestión no tenía que ser decidida) que, en cuanto cláusulas adicionales mecanografiadas, esas disposiciones constituían una garantía absoluta de navegabilidad y tal vez deberían prevalecer sobre el párrafo 1 del artículo 4 de la ley estadounidense (párrafo 1 del artículo 4 de las Reglas de La Haya). En otro asunto 520/, se decidió que la excepción de "actos, negligencia o falta del capitán... en la administración del buque" del párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas de La Haya, que estaban incorporadas contractualmente a la póliza de fletamento mediante una "cláusula principal", no anulaba una cláusula especial de la póliza de fletamento relativa al aviso de disponibilidad y, por lo tanto, no eximía al armador de responsabilidad por el quebrantamiento de esa cláusula. Al interpretar una póliza de fletamento a la que se han incorporado contractualmente las Reglas de La Haya, la manera en que esa incorporación ha sido hecha -las palabras concretas utilizadas para incorporar las Reglas y las palabras con que se describen los efectos buscados- es también un elemento importante. A ese respecto, en el asunto Adamastos Shipping v. Anglo Saxon Petroleum (The Saxon Star) 521/, la cláusula principal estipulaba específicamente que si una determinada disposicion estuviese en contradicción con la Ley de transporte de mercancías por mar de los Estados Unidos, tal disposición sería nula. En el asunto Marifortuna Naviera S.A. v. Government of Ceylon, antes mencionado, el Tribunal llamó la atención sobre el hecho de que, en el caso considerado, la cláusula principal no contenía ninguna disposición análoga a la disposición específica del asunto The Adamastos.

380. Otro ejemplo de la probable diferencia de los efectos de una incorporación contractual frente a una aplicación imperativa puede verse en la esfera de la desviación. La disposición relativa al cambio de ruta de las Reglas de La Haya puede tener un efecto diferente según que sea aplicable de manera imperativa o contractual. Se ha sugerido que, según la legislación inglesa, una cláusula de desviación de un conocimiento de embarque debe

interpretarse según los principios del common law y que, de ser válida de conformidad con esos principios, no le afecta la aplicación imperativa del párrafo 4 del artículo 4 de las Reglas de La Haya 522/. Pero si las Reglas de La Haya están incorporadas contractualmente en una póliza de fletamento, entonces esas Reglas (con inclusión del párrafo 4 del artículo 4) han de leerse junto con las demás disposiciones de la póliza de fletamento como si "estuvieran fundidas" 523/ con lo que las consecuencias han de ser necesariamente diferentes. Además, los principios del common law relativos a la interpretación de las cláusulas de cambio de ruta de los conocimientos de embarque, que fueron desarrollados principalmente en el último siglo, tal vez no sirvan para la interpretación de las disposiciones referentes a la desviación de una póliza de fletamento actual 524/. Como ya se ha indicado antes en el presente informe en la sección dedicada a las cláusulas de cambio de ruta 525/, es inevitable llegar a la conclusión de que, según la legislación inglesa, los efectos de la desviación en una póliza de fletamento donde se han incorporado contractualmente las Reglas de La Haya son una cuestión considerablemente incierta respecto de la cual los autores modernos que se han ocupado de ella ofrecen escasa orientación.

381. Los efectos diferentes de las Reglas de La Haya o de la La Haya-Visby cuando se incorporan contractualmente a las pólizas de fletamento también quedan demostrados por la interpretación de las palabras "pérdida o daño" de la introducción del párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas de La Haya. Según la interpretación de los tribunales ingleses, las palabras "pérdida o daño" dentro de su contexto significan pérdida o daño físico o financiero en relación con la "carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga" de las mercancías transportadas en virtud de un conocimiento de embarque al que las Reglas sean de aplicación 526/. En otras palabras, la expresión "pérdida o daño" del artículo 4 de las Reglas se define por referencia al artículo 2 y al apartado b) del artículo 1. Sin embargo, en el contexto de una póliza de fletamento por viaje consecutivo a la que se habían incorporado contractualmente las Reglas de La Haya, la decisión fue que las palabras "pérdida o daño" cubrían el lucro cesante sufrido por los fletadores como consecuencia de la reducción del número de viajes que el buque podía realizar a causa de su falta de navegabilidad: véase más arriba el asunto Adamastos Shipping v. Anglo Saxon Petroleum. Por otra parte, en el caso de otra póliza de fletamento por viaje, la decisión fue que las palabras abarcaban los gastos que habían efectuado los fletadores como resultado de la demora debida a una colisión 527/.

382. En el contexto de una póliza de fletamento por tiempo en la que se habían incorporado contractualmente las Reglas de La Haya mediante la referencia a la Ley de transporte de mercancías por mar estadounidense de 1936 en la cláusula 24 de la NYPE, se sostuvo que las palabras "pérdida o daño" tenían un significado incluso más amplio. En el caso Seven Seas Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailas) 528/ la decisión fue que las palabras tenían un significado de amplitud suficiente para cubrir los daños causados al buque Satya Kailash de los fletadores en la colisión debida a la navegación negligente del buque Ocean Amity del armador durante el desplazamiento en lastre del Satya Kailash. El Tribunal de Apelación estimó que en una póliza de fletamento el armado está obligado a realizar una gama más amplia de actividades contractuales que en un conocimiento de embarque, y la incorporación de las Reglas de La Haya a una

póliza de fletamento "puede tener la eficacia de otorgar a un armador la protección de las inmunidades previstas en la ley respecto no sólo de las cuestiones especificadas [en el artículo 2] sino también en relación con otras actividades contractuales que lleve a cabo de conformidad con la póliza de fletamento 529/.

383. Puede plantearse la cuestión, en esos casos, de si el resultado de la incorporación contractual de las Reglas de La Haya refleja la intención verdadera de las partes. Cualquiera que sea la respuesta, es indudablemente poco satisfactorio que un conjunto de reglas redactadas para su aplicación a los conocimientos de embarque se aplique sin una adaptación adecuada a las pólizas de fletamento, que son unos contratos esencialmente diferentes.

384. La exclusión contractual de las Reglas de La Haya en una póliza de fletamento también puede producir resultados inesperados. La póliza NYPE en la que mediante su cláusula 24 están contractualmente incorporadas las Reglas de La Haya, tal como se aplican en la Ley de transporte de mercancías por mar estadounidense de 1936, a veces se modifica con la supresión de dicha cláusula 24. Así se ha hecho en el formulario impreso de la versión de 1981 (que es la última) de la póliza NYPE (nombre de clave "Asbatime") donde se ha eliminado la cláusula 24 de manera que las Reglas de La Haya no están incorporadas en la póliza tipo. El resultado sorprendente de esa eliminación en la legislación inglesa es que las obligaciones iniciales de los armadores respecto de la navegabilidad al comienzo del fletamento se incrementan de tal modo que van desde el ejercicio de la diligencia debida para que el buque esté en buen estado para navegar hasta la prestación de una garantía absoluta de navegabilidad. La supresión o exclusión de las Reglas de La Haya tiene también por resultado que el armador pierde la protección de la excepción a la responsabilidad por negligencia prevista en el apartado a) del párrafo 2 del artículo 4 de la Ley estadounidense (apartado a) del párr. 2 del art. 4 de las Reglas) por los "actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o de los empleados del porteador en la navegación o en la administración del buque". La razón de ello es que la cláusula relativa a esa excepción en la póliza de fletamento según la versión de 1981 (la Asbatime) no ha sufrido modificaciones desde la versión de 1946 y su redacción tiene un alcance insuficiente para constituir una excepción eficaz a la responsabilidad por negligencia en la legislación inglesa 530/. En el asunto The Satya Kailash, el Tribunal de Apelación decidió que un armador no estaba protegido por esta cláusula de excepción a la responsabilidad por los daños derivados de una colisión debida a la negligencia de su capitán, porque la redacción de la cláusula no tenía amplitud suficiente para abarcar la negligencia.

385. Este ejemplo se menciona para ilustrar el hecho de que las adaptaciones contractuales de las pólizas de fletamento, si no se consideran a la luz de todas las legislaciones nacionales pertinentes y no son objeto de un análisis y una crítica textual detenidamente efectuados, como se hace tradicionalmente en el caso de las normas imperativas internacionales en la esfera de la responsabilidad de los porteadores por la carga transportada, pueden dar lugar a consecuencias no esperadas ni buscadas. En ese proceso podría también lograrse con mayor eficacia un equilibrio entre los intereses de los armadores y los fletadores. En muchas de las respuestas a las encuestas hechas por la secretaría, se expresa la queja de que determinados formularios normalizados de pólizas de fletamento, en particular la Baltime y la Gencon, favorecían

indebidamente a los armadores. Un ejemplo del intento de establecer una póliza de fletamento por tiempo para carga seca moderna y satisfactoria que favorezca a los fletadores es el proyecto "Fontime" de 1976. Sin embargo, si se analiza bien, ese proyecto parece ser demasiado favorable a los fletadores, pues impone al armador responsabilidades por la carga y obligaciones respecto del fletador que son equivalentes a las de un asegurador y superiores incluso a las de un porteador público.

386. Así pues, en la cláusula 9 del proyecto "Fontime" se estipula que: "al ser entregado el buque, su casco y maquinaria han de corresponder a la clasificación especificada y su equipo ha de estar en perfecto estado de funcionamiento (con un certificado de inspección válido, así como con cualquier otro certificado necesario), y el buque ha de ser estanco, marinero y fuerte, y hallarse equipado en todos los sentidos para el viaje -condiciones en las que deberá permanecer durante la vigencia de la presente póliza". Esta cláusula parece equivaler a una garantía absoluta y continua de navegabilidad durante todo el período de validez de la póliza de fletamento. A ese respecto, la cláusula de excepciones de la póliza "Fontime" (cláusula 26) está redactada en los mismos términos que la cláusula de excepciones de la póliza NYPE de 1946 y 1981 (Asbatime) y en ellas no se prevé, como se acaba de ver, ninguna excepción en caso de negligencia -por lo menos según la legislación inglesa.

D. Indemnizaciones entre fletadores y armadores en virtud de pólizas de fletamento

387. Los problemas surgen en esta esfera cuando la responsabilidad por la carga según los conocimientos de embarque está regida por las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby y tal responsabilidad según la póliza de fletamento no está regida por esas Reglas y resulta menos (o más) restrictiva que en ellas. Cuando la legislación aplicable al conocimiento de embarque es la inglesa, los armadores serán normalmente, aunque no invariablemente, la parte responsable de la pérdida o daño de la carga de conformidad con los conocimientos de embarque. En los Estados Unidos y en otros países, los fletadores están con mayor frecuencia sujetos a responsabilidad en caso de reclamaciones dimanantes del conocimiento de embarque. Si los armadores o fletadores han de asumir la responsabilidad de la pérdida o daño de la carga según los conocimientos de embarque sometidos a las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, obviamente querrán reclamar una indemnización a la otra parte de la póliza de fletamento, si según este último contrato la otra parte es (como ocurre entre los fletadores y los armadores) responsable de la pérdida o daño concretos que dan lugar a la reclamación fundada en el conocimiento de embarque. Sin embargo, las circunstancias en las que se otorga un derecho a reclamar una indemnización en un caso como el contemplado no siempre están claramente definidas.

388. En el asunto Naviera Mogor S.A. v. Societé Métallurgique de Normandie (The Nogar Marin) 531/ el Tribunal de Apelación del Reino Unido examinó los precedentes jurídicos de la cuestión del derecho a reclamar una indemnización, pero no llegó a ninguna conclusión clara en cuanto a los principios aplicables. Y en particular respecto de las circunstancias en las que podría existir una obligación de indemnizar cuando en la póliza de fletamento no hay ninguna disposición expresa a tal respecto.

389. Sin embargo, el Tribunal intentó resumir el sentido de los precedentes y declaró que: "Los asuntos antes citados muestran que cuando se solicita expresamente al capitán que firme los conocimientos como se presenten, y cuando el contrato estipula que ese acto ha de realizarse sin perjuicio de la póliza de fletamento, el derecho del fletador a expedir conocimientos de embarque que respondan a su propia conveniencia ha de estar limitado por la necesidad de que las condiciones del nuevo contrato impuesto de esa manera al armador no han de ser más gravosas que las condiciones asumidas por el armador en el contrato original a cambio del flete". Pero hablar de la cuestión de los conocimientos de embarque que responden a la "conveniencia" del fletador cuando en la mayoría de los casos las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby son de aplicación imperativa parece poco realista. Como el juez del Tribunal de Comercio dijo en el mismo asunto en primera instancia 532/:

> "Frecuentemente [los conocimientos de embarque] contienen condiciones que son más onerosas que las estipuladas en la póliza de fletamento aunque sólo sea porque las Reglas de La Haya son de aplicación imperativa en el país de embarque. El capitán, o los agentes del armador, pueden conocer cuáles son las condiciones leyendo simplemente el conocimiento de embarque, en el supuesto (que pongo en duda) de que ya no las conozcan antes. En esas circunstancias, me parece un poco artificial decir que un fletador infringe un contrato cuando presenta un conocimiento de embarque que contiene condiciones más onerosas que las de la póliza de fletamento, y que el armador tiene derecho a daños y perjuicios. Resulta más lógico decir que existe una condición tácita por la que se obliga el fletador a indemnizar al armador."

390. Pero en el asunto Ben Shipping Co. (Pte.) Ltd. v. An-Bord Bainne (The C. Joyce) 533/, el Tribunal de Comercio del Reino Unido desestimó la reclamación de indemnización de un armador en virtud de una póliza de fletamento Gencon que estipulaba la responsabilidad de los propietarios (cláusula 2) y reducía las obligaciones de los armadores por la pérdida o daño de la carga a causa de la falta de navegabilidad del buque a límites mucho más estrechos que los establecidos en las Reglas de La Haya. Las partes habían suprimido la cláusula 9 de la póliza Gencon donde se disponía que el capitán debe firmar los conocimientos de embarque "sin perjuicio de lo dispuesto en la presente póliza de fletamento" y en su lugar habían incluido una cláusula en el sentido de que todos los conocimientos de embarque sometidos a las Reglas de La Haya debían ser expedidos por los armadores, quienes habían de resolver de conformidad con ellas las reclamaciones relativas a la carga de que no hubieran sido responsables si los conocimientos hubiesen estado regidos por las cláusulas referentes a la responsabilidad de la póliza de fletamento. Sin embargo, el Tribunal desestimó la reclamación de indemnización hecha por el armador a los fletadores sobre la base de la póliza de fletamente estimando que la póliza estipulaba expresamente que los conocimientos de embarque habían de expedirse con sujeción a una cláusula principal y que esa estipulación necesariamente imponía a los armadores la responsabilidad prevista en las Reglas de La Haya en virtud de los conocimientos de embarque, por lo que no había necesidad (a falta de una disposición expresa) de presumir que existía derecho a una indemnización meramente a causa de ser las responsabilidades de los armadores por la mercancía más limitadas según la póliza de fletamento que

según los conocimientos de embarque. Se adujo en ese caso que tal solución carecía prácticamente de sentido en el plano comercial y los fletadores en el asunto Ben Shipping se remitieron a un pasaje de una de las sentencias de los Tribunales de Apelación en el caso anterior Moel Tryvan Steam Ship Co. v. Kruger & Co. 534/, que decía lo siguiente:

> "Hasta el momento del embarque, el armador trata con el expedidor. A partir del momento del embarque quiere estar en la misma posición respecto del transporte de las mercancías, bien sea que continúen siendo propiedad del expedidor o bien sea que éste decida vender las mercancías y transmitir la propiedad a un tercero. Se trata de una cuestión de sentido común. Con toda certeza el armador no quiere -como ningún armador querría- quedar sometido a un conjunto de obligaciones respecto del fletador y que esas obligaciones sean todavía mayores en caso de que el fletador decida vender sus mercancías. Eso, hablando lisa y llanamente, no es serio."

391. Otra anomalía que encierran las reclamaciones de indemnización de conformidad con pólizas de fletamento en las circunstancias antes mencionadas es el efecto del plazo estipulado en el párrafo 6 del artículo 3 de las Reglas de La Haya. Cuando se presenta una reclamación de indemnización por pérdidas o daños en virtud de una póliza de fletamento que expresamente tiene incorporadas las Reglas de La Haya, según la legislación inglesa el armador puede invocar el plazo límite de un año estipulado en el párrafo 6 del artículo 3 cuando el fletador presenta la reclamación de indemnización. Puede suceder que un fletador presente una reclamación de indemnización cuando sea parte en el conocimiento de embarque y tenga que hacer frente a reclamaciones basadas en tal conocimiento que según las disposiciones de la póliza de fletamento sean en último término de la responsabilidad del armador. Sin embargo, cuando la reclamación de indemnización la presenta el armador contra el fletador (porque el armador es parte en los conocimientos de embarque y ha de hacer frente a las reclamaciones basadas en ellos), según la legislación inglesa el fletador no puede invocar el plazo límite de un año previsto en el párrafo 6 del artículo 3 535/. En esas circunstancias, el armador dispone de seis años para presentar su reclamación de indemnización. En el caso The Khian Zephyr el fletador adujo el argumento de que también él podía invocar el párrafo 6 del artículo 3 poque en el artículo 1 de las Reglas de La Haya se definía al "porteador" en el sentido de abarcar al fletador que concluía un contrato de transporte con el cargador. Sin embargo, el Tribunal inglés rechazó el argumento por estimar que cuando las Reglas de La Haya están incorporadas contractualmente a una póliza de fletamento, sólo puede haber un "porteador" que tiene que ser forzosamente el armador. El fletador no puede ser el porteador según la póliza de fletamento, aun cuando pueda encontrarse en situación de ser un porteador según un conocimiento de embarque separado. La legislación estadounidense difiere de la inglesa a ese respecto, pues en ella se ha interpretado que el plazo límite de un año estipulado en las Reglas de La Haya no se aplica a las reclamaciones de indemnización presentadas por el armador o el fletador en virtud de las pólizas de fletamento 536/.

Conclusión

392. De lo dicho se desprende que tanto la exclusión de las Reglas de La Haya de las pólizas de fletamento como el intento de incorporarlas contractualmente es causa de graves dificultades e incertidumbres. La solución que se sugiere para esas dificultades e incertidumbres es la aplicación imperativa a las pólizas de fletamento de un régimen de responsabilidad por la carga análogo al régimen de las Reglas de La Haya/La Haya-Visby, pero redactado especialmente para ser aplicado a las pólizas de fletamento.

Capítulo VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

393. Han transcurrido más de 15 años desde el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo. En ese tiempo han ido apareciendo algunos nuevos modelos de pólizas que no cabe duda introducen mejoras y con ellas un mayor equilibrio equitativo. Otros modelos parece que benefician excesivamente a los fletadores, imponiendo una responsabilidad más rigurosa a los armadores. Sin embargo, es difícil creer que ningún armador consciente de las implicaciones que ello entraña acepte una póliza de ese tipo, ni tampoco que muchos fletadores se muestren dispuestos a suscribir de buen grado pólizas no revisadas de la Baltime o la Gencon.

394. A juzgar por la información obtenida por la secretaría y a diferencia de los modelos más modernos, se siguen utilizando ampliamente formularios viejos y anacrónicos de pólizas de fletamento. Como ha quedado demostrado a lo largo del presente informe, el texto poco claro, vago y trasnochado de esas pólizas sigue suscitando la mayoría de las controversias que llevan, en algunos casos, a decisiones contradictorias, incluso dentro de una misma jurisdicción.

395. Es difícil pensar en cualquier otra actividad que no sea la del transporte marítimo, donde los contratos se acostumbran a negociar en cuestión de días, cuando no de horas, antes de que cobren plena vigencia, y donde se preste menos atención en las negociaciones a la redacción de las disposiciones contractuales, aun cuando puedan estar en juego grandes cantidades de dinero. Por razones fáciles de comprender, armadores, fletadores y corredores se centran en los elementos más importantes desde el punto de vista comercial, como tarifas de fletes y fletamentos, puertos de carga y zonas de entrega, etc., sin prestar casi nunca demasiada atención a las demás disposiciones de las pólizas. En otros sectores del comercio y la industria las dificultades que se plantean al negociar todas y cada una de las cláusulas contractuales se resuelven utilizando un limitado número de contratos-tipo redactados de forma general. En cambio, en el transporte marítimo, el uso continuo de impresos anacrónicos que, además, no son lo suficientemente generales para las necesidades actuales, hace que se pueda decir, sin exagerar, que en muchas negociaciones navieras no existen ya contratos-tipo. En particular, cuando se trata de pólizas de carga seca, tanto por tiempo como por viaje, es usual, a tenor de la información obtenida por la secretaría, que se añadan más de 50 cláusulas adicionales mecanografiadas al modelo impreso, suprimiéndose o modificándose también muchas veces las propias cláusulas impresas. Estas disposiciones adicionales y las enmiendas a los modelos impresos no se negocian en cada ocasión sino que suelen adoptarse <u>in toto</u> de una anterior póliza concertada entre las partes, a veces añadiendo la expresión muy vaga "con las modificaciones lógicas". El uso repetido de cláusulas adicionales, con nuevas disposiciones que se van añadiendo y luego se vuelven a reproducir en pólizas posteriores, todo ello da lugar a contradicciones entre cláusulas impresas y adicionales e incluso entre las propias cláusulas adicionales.

396. Junto con la confusión y las incertidumbres que suscitan tales contradicciones y la oscuridad de algunos de los formularios más antiguos de pólizas impresas, se da la anomalía de que en los conocimientos de embarque se aplican normas obligatorias en materia de responsabilidad de los armadores por la carga y, en cambio, eso mismo no sucede respecto de las pólizas en virtud de las cuales se expiden tales conocimientos.

397. El Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones, pidió también a la secretaría que proporcionara nuevos datos sobre:

a) si había cláusulas de pólizas que se prestasen a su normalización, armonización, o a su mejoramiento con vistas a lograr un equilibrio equitativo de los derechos y obligaciones de las diferentes partes;

b) si existían aspectos de las pólizas de fletamento que se prestasen a la adopción de medidas legislativas de ámbito internacional; y

c) si había posibilidades de formular definiciones convenidas de los términos básicos utilizados en las pólizas de fletamento.

A. Normalización, armonización o mejoramiento de las cláusulas de las pólizas de fletamento

398. Toda imposición de pólizas-tipo en el transporte marítimo mundial sería sin más inaceptable e indeseable. Sin embargo, parece que no sólo convendría sino que también sería necesario normalizar, armonizar o mejorar las cláusulas de las pólizas de fletamento. En particular, sería menester racionalizar la multitud de diferentes cláusulas que se utilizan hoy en día y que tratan fundamentalmente de la misma manera los mismos elementos básicos de las pólizas. Y también sería necesario mejorar la redacción de tales cláusulas para aclarar las obligaciones que se asumen y reducir las controversias.

399. Unas cláusulas redactadas de forma clara y general no sólo son importantes para las partes de la propia póliza. Afectan también a terceros tenedores de conocimientos de embarque en varios e importantes aspectos, tal como queda dicho en el presente informe. Terceros que no tienen control alguno sobre el contenido de una póliza de fletamento y cuyas disposiciones pueden hacer recaer sobre ellos serias obligaciones, deberían tener derecho a que en el texto correspondiente tanto de los conocimientos-póliza como de las cláusulas incorporadas de las pólizas se definiesen claramente sus derechos y obligaciones.

400. Una determinada cláusula que beneficie al armador u otra que aventaje al fletador no son necesariamente incompatibles con un equilibrio equitativo de los derechos y obligaciones de las diferentes partes de una póliza de fletamento, cuando no perjudiquen injustificadamente a terceros y cuando el beneficio a una parte pueda verse compensado por el adecuado ajuste financiero en favor de la otra. Sólo había desequilibrio si no se compensa el beneficio, o si se cree que no ha sido compensado, mediante el adecuado ajuste monetario.

401. Algunas pólizas de fletamento modernas contienen en efecto cláusulas que ofrecen posibles alternativas a la división de riesgos o gastos. Sin embargo, se considera que hay mucho mayor margen para tales disposiciones alternativas. Una vez establecidas con claridad las obligaciones, las partes en una póliza podrán aquilatar más fácilmente el valor de cada distribución alternativa de riesgos o gastos en relación con el flete o el precio del fletamento. En cambio, las cláusulas redactadas de forma oscura hacen mucho más difícil la cuantificación de riesgos o costos.

402. La falta de claridad en las cláusulas conduce a que su texto, o alguna expresión aislada, pueda tener un significado para un miembro ordinario de la comunidad marítima y otro significado totalmente distinto al ser analizada a fondo por juristas, árbitros o jueces. En una de las respuestas a las encuestas de la secretaría se comentaba: "No vemos dificultad alguna en la utilización (de las cláusulas de una póliza de fletamento) por parte de profesionales que conocen con precisión cuál es su significado exacto, de conformidad con las interpretaciones de los tribunales de arbitraje". Aunque lo mismo podría decirse de los profesionales de los principales centros navieros y jurídicos, lo que no parece conveniente es que los modelos de pólizas de fletamento que se utilizan habitualmente requieran de expertos para su interpretación.

403. Esta no se ve facilitada por la multiplicidad de los modelos de pólizas que se utilizan normalmente. De los estudios de la secretaría se deduce claramente que muchas de las disposiciones de las cláusulas de las numerosas y variadas pólizas de fletamento no difieren por exigencias de las negociaciones concretas ni tampoco por la distinta asignación de riesgos o gastos entre armador y fletador. Simplemente difieren por razones históricas. A menudo, sólo unas cuantas cláusulas de esas pólizas se refieren concretamente a un comercio determinado, y se sugiere la posibilidad de racionalizar las principales cláusulas básicas sin perder flexibilidad, siempre que se prevean en caso necesario asignaciones alternativas de riesgos o gastos.

404. También se desprende de los estudios llevados a cabo por la secretaría que, en la redacción de las pólizas, un texto conciso no significa necesariamente mayor claridad. Muchos de los viejos modelos de pólizas que han dado lugar a la mayor parte de las controversias suelen utilizar vocablos claramente insuficientes para tratar de forma adecuada circunstancias potencialmente complejas. Es significativo que las pólizas por tiempo de buques tanque, modernas, detalladas y redactadas con amplitud, ocasionen muchos menos litigios que los modelos tradicionales de pólizas por tiempo de carga seca.

405. En muchas actividades comerciales, se continúan utilizando viejos modelos de pólizas radactados de forma defectuosa para determinadas cargas y lo mismo ocurre respecto de pólizas por viaje trasnochadas y de pólizas por tiempo de carga seca. Como puede leerse en el presente informe, se siguen utilizando mucho hoy en día varias de las pólizas más antiguas que se han criticado durante decenios por estar mal redactadas, ser oscuras y prestarse a

controversia. El transporte marítimo internacional, por lo general, no parece que haya arbitrado mecanismos suficientemente eficaces para desalentar la utilización de modelos anacrónicos y fomentar el empleo de formularios modernos mejor redactados.

406. En particular, se considera que las siguientes cláusulas se prestan a una armonización o a un mejoramiento o a ambas cosas a la vez:

Arbitraje	Por tiempo y por viaje
Conocimientos de embarque	" "
Cancelación	" "
Cesación de responsabilidad	Por viaje
Cláusulas sobre plazo del fletamento	Por tiempo
Cláusulas en conocimientos-póliza que incorporan disposiciones de pólizas	Por viaje
Condición del buque a su entrega y devolución	Por tiempo
Carga peligrosa	Por tiempo y por viaje
Cambio de ruta	Por viaje
Flete	"
Avería gruesa	Por tiempo y por viaje
Indemnización	" "
Tiempo de plancha y demoras	Por viaje
Retención	Por tiempo y por viaje
Cláusula de mantenimiento	Por tiempo
Suspensión del fletamento	"
Pago del precio del fletamento y retirada	"
Cláusulas de responsabilidad y excepciones	Por tiempo y por viaje
Puertos y puestos de atraque seguros	" "

407. Se recomienda por tanto que, después de consultar a las organizaciones comerciales e internacionales pertinentes, la secretaría de la UNCTAD determine cuáles de las cláusulas antes mencionadas pueden constituir cláusulas básicas de una póliza de fletamento. En algunos casos, cabe considerar que algunas cláusulas existentes en pólizas-tipo son adecuadas para configurar cláusulas básicas. En otros casos, será necesario, después de estudiar las cláusulas que se utilizan en la actualidad, redactar unas nuevas. Se podría, por tanto, preparar un proyecto de cláusulas básicas, con la ayuda y la estrecha colaboración de las organizaciones comerciales e internacionales pertinentes, para su presentación al Grupo de Trabajo.

B. Necesidad de medidas legislativas de ámbito internacional

408. En todo el mundo, una mayoría aplastante de contratos de conocimientos de embarque se rige por las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby. Es anómalo que, cuando el cargamento se envía en virtud de conocimientos con una póliza subyacente, no se aplique a ambos contratos un régimen obligatorio similar de responsabilidad del porteador.

409. Como ya se dijo antes, en la actualidad, si la responsabilidad contractual por la carga en una póliza de fletamento difiere de la que figura en las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby respecto de los conocimientos que se expiden en virtud de la póliza, la responsabilidad del porteador podrá variar durante el viaje ya que dependerá de que se transfieran los conocimientos, por quién se transfieran y a quién. Así, si se expiden al fletador conocimientos sometidos a las Reglas y no se negocian o transfieren, el régimen de responsabilidad por la carga seguirá siendo el que figura en la póliza. Sin embargo, si tales conocimientos, o algunos de ellos, se transfieren por el fletador a terceros, el régimen de responsabilidad pasará a ser el de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby. De ese modo, si conocimientos que previamente se hallan en manos de terceros se transfieren al fletador o a personas que jurídicamente pueden considerarse agentes del mismo, el régimen de responsabilidad por la carga transportada en virtud de tales conocimientos volverá de nuevo a ser el de las disposiciones de la póliza.

410. Además, los cargadores, en el curso de sus negocios ordinarios, pueden enviar mercancías unas veces con conocimientos de embarque de líneas regulares, sometidos imperativamente a las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, y otras veces lo harán en cuanto fletadores con pólizas por viaje a las que no se aplica ninguna legislación obligatoria. Aquí también es anómalo que no sea semejante el régimen de responsabilidad del porteador por la carga.

411. En muchas pólizas modernas se intenta superar las incoherencias insertando cláusulas (denominadas cláusulas principales) para la aplicación contractual de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby tanto a la póliza como a los conocimientos que se expiden en virtud de la misma. Como ya se indicó en secciones anteriores del presente informe, tales intentos de incorporar contractualmente a las pólizas un conjunto de Reglas destinadas a ser aplicadas con carácter obligatorio a los contratos de conocimientos de embarque ocasionan incertidumbres y controversias. Por ejemplo:

1) Es discutible que la cláusula de incorporación introduzca el efecto, desde el punto de vista jurídico, de incorporar las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby a la póliza y si fuese así, qué Reglas serían aplicables y cuáles no.

2) Es dudoso que disposiciones concretas de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby tengan el mismo significado en el contexto contractual de una póliza que en el de un conocimiento de embarque.

3) Cabe preguntarse, a tenor de la forma de incorporación, si, dentro del marco de la póliza, las Reglas son en realidad "principales" o si en algunos aspectos quedan derogadas por otras cláusulas de la póliza.

4) Las disparidades en los regímenes de responsabilidad por la carga entre conocimientos y pólizas y entre pólizas principales y subpólizas provocan incertidumbres y controversias en cuanto a los derechos de indemnización entre armadores y fletadores respecto de las reclamaciones sobre la carga.

5) Las diferentes legislaciones nacionales pueden dar distintas respuestas a todas estas cuestiones.

Como también se dijo en secciones anteriores del presente informe, las versiones modernas y puestas al día de pólizas-tipo y los formularios de pólizas que recientemente se han redactado no han conseguido resolver con éxito estos problemas.

412. Muchos países desarrollados que han contestado a las encuestas de la secretaría de la UNCTAD manifiestan una opinión firme en el sentido de que la aplicación de una legislación obligatoria a las pólizas eliminaría la flexibilidad esencial inherente a un sistema que permite a las partes disponer de libertad total para celebrar el contrato como ellas deseen. Sin embargo, con una legislación imperativa que se aplicase a esferas similares a las de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, las partes de una póliza de fletamento seguirían teniendo libertad para negociar las disposiciones especiales que requiriese esa póliza concreta. Además, aun en ausencia de una legislación internacional obligatoria, las leyes nacionales no conceden a las partes libertad absoluta para determinar su propio contrato. Así, por ejemplo, unas cláusulas amplias de cambio de ruta se anulan o se interpretan de forma estricta, las garantías se consideran implícitas respecto de la navegabilidad y otros asuntos, se dictan normas para limitar el alcance de las cláusulas de excepción y se introducen criterios razonables cuando quizá no se pretendían. Y en todos estos aspectos, los tribunales de un país pueden adoptar criterios totalmente diferentes a los de otro país. Aun cuando los contratos de pólizas de fletamento, a diferencia de casi todos los contratos de conocimientos de embarque, no son contratos de adhesión, muchos de los argumentos que justifican la aplicación obligatoria de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby a los conocimientos sirven para las pólizas; en particular, los que se refieren a una mayor certidumbre, claridad y uniformidad.

413. Se ha argumentado también, en contra de una legislación obligatoria, que la gran mayoría de las pólizas incorporan actualmente las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby ya sea por referencia expresa en los modelos impresos o mediante una adición mecanografiada. Incluso si se tratara de un argumento contra la legislación obligatoria -y cabría aducir que apunta en otro sentido- la incorporación contractual a las pólizas de Reglas destinadas a los conocimientos de embarque no sólo origina dificultades legales en las relaciones entre pólizas y conocimientos que se expiden en virtud de las mismas (asunto que ya se ha examinado más arriba) sino también en la interpretación de las propias pólizas.

414. Se considera, pues, que para introducir efectivamente en las pólizas un régimen similar de responsabilidad por la carga al de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, se requiere un conjunto de normas hechas a la medida y que se apliquen imperativamente a las pólizas.

415. En principio, se debería aplicar obligatoriamente a las pólizas el mismo grado de responsabilidad que se utiliza de forma imperativa respecto de los conocimientos en las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby. Esto significa que se deberían formular las Reglas, haciendo especial referencia a las pólizas, para abarcar las siguientes grandes áreas de responsabilidad:

Navegabilidad

Cuidado de la carga

Obligaciones respecto de los conocimientos expedidos en virtud de pólizas

Limitación de acciones

Derechos e inmunidades del armador

Cambio de ruta

Limitación de responsabilidad

Carga peligrosa.

416. Sin embargo, se propone que la secretaría lleve a cabo nuevos estudios y encuestas para determinar:

1) el impacto de tales normas imperativas, caso de aplicarse sólo a las pólizas por viaje o tanto a éstas como a las pólizas por tiempo;

2) su impacto de aplicarse únicamente a las operaciones a que se refiere el artículo 2 de las Reglas de La Haya o a todos los viajes y todas las operaciones relacionados con una póliza de fletamiento.

417. Después, la secretaría volvería a presentar al Grupo de Trabajo recomendaciones en cuanto al alcance exacto de la legislación obligatoria que se aplicaría a las pólizas.

C. Definiciones de los términos básicos utilizados en las pólizas de fletamento

418. El Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI) en septiembre de 1976 resolvió averiguar si sería posible reducir las controversias en materia de pólizas de fletamento redactando definiciones de los términos que se utilizan comúnmente. Se convino en que el ideal sería contar con definiciones sobre todos los aspectos de las pólizas, pero se decidió estudiar primero el tiempo de plancha. Se creó un grupo de trabajo bajo los auspicios del CMI, el BIMCO (Consejo Marítimo Internacional y del Báltico) y el Consejo General de la Cámara de Navegación británica. En 1977, en la sesión plenaria del CMI se examinó un proyecto de definiciones sobre tiempo de plancha, y se creó más tarde un grupo de trabajo internacional del que formaban parte representantes de la FONASBA (Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes Marítimos). Al final, el BIMCO, el CMI, la FONASBA y el Consejo General de la Cámara de Navegación británica, en diciembre de 1980, publicaron conjuntamente una serie definitiva de definiciones bajo el título de "Definiciones de tiempo de plancha de las pólizas de fletamento, 1980". El objeto de tales definiciones era permitir su incorporación contractual a la pólizas, y en el preámbulo a las mismas se dice:

> "Las definiciones que figuran a continuación (excepto aquellas que se excluyen expresamente por derogación o de otra forma) se aplicarán a las palabras y frases que se utilizan en la póliza, con la única salvedad de que tal definición o parte de ella sea incongruente con cualquier otra disposición expresa de la póliza. Las palabras utilizadas en tales definiciones se interpretarán, en su caso, tal como hayan sido definidas. Las palabras o frases que son simples variantes o formas alternativas de palabras o frases que aquí se definen se interpretarán de acuerdo con la definición (por ejemplo "Notificación de la disponibilidad del buque", "Aviso de disponibilidad")."

419. Por tanto, las definiciones no son "principales". Que sepa la secretaría, ni las organizaciones antes mencionadas ni ninguna otra organización nacional o internacional han conseguido definiciones convenidas de otros términos de las pólizas. Tal cosa se explicaría porque, según las encuestas que ha realizado la secretaría, en la práctica fletadores y armadores no utilizan mucho las "Definiciones de tiempo de plancha de las pólizas de fletamentos, 1980". Además, las organizaciones interesadas en la publicación y revisión de pólizas-tipo no han incluido las definiciones convenidas en ninguna de ellas.

420. Definir ciertos términos de las pólizas contribuiría, claro está, a reducir el número de controversias. Pero este objetivo sólo se conseguirá si las definiciones pactadas se incorporan de hecho por las partes a sus contratos. Se propone que la manera más eficaz de fomentar la utilización de definiciones sería su inclusión en los formularios impresos de las pólizas. Ello no impediría que las partes prescindieran de las definiciones en los modelos impresos si tuviesen objeciones al respecto en un determinado contrato.

421. Por consiguiente, se propone que la redacción de definiciones convenidas de términos de las pólizas se examine conjuntamente con la redacción de las cláusulas de las pólizas a las que se hace referencia en el apartado A) más arriba.

422. Los términos de las pólizas que parece se prestan más a definiciones convenidas (exceptuado el tiempo de plancha y las demoras) son los que se utilizan en:

cláusulas de excepción;

cláusulas de retención;

cláusulas relativas a la carga, estiba y descarga;

cláusulas relativas al pago del flete y del precio del fletamento;

cláusulas de suspensión del fletamento;

cláusulas que fijan el plazo de los fletamentos por tiempo.

423. Se sugiere, por ello, que, tras consultar a las organizaciones pertinentes, se determinen qué términos de las pólizas se prestan mejor a unas definiciones convenidas. Después, con la ayuda de tales organizaciones, podrán prepararse proyectos de definición para su examen por el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo.

424. Con posterioridad, la secretaría de la UNCTAD llevaría a cabo nuevos estudios para establecer cómo cabría fomentar lo más posible el uso de las cláusulas básicas de las pólizas y de las definiciones convenidas y adoptar cualesquiera otras medidas sobre el particular.

Notas

1/ Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, noveno período de sesiones (TD/B/240-TD/B/C.4/55), anexo 1, pág. 29.

2/ Informe del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo sobre su primer período de sesiones (TD/B/189-TD/B/C.4/64), pág. 9.

3/ Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, 25° período de sesiones (TD/B/921-TD/B/C.4/254), anexo 1, pág. 55.

4/ Informe del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo acerca de su cuarto período de sesiones (TD/B/126-TD/B/C.4/ISL/17).

5/ Ibid., pág. 18.

6/ El último período de sesiones del JIGE se celebró en septiembre de 1989 en Londres.

7/ Informe de la Comisión del Transporte Marítimo sobre su 13° período de sesiones, anexo 1, párr. 14.

8/ Véase Scrutton, Charter Parties and Bills of Lading, 19a. ed. (Londres, Sweet and Maxwell, 1984), pág. 3.

9/ Ibid., pág. 51.

10/ Ibid.

11/ Ibid., pág. 49; véase también Carver, Carriage by Sea, 13a. ed. (Londres, Stevens and Sons, 1982), párrs. 582 a 588.

12/ Véase Scrutton, op. cit., pág. 3. Según la Ley de Transporte Marítimo Mercante de la República Democrática Alemana (SHSG), de 5 de febrero de 1976, en sus artículos 4 (3) y 5 (4), el fletador puede exigir la expedición de una póliza. Ocurre lo mismo en la legislación de la República Federal de Alemania; véase el Código de Comercio alemán de 1897 (revisado) (HGB), Libro quinto, artículo 557.

13/ Paul Todd, Contracts for the Carriage of Goods by Sea (BSP Professional Books 1988), pág. 19.

14/ Las principales compañías petroleras, por ejemplo, tienen sus propios contratos, como Shellvoy 5 y Beepeevoy 2.

15/ (1925) 21 Ll.L.Rep. 284, en pág. 288.

16/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 239, en págs. 241 a 243.

17/ (1924) 19 Ll.L.Rep. 384, en pág. 385.

18/ (1960) 1.W.L.R. 297; (1962) 1 Q.B. 1; (1964) A.C. 868.

19/ (1961) 2 Lloyd's Rep. 1.

20/ (1971) 1 Lloyd's Rep. 215.

21/ (1968) 1 Lloyd's Rep. 379, en pág. 382.

22/ (1959) 1 Lloyd's Rep. 125.

23/ (1971) 2 Lloyd's Rep. 29.

24/ (1984) 2 Lloyd's Rep. 366, afirmado en (1987) 2 Lloyd's Rep. 43.

25/ (1971) 1 Lloyd's Rep. 514.

26/ S.M.A. N° 2505 (Arb. at N.Y. 1988).

27/ (1970) 1 Lloyd's Rep. 282, en pág. 287.

28/ La North American Grain Charter Party 1973 (Norgrain) fue con posterioridad aceptada por la Asociación de Exportadores de Cereales de América del Norte, el BIMCO, la Cámara de Navegación del Reino Unido y la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes Marítimos (FONASBA). Posteriormente se modificó en 1989. Pero el modelo Baltime C se utiliza todavía más que el Norgrain.

29/ Williams & Bonnick, Commentaries on Tanker Voyage Charter Parties, (Intertanko 1989), pág. 2.

30/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.

31/ (1960) 2 Lloyd's Rep. 206.

32/ (1965) 2 Lloyd's Rep. 546.

33/ (1972) 1 W.L.R. 74.

34/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 123, en pág. 126.

35/ (1987) 1 Lloyd's Rep. 230.

36/ J. E. Cassegrain, Responsibilities and Liabilities of the Time Charterer, documento presentado en un seminario patrocinado por la FONASBA sobre "Políticas de fletamento -¿Por qué la confusión?", Londres, 24 y 25 de marzo de 1977, págs. 2 y 9 y 10.

37/ Véase párr. 2 del presente informe.

38/ Véase Wilford, Coghlin y Kimball, Time Charters, 3a. ed. (Lloyd's of London Press, Londres, 1989), Introducción, pág. vii.

39/ En las pólizas de fletamento por tiempo los costos derivados de la explotación del buque fletado suelen repartirse entre armadores y fletadores: mientras los primeros corren normalmente con los costos fijos (por ejemplo, salarios, seguro, etc.), los fletadores pagan los costos variables (verbigracia, combustible y derechos y gravámenes diversos). Véanse las cláusulas 4 y 5 de la Linertime, las cláusulas 1 y 2 de la NYPE, y las cláusulas 3 y 4 de la Baltime.

40/ Respuesta de FONASBA.

41/ Bonnick, Gram on Chartering Documents, 2a. ed., Lloyd's of London Press, 1988, pág. 59.

42/ Michael A. van Gelder, en comunicación presentada al IV Congreso Internacional de Arbitros Marítimos celebrado en Londres en mayo de 1979.

43/ P. Todd, op. cit., pág. 133.

44/ (1978) 1 Lloyd's Rep. 53.

45/ Lorentzen v. White Shipping (1943) 74 Ll.L.Rep. 161.

46/ Véase Wilford... Time Charters, op. cit., págs. 82 y 83.

47/ Selwyn, J., en comunicación presentada al IV Congreso Internacional de Arbitros Marítimos, Londres, mayo de 1979.

48/ Véase el Boletín 6/88 del BIMCO, diciembre, 9381.

49/ (1987) 1 Lloyds' Rep. 124.

50/ Véase cláusula 9 del modelo STB.

51/ Véase cláusula 23.

52/ (1958) 2 Lloyd's Rep. 127, en pág. 131.

53/ Véanse las definiciones de tiempo de plancha de las pólizas de fletamento 1980, publicadas por el BIMCO, el Comité Marítimo Internacional (CMI), la FONASBA y el Consejo General de la Cámara de Navegación Británica. La definición de "puerto seguro" en la definición de tiempo de plancha se basa mucho en el fallo The Eastern City.

54/ Véase Ogden v. Graham (1961) 1B. & S. 773; The Teutonia (1972) L.R.4 P.C. 171. Acerca de si los fletadores han de responder de la falta de seguridad de un puerto que figure en el fletamento, véase The Houston City (1954) 2 Lloyd's Rep. 148; The Stork (1954) 2 Lloyd's Rep. 397; The Helen Miller (1980) 2 Lloyd's Rep. 95 a 101; The Mary Lou (1981) 2 Lloyd's Rep. 272 a 280; Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 152.

55/ (1982) 2 Lloyd's Rep. 307.

56/ Ibid., pág. 315. Se decidió, además, que la cláusula 2 de la Baltime imponía una obligación secundaria al fletador para que designara otro puerto, potencialmente seguro en ese momento, cuando el puerto designado dejaba de ser seguro antes de la llegada, y para abandonarlo si se volvía inseguro mientras el buque estaba fondeado en él. Lo que no está claro es si tal obligación también se aplica a las pólizas de fletamento por viaje.

57/ 421 U.S. 397 (1975).

58/ S.M.A. N° 1054 (Arb. at N.Y. 1976).

59/ 1977 A.M.C. 318.

60/ 1978 A.M.C. 856 (E.D.La.1978).

61/ 1982 A.M.C. 2564 (E.D.La.1981).

62/ (1988) 1 Lloyd's Rep. 19.

63/ Véase Wilford..., Time Charters, op. cit., págs. 149 y 150.

64/ Véase Nichols y Kuffler en "Breach of Charter and Apportionment of Damages in Safe Berth/Safe Port Disputes", comunicación presentada al VIII Congreso Internacional de Arbitros Marítimos, Madrid, 1987.

65/ Véase H. Tiberg, The Law of Demurrage, 3a. ed. (Londres, Stevens & Sons, 1979), págs. 289 y 290.

66/ Véase H. Prüssmann, Seehandelsrecht, (Munich, C.H. Beck'sche. Verlagsbuchhandlung 1968), págs. 401 a 404.

67/ Véase la Ley de Transporte Marítimo Mercante de la República Democrática Alemana, (SHSG) 1976, arts. 12(1), 12(2), y 57(3).

68/ Preámbulo, línea 13.

69/ Véase The Madeleine (1967) 2 Lloyd's Rep. 224, en pág. 238; Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 88.

70/ (1942) 2 K.B.65, en pág. 69.

71/ Para que el buque se considere en estado de navegar, ha de ser adecuado en su diseño, estructura, condiciones y equipo para afrontar los peligros ordinarios de la navegación. También ha de contar con un capitán competente, una tripulación competente y suficiente, y estar acondicionado para transportar la carga. Véase Carver, op. cit., párrs. 147 a 151.

72/ Preámbulo, líneas 21 a 24.

73/ Giertsen v. Turnbull (1908) S.C. 1101.

74/ (1959) A.C. 133.

75/ Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada (The TFL Prosperity) (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.

76/ Véase The Brabant (1967) 1 Q.B. 588.

77/ Véase Diamond A., "Owners' responsibilities and the exception clauses relating to them", trabajo presentado en un Seminario organizado por FONASBA sobre "Los fletamentos por tiempo: ¿Por qué la confusión?", 24 y 25 de marzo de 1977, Londres.

78/ Véanse las cláusulas de mantenimiento, párrs. ... del presente informe. El proyecto Fontime, sin embargo, impone al armador una obligación continua al exigir que el buque "sea estanco, marinero, fuerte y acondicionado en todos los aspectos para el transporte de mercancías y deberá mantenerse así durante la vigencia del fletamento". Esta obligación es muy superior a la que establecen las Reglas de La Haya/La Haya-Visby y que consiste en actuar con la debida diligencia para que el buque se halle en estado de navegar antes de la travesía y cuando ésta comience.

79/ Véase Giertsen v. Turnbull (1908) S.C. 1101: Carver, op. cit., párr. 155.

80/ Clark, M., "Seaworthiness in Time Charters", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1977, págs. 493 y 494.

81/ Véase sec. 559 del H.G.B.

82/ Véanse secs. 79 y 80 1) del SHSG.

83/ En la cláusula 14 de la Asbatime figura una redacción similar.

84/ Véase la cláusula 1 de la Baltime y las líneas 22 a 24 del preámbulo de la NYPE. El ejercicio del derecho a cancelar no priva, sin embargo, a los fletadores de su derecho a ser indemnizados por cualquier otro incumplimiento del contrato; véase Nelson & Son v. Dundee East Coast Shipping (1907) S.C. 927.

85/ Véase The Madeleine (1967) 2 Lloyd's Rep. 224; The Democritos (1976) 1 Lloyd's Rep. 149; Wilford..., Time Charters, op. cit., págs. 287 a 294.

86/ Scrutton, Charter parties, op. cit., pág. 123.

87/ Nelson & Son v. The Dundee East Coast Shipping Co. Limited (1907) 44 S.L.R. 661 y Marbienes Compañía Naviera S.A. v. Ferrostaal A.G. (The Democritos) (1976) 2 Lloyd's Rep. 149.

88/ United States Gypsum Transport Co. v. Dampskibs Aktieselskabet Karmoy (1930) 48 Fed. Rep. (2d) 376.

89/ Véase la cláusula 4 del modelo Multiform 1982 (revisión de 1986) que confiere al fletador la opción de cancelar el fletamento si, antes de recibir la notificación, "la fecha de cancelación del buque ya ha vencido... Si el buque hubiese iniciado su viaje de aproximación y en el transcurso ordinario de los acontecimientos no estuviera en condiciones de enviar un aviso antes de la fecha de cancelación, los armadores, habiendo procedido a una revisión de la fecha prevista de disponibilidad para la carga, podrán requerir a los fletadores que declaren si optan por cancelar la póliza de fletamento y los fletadores dispondrán de las 48 horas siguientes para hacer tal declaración. Si los fletadores no optan por cancelar, la fecha de cancelación se ampliará tres días más, domingos y días festivos excluidos, desde la revisión de la fecha prevista de disponibilidad del buque para la carga".

90/ Cláusula 1, líneas 37 y 38; para una cláusula similar, véase la Baltime, cláusula 3; la Linertime, cláusula 4 y la Asbatime, cláusula 1, líneas 68 y 69.

91/ Véanse Luckenbach v. McCahan Sugar Co., 248 U.S. 139 (1918): The Fort Gaines 21 F. 2d 865, 1927 A.M.C. 1778 (D.Md.1927); Strong v. United States, 154 U.S. 632 (188); Mondella v S.S. Elie V., 223 F. Supp.390 (S.D.N.Y., 1963); The Captain John, 1973 A.M.C. 2005 (Arb. at N.Y. 1973).

92/ (1908) S.C. 1101.

93/ (1924) 17 Ll.L. Rep. 78, en pág. 88.

94/ Véase también Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com. Cas. 106.

95/ A. Diamond, Q.C., Owners' Responsibilities and the Exemption Clauses Relating to them, op. cit., pág. 6. Estos comentarios sirven también para el caso de la Asbatime, pues su texto es similar al de la NYPE. En su cláusula 8 se dice que: "Los fletadores correrán con todos los gastos de manipulación de la carga bajo la supervisión del capitán".

96/ 462 F 2d 319 (2d Cir. 1972).

97/ Véase también Nissho-Iwai Co. v. M/T Stolt Lion, 1980 617 F.2d 907, 1980 A.M.C. 868 (2d Cir.) y Seguros Banvenez S.A. v. S/S Oliver Drescher, 1985 761 F.2d 855, 1985 A.M.C. 1168 (2d. Cir.).

98/ (1940) A.C. 934.

99/ 152 Fed. 516 (S.D.N.Y. 1907).

100/ Véase también The Robertina, S.M.A. N° 1151 (Arb. at N.Y. 1977)

101/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 568.

102/ (1985) 2 Lloyd's Rep. 216.

103/ (1986) 1 Lloyd's Rep. 421.

104/ Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 245.

105/ Véase Nissho-Iwai & Co. Ltd. v. M/V Stolt Lion, (1980) 617 F.2d. 907, 1980 A.M.C. (2d. Cir.) que revisa a 1979 A.M.C. 2415 (S.D.N.Y. 1979).

106/ The Ion (1980) 2 Lloyd's Rep. 245.

107/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 219.

108/ Véase la opinión del magistrado Kerr en págs. 223 y 225; véase también The Benlawers (1989) 2 Lloyd's Rep., pág. 51.

109/ Cláusula 1 (ii) b) del Acuerdo Interclubs; véase también cláusula 1 (ii) c) que contiene una distribución pactada de responsabilidad donde la única enmienda material es la adición de las palabras "y responsabilidad" en relación con los términos "bajo la supervisión".

110/ D. Mead, The Inter-Club Agreement - a Lacuna?, Asociación Internacional de Seguro Mutuo de Armadores, agosto de 1989, pág. 7.

111/ Ibid., en pág. 8.

112/ Al parecer el Acuerdo está siendo objeto actualmente de revisión por las asociaciones de seguro mutuo de armadores.

113/ Para el examen de la normativa de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, véanse los párrs. ... del presente informe.

114/ Véanse los comentarios sobre la cláusula principal en los párrs. ...

115/ Véase la segunda frase de la cláusula 16; figura también una cláusula similar en el proyecto Fontime, cláusula 26.

116/ (1921) 8 Ll.L. Rep. 351; (1921) 3 K.B. 560.

117/ (1983) 1 Lloyd's Rep. 310.

118/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

119/ Véase párr. 2 b) del art. 4.

120/ Véase párrafo xxiii a) del artículo 25 de la Asociación Británica de Seguro Mutuo de Buques de Vapor.

121/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.

122/ Véanse además los párrafos 31 y 32 del presente informe.

123/ (1960) 2 LLoyd's Rep. 206.

124/ The TFL Prosperity (1984) 1 LLoyd's Rep. 123, la opinión de Lord Roskill, en página 129.

125/ (1965) 2 Lloyd's Rep. 546; (1967) 1 Q.B. 588.

126/ 1978 1 Lloyd's Rep. 53.

127/ (1972) 1 W.L.R. 74.

128/ Véase el artículo V de las Reglas.

129/ Véase la NYPE, cláusula 24; Multiform 1982 (revisada en 1986), cláusula 33; Universal Voyage Charter Party 1984 (revisada en 1984), nombre de clave: Nuvoy-84, cláusula 43.

130/ Véase "Beepeevoy 2 "83"", cláusula 40.

131/ Véase opinión de Lord Denning, M.R., en Agios Lazaros (1976) 2 Lloyd's Rep. 47, en pág. 50.

132/ Véase Carver, 13a. ed., op. cit., párr. 474: "Surgen claramente dificultades cuando las Reglas de La Haya se incorporan a una póliza de fletamento, ya que están concebidas para aplicarse sólo a los conocimientos de embarque y a los correspondientes viajes".

133/ Scrutton, 18a. ed., pág. 405, nota 12.

134/ La cláusula 24 de la NYPE dice así:

"También se conviene mutuamente en que esta póliza se atendrá a todas las cláusulas y disposiciones sobre responsabilidad y exenciones que figuran en la Ley del Congreso de los Estados Unidos aprobada el 13 de febrero de 1983 sobre navegación de buques, etc."; respecto de todas las mercancías transportadas según esa póliza con destino a los Estados Unidos o procedentes de ese país. Asimismo, quedará sometida a las dos cláusulas siguientes, que tendrán que incluirse ambas en todos los conocimientos de embarque expedidos en virtud de la presente póliza:

Cláusula principal de los Estados Unidos

Este conocimiento surtirá efecto a la luz de las disposiciones de la Ley estadounidense de transporte de mercancías por mar, aprobada el 16 de abril de 1936, que se considerará incorporada al presente texto y nada de lo que éste contenga podrá ser alegado por el porteador para modificar sus derechos o inmunidades e incrementar cualquiera de sus responsabilidades u obligaciones establecidas por dicha Ley. Si una disposición de ese conocimiento de embarque está en contradicción en cualquier extremo con esa Ley, tal disposición será nula en ese extremo, y sólo en él."

135/ Diamond, A., "Owner's Responsibilities and the Exemption Clauses Relating to them", op. cit., pág. 3.

136/ (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

137/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 449.

138/ (1982) 1 Lloyd's Rep. 7.

139/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

140/ Hamilton v. Mackie (1989) 5 T.L.R.677.

141/ El Vizconde Simonds dijo que "Es obvio que hay mucho en la Ley que en relación con esta póliza de fletamento carece de sentido o, mejor dicho, que resulta inaplicable, y no de ser tenido en cuenta".

142/ Véase Carver, op. cit., párrs. 476 y 477, Wilford..., Time Charters, op. cit., págs 425 y 426.

143/ Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 426.

144/ Véase Aliakmon Maritime Corp. v. Transocean Shipping (The Aliakmon Progress) (1978) 2 Lloyd's Rep. 499 a 501, donde Lord Denning, M. R., decía que "Está claro en la decisión de la Cámara de los Lores en el asunto Adamastos que, aunque haya una cláusula que indique que "Ese conocimiento de embarque surtirá efecto", sin embargo en realidad significa que "Esta póliza de fletamento surtirá efecto", con lo que las disposiciones de las Reglas de La Haya se aplicarán a este fletamento por tiempo". Véase también Actis Co. v. The Sanko Steamship Co. (The Aquacharm) (1982) 1 Lloyd's Rep. 7; Seven Seas Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

145/ (1980) 1 Lloyd's Rep. 638, en pág. 647.

146/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47.

147/ Véase asimismo Furness withy (Australia) PTY. Ltd. v. Metal Distributors (U.K.) Ltd. (The Amazonia) (1990) 1 Lloyds' Rep. 236.

148/ Véase ibid., pág. 50

149/ Véase también opinión del magistrado Goff, pág. 53

150/ Opinión del magistrado Shaw, ibid., pág. 59

151/ Véase The Satya Kailash.

152/ (1968) 1 Lloyd's Rep. 448.

153/ Véase Carver, op. cit., párr. 478.

154/ 1974 372 F. Supp.859, 1974 A.M.C. 1719 (S.D.N.Y.), ratificado en 507 F.2d 68 (2d Cir. 1974), anulado en 421 U.S. 956.

155/ (1959) A.C. 133, que restableció (1957) 1 Lloyd's Rep. 79.

156/ Véase Aliakmon Maritime Corp. v. Transocean Shipping (The Aliakmon Progress) (1978) 2 Lloyd's Rep. 499; Actis Co. v. The Sanko Steamship Co. (The Aquacharm) (1982) 1 W.L.R. 119 y Seven Seas Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

157/ La cláusula 8 de Asbatime prevé una indemnización expresa del siguiente tenor: "El capitán (aunque esté designado por los armadores) estará a las órdenes y cumplirá las instrucciones de los fletadores en cuanto a utilización de agencia u otros cometidos:... y los fletadores indemnizarán a los armadores contra todas las consecuencias o responsabilidades que puedan surgir por cualquier incompatibilidad entre este fletamento y todo conocimiento de embarque firmado por los fletadores o sus agentes o por el capitán a petición de aquéllos".

158/ Strathlorne Steamship v. Andrew Weir (1934) 50 Ll.L. Rep. 185; véase también A/S Hansen-Tangens Rederi III v. Total Transport Corp. (The Sagona) (1984) 1 Lloyd's Rep. 194.

159/ (1984) 2 Lloyd's Rep. 466.

160/ Kruger v. Moel Tryvan, (1907) A.C. 272.

161/ Vestkyst 1 1961, Northern Maritime Cases, 325, citado por P. Gram, al comentar el último párrafo de la sección 95 del Código Marítimo noruego de julio de 1893, en su forma enmendada, que dice: "El fletador indemnizará al porteador cuando un conocimiento de embarque que se expida a raíz de un contrato redunde en un incremento de la responsabilidad de este último". Ese párrafo se adujo en el caso citado, para no proteger al porteador cuando el incremento de responsabilidad resulta de la propia legislación. Véase Norwegian Maritime Code, traducción al inglés con comentarios de Gram, P., (Oslo, 1975), pág. 22.

162/ (1986) 2 Lloyd's Rep. 285.

163/ Ibid., fallo del juez Bingham, pág. 289.

164/ Larinaga S.S. Co. v. The King (1945) A.C. 246, opinión de Lord Porter, pág. 263.

165/ The White Rose (1969) Lloyd's Rep. 52; Royal Greek Government v. Minister of Transport (The Ann Stathatos) (1950) 83 Ll.L.R. 228; véase también Carver, op. cit., párrs. 680 y 681; Scrutton, op. cit., pág. 370; Wilford..., Charter Parties, op. cit., pág. 199.

166/ Véase fallo del juez McNair en Bosma v. Larsen (1966) 1 Lloyd's Rep. 22, en pág. 27.

167/ Véanse las pólizas Baltime, cláusula 9; NYPE, cláusula 8; Asbatime, cláusula 8; y Linertime, cláusula 10.

168/ Tillmans v. S.S. Knutsford (1908) A.C. 406.

169/ Véase Carver, op. cit., párrs. 699 a 701; Scrutton, op. cit., págs. 58 a 62.

170/ President of India v. Metcalfe Shipping Co. (1970) 1 Q.B.289.

171/ Wehner v. Dene S.S. Co. (1905) 2 K.B. 92-98; The Venezuela (1980) 1 Lloyd's Rep. 393.

172/ Manchester Trust v. Furness Whithy & Co. (1895) 2 Q.B. 539.

173/ Elder, Dempster v. Paterson, Zochonis (1924) A.C. 522; Samuel v. West Hartlepool Steam Navigation (1906) 11 Com. Cas. 115.

174/ The Berkshire (1974) 1 Lloyd's Rep., págs. 185 a 188.

175/ (1908) 2 K.B., pág. 385.

176/ (1908) A.C. 406.

177/ Véase Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 276.

178/ 1979 595 F., 2d 943; 1979 A.M.C. 1282 (4th Cir.).

179/ Véanse también Demsey and Associates v. S.S. Sea Star, 1972 461 F. 2d 1009 (2d Cir.) y Ross Industries Inc. v Gretke Oldendorff, 1980 483 F. Supp.195; 1980 A.M.C. 1397.

180/ Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 276. La póliza Asbatime y algunas pólizas de fletamento por tiempo de buques tanque contienen cláusulas especificas referentes a la firma de conocimientos de embarque por los fletadores. La póliza Asbatime dice como sigue: "... el capitán, ... deberá firmar los conocimientos de embarque como se presenten... Sin embargo, a opción de los fletadores, ellos o sus agentes pueden firmar conocimientos de embarque en nombre del capitán...": cláusula 8, líneas 147 a 150.

181/ Ver la opinión del juez Brandon, en The Brimnes (1971) 2 Lloyd's Rep. 465 a 476. Esta interpretación fue aprobada por el Tribunal de Apelación en el mismo asunto, (1974) 2 Lloyd's Rep. 241 a 248, y se adoptó en casos posteriores: Véase The Laconia (1976) 1 Lloyd's Rep. 395, págs. 402 a 404; The Chikuma (1979) 1 Lloyd's Rep. 367 a 372; (1980) 2 Lloyd's Rep. 409 a 412 (C.A.), y (1981) 1 Lloyd's Rep. 371, págs. 375 y 376 (H.L.).

182/ The Georgios C. (1971) 1 Lloyd's Rep., págs 7 a 14.

183/ The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241.

184/ Ibid.

185/ The Laconia (1977) 1 Lloyd's Rep. 315.

186/ (1981) 1 Lloyd's Rep. 371.

187/ P. Todd, op. cit., pág. 141.

188/ (1981) 1 Lloyd's Rep. 371, págs. 375 y 376.

189/ S.M.A. N° 1603 (Arb. at N.Y. 1981).

190/ Véase Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 220.

191/ Véase, por ejemplo, Asbatime, cláusula 5; Intertanktime 80, clásula 3; Draft Fontime, cláusula 16; y American STB Tankertime, clásula 3 a).

192/ Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles (1948) 82 Ll.L.R.43, págs. 54 a 59; The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241 a 257.

193/ The Brimnes (1974) 2 Lloyd's Rep. 241 a 248.

194/ (1975) 1 Lloyd's Rep. 640.

195/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 315, en pág. 327.

196/ Ibid., pág. 333.

197/ Ibid., pág. 330.

198/ (1974) 2 Lloyd's Rep. 241.

199/ Véase también The Zographia M (1976) 2 Lloyd's Rep. 382; The Effy (1972) 1 Lloyd's Rep. 18.

200/ (1938) 1 K.B. 805.

201/ Para allanar esas dificultades, en el proyecto de póliza Fontime se estipula que el primer pago del arrendamiento ha de hacerse "sin que transcurra un día laborable para los bancos después de la entrega"; véase la cláusula 16.

202/ Tonnelier v. Smith (1897) 2 Com. Cas. 258; Stewart v. van Ommeren (1918) 2 K.B. 560.

203/ Ibid. Véase también la cláusula 18 de la póliza Baltime.

204/ 1954 A.M.C. 325 (Arb. at N.Y. 1952).

205/ Véase Astro Amo Cia. Nav. v. Elf Union S.A. (The Zographia M (1976) 2 Lloyd's Rep. 382 y Mardorf Peach & Co. v. Attica Sea Carriers Corp. (The Laconia) (1977) A.C. 850.

206/ Véase The Effy (1972) 1 Lloyd's Rep. 18.

207/ Véanse las pólizas NYPE, cláusula 5; Baltime, cláusula 14; Linertime, cláusula 16.

208/ The Nanfri (1978) 2 Lloyd's Rep. 132.

209/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 132.

210/ Véase ibid., págs. 141 y 142.

211/ Véase la póliza Beepeetime, cláusula 13.

212/ The Teno (1977) 2 Lloyd's Rep. 289; The Nanfri (1978) 2 Lloyd's Rep. 132; véase también Sea and Land Securities v. Williams Dickinson (1942) 1 K.B. 187 a 298; Halayon S.S. Co. v. Continental Grain Co. (1943) 75 Ll.L.R. 80 a 84; Tankexpress v. Compagnie Financière des Pétroles (1946) 79 Ll.L.R. 451 a 457; The Charalambos N. Pateras (1971) 2 Lloyd's Rep. 42.

213/ The Teno (1977) 2 Lloyd's Rep. 289.

214/ The Chrysovalandou Dyo (1981) 1 Lloyd's Rep. 159.

215/ Véase The Nanfri (1978) 2 Lloyd's Report, 132 a 141; The Aliakmon Progress (1978) 2 Lloyd's Rep. 499; The Leon (1985) 2 Lloyd's Rep. 470.

216/ Véase The Teno (1977) 2 Lloyd's Rep. 289, pág. 293; The Nanfri (1978) 2 Lloyd's Rep. 132, pág. 148.

217/ En The Zeographia M (1976), 2 Lloyd's Rep. 382, al haber aumentado mucho después de la fecha del fletamento la cuantía de los precios correspondientes, los armadores dieron instrucciones a sus agentes para que siguieran muy de cerca los pagos por el fletador, con la esperanza de que un incumplimiento en ese particular les brindase la oportunidad de rescindir la póliza de fletamento y negociar a continuación un nuevo contrato con los mismos fletadores a los niveles vigentes muy superiores a los anteriores, o bien, si aquéllos no estuvieran dispuestos a ello, a fletar el buque a otros a los precios del mercado.

218/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 132 a 134.

219/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 395.

220/ Ibid., pág. 401.

221/ Fallo del juez Lloyd en The Afovos (1980) 2 Lloyd's Rep. 469 a 479; (1982) 1 Lloyd's Rep. 262 y 263; véase también The Tropwind (1982) 1 Lloyd's Rep. 232 a 234; asimismo The Rio Sun (1981) 2 Lloyd's Rep. 489 a 495.

222/ (1971) 1 Lloyd's Rep. 7.

223/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 382.

224/ (1949) 82 Ll.L.R. 43.

225/ Véase ibid., en pág. 53.

226/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 395.

227/ (1974) 2 Lloyd's Rep. 241; (1972) 2 Lloyd's Rep. 465.

228/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 315.

229/ Véase The Pandora (N° 2), S.M.A. N° 755-A (1973); The Essi Gina, S.M.A. N° 534 (Arb. at N.Y. 1970); y The Meltemi, S.M.A. N° 491 (Arb. at N.Y. 1970).

230/ Véase The Noto, 1979 A.M.C. 116 (Arb. at N.Y. 1976).

231/ Afovos Shipping Co. v. R. Pagnan & F.Lli (The Afovos) (1980) 2 Lloyd's Rep. 469; (1982) 1 Lloyd's Rep. 562; (1983) 1 Lloyd's Rep. 335.

232/ (1983) 2 Lloyd's Rep. 253.

233/ Véase Telfair Shipping Corporation v. Athos Shipping Co. S.A. (The Athos) (1981) 2 Lloyd's Rep. 74; (1983) 1 Lloyd's Rep. 127.

234/ Antaios Compañía Naviera S.A. v. Salen Rederierna A.B. (The Antaios N° 2) (1984) 2 Lloyd's Rep. 235.

235/ (1975) 1 Lloyd's Rep. 537.

236/ Véase ibid., fallo del juez Mocatta, en pág. 554.

237/ (1980) 2 Lloyd's Rep. 469.

238/ Véase también The Lutetian (1982) 2 Lloyd's Rep. 140.

239/ Véase The Rio Sun (1981) 1 Lloyd's Rep. 404.

240/ Opinión de Gram, op. cit., pág. 67.

241/ Havelock v. Geddes (1809) 10 East 555; Ripley v. Scarife (1826) 5 B. & C. 167; Moorsom v. Greaves (1911) 2 Canap. 626.

242/ Ripley v. Scarife (1826) 5 B. & C. 167; Giertsen v. Turnbull (1908) S.C. 1101.

243/ The Royal Greek Government v. The Minister of Transport (1949) 1 K.B. 525 a 529; The Mareva A.S. (1977) 1 Lloyd's Rep. 368 a 381.

244/ El apartado B) de la cláusula establece las circunstancias en que el buque seguirá fletado aun cuando esas circunstancias puedan haber sido causadas por negligencia de los armadores.

245/ Cláusula 15; véase también la cláusula 15 de la Asbatime en donde se enumeran acontecimientos similares como causas de supensión del fletamento.

246/ Véase cláusula 20 de la Tankertime 80; cláusula 11 de la STB Form of Tanker Time Charter; cláusula 23 del proyecto Fontime.

247/ Cohen, M. M., "Confusion in the drafting and application of off-hire clauses", comunicación presentada al Seminario de la FONASBA sobre "El fletamento por tiempo: ¿por qué la confusión?" op. cit., pág. 1.

248/ Fallo del juez Kerr en The Mareva A.S. (1977) 1 Lloyd's Rep. 368.

249/ Hay, sin embargo, algunos tribunales ingleses que apoyan la opinión de que los fletadores no están facultados para hacer que cese el fletamento del buque cuando el acontecimiento que da pie a la pérdida de tiempo viene causado por un incumplimiento por su parte del contrato: véase Fraser v. Bee (1900) 17 T.L.R. 101; Board of Trade v. Temperly SS. Co. (1927) 17 Ll.L.R.230; Nourse v. Elder, Dempster (1922) 13 Ll.L.R. 197. Algunos modelos de fletamento por tiempo de buques tanque establecen que el incidente de suspensión de fletamento "no ha de obedecer a falta del fletador". Véase la cláusula 11 a) del modelo STB; véase también la Linertime, que en su cláusula 14 A) habla de avería de las maquinillas "no causada por descuido de los trabajadores portuarios".

250/ A falta de una estipulación expresa en sentido contrario, en el derecho inglés (véase Giertsen v. Turnbull (1908) S.C. 1101 a 1111; Vogemann v. Zanzibar (1902) 6 Com. Cas 253 a 255; Arild v. Société de Navigation (1923) 2 K.B. 141) y en el derecho estadounidense (véase Northern S.S. Co. v. Earn Line, 175 F. 529 (2d Cir. 1910); Norwegian Shipping & Trade Mission v. Nitrate Corp. of Chile Ltd., 1942 A.M.C. 1523 (Arb. at N.Y. 1942), las otras obligaciones del fletador establecidas por la póliza continuarán incluso durante el período en el que su obligación de pagar el fletamento haya cesado al entrar en vigor la cláusula de suspensión. Tal como se señaló (P. Gram, op. cit., pág. 7): "parece extraño que el armador pueda utilizar el combustible del fletador por tiempo para llevar el buque a un dique de reparación, pero tal cosa parece ser lo legislado". Por ello, la cláusula 5 de la Linertime indica expresamente que "mientras esté en vigor el fletamento los fletadores proporcionarán y pagarán todo el combustible..." (véase también la cláusula 20 de la NYPE).

251/ Cohen, M. M., "Confusion in the drafting and application of off-hire clauses", op. cit., págs. 1 a 3.

252/ Véase The Royal Greek Government v. The Minister of Transport (1949) K.B. 525.

253/ P. Gram, op. cit., pág. 70.

254/ Véase The Robertina, S.M.A. N° 1151 (Arb. at N.Y. 1977); Clyde Commercial S.S. Co. v. West India S.S. Co., 169 F. 275 (2d Cir. 1909).

255/ Véase Radcliffe v. Compagnie Générale (1918), 24 Com. Cas 40.

256/ Véase Giertsen v. Turnbull (1908) S.C. 1101.

257/ The Teno (1977) 2 Lloyd's Rep. 289.

258/ Hough v. Head (1885) 54 L.J.Q.B. 294, 55 L.J.Q.B. 43.

259/ The Essen Envoy (1929) 35 Com. Cas. 61.

260/ (1977) Lloyd's Rep. 368 a 382.

261/ 1930 40 F. 2d 410, 1930 A.M.C. 779 (2d Cir.).

262/ Véase Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 314.

263/ La norma ejusdem generis es un criterio de interpretación que restringe el significado amplio de palabras generales a la misma especie que las palabras específicas que las preceden.

264/ (1920) 3 K.B. 321, (1921) 2 K.B. 97 a 107.

265/ Véase también The Apollonius (1978) 1 Lloyd's Rep. 53 a 65.

266/ Court Line v. Finchnet (The Jevington Court) (1966) 1 Lloyd's Rep. 683.

267/ Véase Adelaid S.S. Co. v. The King (1923) 20 Com. Cas. 165; The Apollo (1978) 1 Lloyd's Rep. 200; para la opinión contraria, véase Court Line v. Dant & Russell (1939) 44 Com. Cas. 345.

268/ Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 306.

269/ Ibid., pág. 262: Edison S.S. Corp. v. Eastern Minerals 167 F. Supp.601 a 605 (D. Mass. 1958).

270/ Véase The Mareva A.S. (1967) 1 Lloyd's Rep. 368 a 382.

271/ (1981) 2 Lloyd's Rep. 267.

272/ Ibid., pág. 272.

273/ Hogarth v. Miller (1981) A.C. 48.

274/ Véase The Pythia (1982) 2 Lloyd's Rep. 160 a 168.

275/ H. R. Macmillan (1973) 1 Lloyd's Rep. 27 a 32; ejemplos de tales cláusulas pueden encontrarse en Tynedale S.S. Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com. Cas. 206; y Hogarth v. Miller (1891) A.C. 48. En el primer asunto la cláusula establecía que "... el fletamento cesaría desde el comienzo de esa pérdida de tiempo hasta que el vapor estuviera de nuevo en estado eficiente para reanudar los servicios".

276/ En cuanto a la cláusula que figura en la NYPE, véase The Pythia (1982) 2 Lloyd's Rep. 160; H.R. Macmillan (1974) 1 Lloyd's Rep. 311 a 314.

277/ Véase The Pythia (1982) 2 Lloyd's Rep. 160 a 168; H. R. Macmillan (1974) 1 Lloyd's Rep. 311 a 314.

278/ Hogarth v. Mille (1891) A.C. 48; Tynedale v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 41 Com. Cas. 206.

279/ Cláusula 14 A); véase también la cláusula 15 de la Asbatime y la cláusula 24 del proyecto Fontime donde figura una disposición similar.

280/ S.M.A. N° 199 (Arb. at N.Y. 1958).

281/ Véase también The Grace V, S.M.A. N° 1760 y The Chrysanthi G.L., S.M.A. N° 1417 (Arb. at N.Y. 1980).

282/ (1902) 2 Com. Cas. 254.

283/ (1981) 2 Lloyd's Rep. 622.

284/ (1982) 2 Lloyd's Rep. 160.

285/ The Ming Autumn S.M.A. N° 2189 (Arb. at N.Y. 1986).

286/ (1987) 1 Lloyd's Rep. 230.

287/ Para los comentarios que aparecen en la parte sustantiva del fallo sobre la cláusula 20, véase párr. ... del presente informe.

288/ P. Todd, op. cit., pág. 129.

289/ Véase cláusula 1 de la NYPE y de la Asbatime; cláusula 3 de la Baltime y cláusula 4 de la Linertime.

290/ Véase la opinión del magistrado Scrutton en Limerick v. Stott (1921) 2 K.B. 613 a 621; Carver, op. cit., párr. 697; Wilford..., Time Charters, op. cit., págs. 188 y 189.

291/ Wilford..., Time Charters, op. cit., págs. 188 y 189.

292/ Wye Shipping v. Compagnie du Chemin de Fer Paris-Orléans (1922) 1 K.B. 617.

293/ The Jaramar, (1969) A.M.C. 354 (Arb. at N.Y. 1969).

294/ The Ellen Lautschke, S.M.A. N° 362 (Arb. at N.Y. 1965).

295/ Véase Gray v. Christie (1889) ST.L.R. 577.

296/ Straits of Dover SS. Co. v. Munson, 95 F. 690 (S.D. N.Y. 1899), 100 F.1055. (2nd Cir. 1900)

297/ Watson v. Merryweather (1913) 18 Com. Cas. 294.

298/ The Dione (1975) 1 Lloyd's Rep. 115.

299/ Opinión de Lord Denning, M. R., en The Dione, (1975) 1 Lloyd's Rep. 115 a 117.

300/ Véase ibid., en pág. 118.

301/ Véase párr. 187 del presente informe.

302/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 257 a 260.

303/ (1977) 2 Lloyd's Rep. 1 y 2.

304/ (1945) 1 K.B. 343.

305/ Carver, op. cit., párr. 2017.

306/ P. Gram, op. cit., pág. 68.

307/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 192.

308/ Ibid., en pág. 204; véase, además, The Chrysovalandou Dyo (1981) 1 Lloyd's Rep. 159, en el que los conocimientos de embarque incorporaban las condiciones de la póliza de fletamento. Se afirmó que los armadores estaban facultados para ejercitar el privilegio.

309/ (1977) 1 Lloyd's Rep. 268 a 276.

310/ Goodpasture Inc. v. M.V. Pollux, 602 F 2d 84, 1979, A.M.C. 2515; 606 F.2d 321 (5th Cir. 1979); véase también Wilford..., Time Charters, op. cit., págs. 407 y 408.

311/ Tagart, Beaton v. Fisher (1903) 1 K.B. 391 a 395.

312/ (1983) 1 Lloyds' Rep. 302.

313/ Lloyd's Maritime Newsletter, 21 de abril de 1990.

314/ Opinión del juez Greer, en Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line (1926) 26 Ll.L.Rep. 259 a 262; Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 399.

315/ Wehner v. Dene (1905) 2 K.B. 92.

316/ Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line (1927) 1 K.B. 710.

317/ Wehner v. Dene (1905) 2 K.B. 92.

318/ Wehner v. Dene (1905) 2 K.B. 92; Samuel v. West Hartlepool (1906) 11 Com. Cas. 115, (1907) 12 Com. Cas. 203; Carver, op. cit., párr. 2013.

319/ P. Gram, op. cit., pág. 69.

320/ Tonnelier & Bolckow, Vaughan v. Smith (1897) 2 Com. Cas. 258, véase opinión del magistrado Rigby.

321/ Véase la opinión de Lord Summer en French Marine v. Compagnie Napolitaine (1921) 2 A.C. 494 a 516.

322/ Véase la opinión del juez Robert Goff en The Lancaster (1980) 2 Lloyd's Rep. 497; Wilford..., Time Charters, op. cit., pág. 404.

323/ Véase párr. 2 del presente informe.

324/ Véanse las cláusulas 18, 19 y 20.

325/ Steamship Rutherglen Co. v. Howard Houlder & Partners, 203 F 848 a 851 (2nd Cir. 1913).

326/ Gilmore & Black, The Law of Admiralty, 2a. ed. The Fondation Press, Nueva York, 1975, pág. 213.

327/ Por ejemplo, Davies, The Commencement of Laytime, Schofield Laytime and Demurrage (1986), Summerskill, Laytime (1989), Tiberg The Law of Demurrage (1979).

328/ Por ejemplo, Scrutton, Charter parties, Carver, Carriage by Sea, Gilmore and Black, The Law of Admiralty y Benedict, Admiralty.

329/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 1.

330/ Véase Scrutton, op. cit., pág. 305.

331/ El aviso de disponibilidad para la descarga no se requiere en algunos ordenamientos jurídicos, entre ellos el inglés.

332/ North River Freighters Ltd. v. President of India (1956) 1 Q.B. 333 a 348.

333/ (1908) 1 K.B. 499.

334/ (1961) A.C. 135.

335/ (1974) A.C. 479.

336/ (1978) A.C.1.

337/ Véase la opinión de Lord Reid en la pág. 291.

338/ 1975 A.M.C. 1826.

339/ (6a. ed.), vol. 28, en págs. 2 a 14.

340/ Véanse los laudos de Hamburgo de 18.9.1974 y 8.6.1977, mencionados por Trappe (1988) LMCLQ 251, en pág. 258.

341/ (3a. ed.), en pág. 231.

342/ Véase, por ejemplo, la Tankervoy 87, cláusula 8.

343/ Nelson v. Dahl (1879) 12 Ch.D. 583.

344/ Véase H. Tiberg, The Law of Demurrage, op. cit., págs. 208 a 213.

345/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 245.

346/ Groves, Maclean v. Volkart (1884) C.& E. 309.

347/ (1973) 2 Lloyd's Rep. 247.

348/ Véase H. Tiberg, The Law of Demurrage, op. cit., págs. 211 a 214.

349/ (1950) 83 Ll.L.Rep. 500.

350/ Véase Gerani Compania Naviera v. General Organisation for Supply Goods (1982) 1 Lloyd's Rep. 275.

351/ Cláusula 8; véase también Norgrain 89, cláusula 19.

352/ P. Todd, "Contracts for Carriage of Goods by Sea", op. cit., pág. 93.

353/ Véase Tiberg, "The Law of Demurrage", op. cit., págs. 343 a 382.

354/ Ibid., págs. 411 y 412.

355/ Véase Stephens v. Harris & Co (1887) 57 L.J. Q.B. 203 (C.A.); Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture (1963) A.C. 691 (H.L); véase The Glendevon (1893) pág. 269; véase también Summerskill, Laytime, op. cit., págs. 175 a 179.

356/ Compañía Naviera Aguero S.A. v. British Oil and Cake Nills (1957) 2 QB. 293, pág. 303; véase también Summerskill, Laytime, op. cit., págs. 44 a 46.

357/ Carver, op. cit., párr. 1857.

358/ J. Tiberg, The Law of Demurrage, op. cit., pág. 428.

359/ (1930) P. 30 en pág. 32.

360/ Véase P. Todd, The Contracts for the Carriage of Goods by Sea, op. cit., pág. 92; Summerskill, Laytime, op. cit., págs. 37 a 44; The Sandgate (1930) pág. 30; Compania de Navegacion Zita v. Louis Dreyfus & Cie (The Zita) (1953) 2 Lloyd's Rep. 472.

361/ President of India v. Jebsens (U.K.) Ltd and Others (The General Capinpin) (1989) 1 Lloyd's Rep. 232.

362/ Scrutton, op. cit., pág. 150, nota 72.

363/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 359.

364/ (1955) 2 Lloyd's Rep. 668.

365/ (1966) 2 Lloyd's Rep. 219.

366/ (1971) 1 Lloyd's Rep. 215.

367/ Véase Benedict, Admiralty (6a. ed.), vol. 28, págs. 2 a 29.

368/ Véase el arbitraje francés N° 357, del 6.5.1980, DMF 1980, 695 y el laudo arbitral de Hamburgo en The Ilse, 18.9.1974, mencionado por Trappe (1986) L.M.C.L.Q. 251.

369/ Sociedad Carga Oceánica S.A. v. Idolinoele Vertriebsgesellschaft (The Angelos Lusis) (1964) 2 Lloyd's Rep. 28; Inca Cía. Naviera S.A. and Others v. Mofinol Inc. (The President Brand) (1967) 2 Lloyd's Rep. 338 y Shipping Development Corp. v. V/O Sojuzneftexport (The Delian Spirit) (1972) 1 Q.B. 103.

370/ (1982) 1 Lloyd's Rep. 1.

371/ (1988) 1 Lloyd's Rep. 336.

372/ 215 LMLN de 30 enero de 1988.

373/ 151 LMLN de 15 de agosto de 1985.

374/ D. Davies, "Commencement of Laytime, Lloyd's of London Press, 1987, pág. 35.

375/ Véase en general acerca de estas cláusulas McCune en The Asbatankvoy Charter (1984), págs. 26 a 54.

376/ Op. cit., pág. 317.

377/ (1985) 1 Lloyd's Rep. 423 a 430.

378/ Véase The Malmohus 1960 A.M.C. 1191; Compañía Naviera Puerto Madrín v. Esso Standard Oil Co. (S.D.M.Y. 1961) 1962 A.M.C. 147; Pennsylvania R.R. Co. v. Moore McCormack Lines 1967 A.M.C. 5.

379/ 3a. ed., pág. 496.

380/ J. Tiberg, op. cit., págs., 497 a 501; y véase Vreede "Unexpected Extra Costs of Discharge and Demurrage", comunicación presentada al VIII Congreso Internacional de Arbitros Marítimos, Madrid, 1987, y Trappe (1986) L.M.C.L.Q. 251. Según el último artículo mencionado resultaría que el derecho francés es similar al derecho alemán en este particular.

381/ Fallo del juez Donaldson en Navico A.G. v. Vrontados Naftiki Etairia P.E. (1968) 1 Lloyds. Rep. 379 a 383.

382/ H. Tiberg, The Law of Demurrage, op. cit., págs. 531 a 535.

383/ Ibid., pág. 533.

384/ (1987) 3 All ER 110.

385/ Cláusula 7, aunque parece que en la práctica esta cláusula se suprime muchas veces. Véase también la cláusula 10 de la póliza de fletamento SCANCON donde figura una disposición similar.

386/ Cláusula 9; véase también la cláusula 20 de la Norgrain 89.

387/ H. Tiberg, The Law of Demurrage, op. cit., págs. 556 a 566.

388/ (1979) 1 Lloyd's Rep. 459.

389/ Véase cláusula 9 b).

390/ Cláusula 10; véase también la Asbatankvoy, cláusula 8; la Asba II, cláusula 8; la Beepeevoy 2 "83", cláusulas 19 y 20; la Shellvoy 5, cláusulas 14 y 15 2).

391/ Véase cláusula 14 a) y d).

392/ H. Williams, Commentaries on Tanker Voyage Charterparties, op. cit., pág. 42.

393/ (1971) 2 Lloyd's Rep. 29

394/ (1984) 2 Lloyd's Rep. 366, reiterado en (1987) 2 Lloyd's Rep. 43.

395/ Véase asimismo párr. 25 del presente informe.

396/ (1960) 1 W.L.R. 297; (1962) 1 Q.B.1.; (1964) A.C. 868.

397/ N.V. Reederij Amsterdam v. President of India (The Amstelmolen) (1961) 2 Lloyd's Rep. 215. Para otras observaciones sobre la cláusula de huelga de la Centrocon, véanse los párrs. 22 y 23 del presente informe.

398/ Cláusula 20; véase también la póliza Synacomex, cláusula 7; Fertivoy 88, cláusula 16.

399/ Carver, op. cit., párr. 1948.

400/ (1910) 1 K.B. 600.

401/ (1878) 3 Q.B.P. 437.

402/ (1893) P. 269.

403/ (1907) 2 K.B. 705.

404/ (1914) 1 K.B. 304 a 312.

405/ Fallo del juez Donaldson en Navico A.G. v. Vrontados Nafiki Etai a P.E (1968) 1 Lloyd's Rep. 379, pág. 383.

406/ Véase The Harriman, 76 U.S. (9 Wall.) 161 (1870); London Transport Co. v. Trechmann (1904) 1 K.B. 635.

407/ Cláusula 1; véase también la póliza de fletamento por viaje escandinava BIMCO de 1956, modificada en 1962, número de clave Scancon, cuya cláusula 2 dispone que el flete deberá pagarse "sin descuento alguno a cuenta al momento de la descarga de la mercancía al tipo medio de cambio que rija el día o días de pago". Véase asimismo la Continental Grain Charter Party, número de clave "Synacomex", adoptada en 1957 y modificada en 1960 y 1974, cuya cláusula 4 dispone que "el flete es pagadero y deberá pagarse a la entrega conforme y efectiva de la mercancía".

408/ (1864) 15 C.B. (N.S. 646).

409/ (1972) 2 Lloyd's Rep. 511 - (1973) 2 Lloyd's Rep. 333.

410/ (1972) 1 Lloyd's Rep. 334.

411/ (1972) 2 Lloyd's Rep. 511 a 523.

412/ Ibid., pág. 525.

413/ Véase la opinión del magistrado Cairns, (1973) 2 Lloyd's Rep. 333 a 341.

414/ Ibid., véase la opinión del magistrado Roskill, pág. 337.

415/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 431.

416/ Véase De Silvale v. Kendall (1815) 4 M. & Ad. 445; Byrne v. Schiller (1871) L.R. 6 Ex. 319.

417/ Véase Allison v. Bristol Mar. Ins. (1876) 1 A.C. 209 a 253.

418/ (1871) 6 L.R. Ex. 319, at p. 325; véase también la pág. 327.

419/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 431.

420/ Ibid., pág. 435.

421/ Véase Exxonvoy 84, cláusula 6, a), y Shellvoy 5, cláusula 5.

422/ P. Todd. op. cit., págs. 70 y 71.

423/ (1978) 2 Lloyd's Rep. 5.

424/ P. Todd. op. cit., págs. 78 a 80; como ejemplo de cláusula de retención del cargamento, véase B.P. Shipping Revised and Additional Clauses, Cl.12; como interpretación de una cláusula de verificación de pérdidas en la descarga, véase el asunto The Olympic Brilliance (1981) 2 Lloyd's Rep. 176, en el que se mantiene que la cláusula faculta a los fletadores a hacer una deducción definitiva en el flete del valor de la mercancía que falta en la entrega y no simplemente a retenerla como garantía contra una posible reclamación futura.

425/ Francesco v. Massey (1873) L.R. 8 Ex.101; para la forma primitiva de la cláusula, véase Milvain v. Pérez (1861) 3 E. & E. 495; Oglesby v. Yglesias (1858) E.B. & E. 390.

426/ H. Tiberg, "The Law Of Demurrage", op. cit., pág. 610.

427/ Cláusula 6; en la cláusula 5 se establece un derecho de retención sobre el cargamento por la totalidad del flete, el falso flete, las demoras o las averías.

428/ Summerskill, en Laytime, op. cit., págs. 311 y 312.

429/ Milvain v. Pérez (1861) 3 E. & E. 495; Oglesby v. Yglesias (1858) E.B. & E. 390.

430/ Véase Fidelitas Shipping Co. v. V/O Emportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113; Francesco v. Massey (1873) L.R. 8 Ex. 101.

431/ Véase Kish v. Taylor (1912) A.C. 604.

432/ (1971) 1 Lloyd's Rep., pág. 516.

433/ Véanse, además, Hansen v. Harold (1894) 1 Q.B.D. 612 a 619; Clark v. Radford (1891) 1 Q.B. 625.

434/ (179 U.S. 1), 21 S.Ct.38 (1900).

435/ The Sinoe (1972) 2 Lloyd's Rep. 201, The Cunard Carrier (1977) 2 Lloyd's Rep. 261.

436/ El falso flete no es un flete en sentido propio sino una compensación pagadera por los fletadores a los armadores a causa de no haber podido cargar en el buque un cargamento completo y entero de conformidad con la póliza de fletamento. Así pues, se trata de una deuda personal del fletador que se contrae antes de la expedición de los conocimientos de embarque o antes de que el endosatario adquiera derecho alguno sobre las mercancías incluidas en el conocimiento de embarque.

437/ Véase Kish v. Taylor (1912) A.C. 604; Fidelitas Shipping Co. v. V/O Exportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113; un examen más amplio de las cláusulas de incorporación figura en el capítulo IV del presente informe.

438/ Cláusula 3; véase una cláusula bastante similar en la póliza C (Ore) 7, cláusula 20.

439/ (1888) 20 Q.B.D. 475 a 482.

440/ (1932) A.C. 328; estos casos se refieren a conocimientos de embarque, pero los mismos principios son también de aplicación a las cláusulas de cambio de ruta de las pólizas de fletamento. Véase asimismo Glynn v. Margetson (1893) A.C. 35.

441/ Los tribunales estadounidenses han adoptado un enfoque análogo. Véase Gilmore and Black, The Law of Admiralty, op. cit., págs. 178 y 209 y 210.

442/ Frenkel v. MacAndrews (1929) A.C. 545, 564.

443/ Véase Scrutton, op. cit., pág. 439; Stag Line v. Foscolo Mango (1932) A.C. 328; Renton v. Palmyra 1 Q.B. 462.

444/ Gilmore and Black, op. cit., pág. 178.

445/ Véase Abraham, H. J., "Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland", Berlín (W) de Gryuter, 1978, pág. 734.

446/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47 a 50.

447/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

448/ Para la legislación inglesa, véase Scrutton, op. cit., págs. 258 a 260; Carver, op. cit., párrs. 1187 a 1200. Para la situación según la legislación estadounidense, véase Gilmore and Black, op. cit., págs. 180 a 182 y 209 y 210.

449/ Para la legislación de la República Democrática Alemana, véase Richter-Hannes, D.; Richter, R.; Trotz, N.; op. cit., pág. 200. Para la legislación de la República Federal de Alemania, véase Abraham, H. J., op. cit., pág. 419.

450/ Scrutton, op. cit., pág. 440; Carver, op. cit., párr. 550.

451/ Véase Gilmore and Black, op. cit., págs. 180 a 182.

452/ Cláusula 43 c); para una disposición similar, véase la cláusula 15 de la póliza Coal Charter, con el nombre de clave "Nipponcoal", publicada por el Comité de documentación del Centro de contratación naviera del Japón en 1983; y la cláusula 21 de la póliza BIMCO Standard Ore Charter, cuya clave es Orevoy (1980); véase también la póliza BIMCO Standard Voyage Charter para el transporte de productos químicos en buques tanque, cuyo nombre de clave es "Bimchemvoy", cláusulas 26 y 37; la póliza de fletamento por viaje para buques tanque, ASBA II, cláusulas 20 b) y 23; la Exxonvoy 84, cláusulas 27 b) y 29; véase asimismo la cláusula 4 de la SCANCON (modificada en 1962) que dispone que las Reglas de La Haya, tal como se hayan promulgado en el país de destino, se aplicarán al fletamento, y si no hubiera tal promulgación en vigor en el país de destino se aplicará la legislación correspondiente del país de embarque y si no estuviera vigente ninguna legislación de esa índole en ninguno de esos países se aplicará entonces la Ley británica de transporte de mercancías por mar de 1924.

453/ Para una cláusula similar, véase también Intertankvoy 76, cláusula 25.

454/ Véase también la Norgrain 89, cláusula 36; igualmente la cláusula 12 de la póliza de fletamento "Nubaltwood" de 1973 que se basa en las disposiciones del párrafo 1 del artículo 3 y el párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby.

455/ Véase Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co. (1961) A.C. 807; Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam (1962) I Lloyd's Rep. 539, (1963) 2 Lloyd's Rep. 223.

456/ Véase Scrutton, op. cit., pág. 448.

457/ Véanse párrs. 102 a 112.

458/ Véase Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Ltd. (The T.F.L. Prosperity) (1984) 1 Lloyd's Ref. 123, y las observaciones hechas a las disposiciones similares de la cláusula 13 de la póliza Baltime.

459/ (1959) 1 Q.B. 498.

460/ (1972) 1 W.L.R. 74.

461/ (1984) 1 LLoyd's Rep. 123.

462/ Véanse párrs. 325 a 328 y 387 a 391 del presente informe.

463/ P. Todd, op. cit., pág. 53.

464/ (1986) 2 Lloyd's Ref. 285.

465/ Ibid., pág. 289.

466/ Para información detallada sobre el particular, véase Lowndes & Rudolf, General Average and York-Antwerp Rules, British Shipping Laws, vol. 7, 9a. ed. 1975, Stevens & Sons, Londres.

467/ The Shipbrokers' Manual recopilado por el Instituto de Corredores Registrados, vol. 1, Lloyd's of London Press, Ltd., Londres, 1983, pág. 114.

468/ (1972) 2 LLoyd's Rep. 355.

469/ (1983) 1 LLoyd's Rep. 514.

470/ Véase el asunto en la Cámara de los Lores inglesa Compagnie d'Armement Maritime S.A. v. Compagnie Tunisienne de Navigation S.A. (1971) A.C. 572.

471/ (1900) 2 Q.B. 540.

472/ (1989) 1 Lloyd's Rep. 393.

473/ Jones v. Hough (1879) 5 Ex.D.115, Hansen v. Harrold (1894) 1 Q.B. 612, Gulf Steel Co. v. Al Khalifa Shipping Co. (1980) 2 LLoyd's Rep. 261 y Garbis Maritime Corporation v. Philippine National Co. (1982) 2 Lloyd's Rep. 283.

474/ Finska Cellulosa v. Westflield Paper (1941) 46 Com. Cas. 87.

475/ Véase Thomas v. Portsea Steaming Co (1912) A.C. 1; y Skips A/S Norheim v. Syrian Petroleum (The Varenna) (1983) 2 LLoyd's Rep. 1 592 y Federal Bulk Carriers v. C. Itoh and Co. (The Federal Bulker) (1989) 1 LLoyd's Rep. 103.

476/ Véase The Renak (1978) Q.B. 377.

477/ (1965) P. 223.

478/ (1971) P. 168, 177.

479/ (1912) A.C. 1.

480/ 199 F.2d 687, 1952 AMC 1931 (2d Cir. 1952).

481/ Russell v. Niemann (1864) 34 L.J.C.P.10.

482/ The Northumbria (1906), pág. 292.

483/ Gullischen v. Stewart (1884) 13 Q.B.D. 317.

484/ Hogarth Shipping v. Blythe (1917) 2 K.B. 534.

485/ Gullischen v. Stewart, supra.

486/ (1982) Lloyd's Ref. 284.

487/ Véase la opinión del juez Devlin en Pyrene v. Scindia Navigation Co. (1954) 2 Q.B. 402, págs. 417 y 418, reafirmado por la Cámara de los Lores en G. H. Renton & Co. v. Palmyra Trading Corp. of Panama (1957) A.C. 149.

488/ Scrutton, Charter Parties, op. cit., pág. 12, que cita The Njegos (1936), pág. 90.

489/ Gray v. Carr (1871) L.R. 6 Q.B. 522, Porteus v. Watney (1878) 3 Q.B.D 534 y Miramar Maritime Corporation v. Holborn Oil Trading (The Miramar) (1984) 2 Lloyd's Rep. 129.

490/ The Miramar, supra.

491/ Fidelitas Shipping v. Exportchleb (1963) 2 Lloyd's Rep. 113 a 125.

492/ Miramar Maritime Corporation v. Holborn Oil Trading (The Miramar) (1983) 2 Lloyd's Rep. 319, (1984) 1 Lloyd's Rep. 142, (1984) 2 Lloyd's Rep. 129.

493/ Kish v. Taylor (1912) K.B. 604, 614.

494/ Scrutton, Charter Parties, op. cit., pág. 65.

495/ (1983) 2 Lloyd's Rep. 640, 644.

496/ (1976) 1 Lloyd's Rep. 8.

497/ Véase también The S.L.S. Everest (1981) 2 Lloyd's Rep. 389.

498/ Véase The S.L.S. Everest (1981) 2 Lloyd's Rep. 389.

499/ Per Gram, comunicación enviada al Instituto Marítimo Tulane (1975) 49 Tulane Law Review 1076.

500/ Ibid.

501/ Op. cit., pág. 198.

502/ Op. cit., pág. 417.

503/ Rodocanachi v. Milburn (1986) 18 Q.B.D. 67, 75; Northern N° 29, 85F. 2d 39, 41, 1936 AMC 1296, 1298; Sonya II, 151F. 2d 727, 730, 1946 AMC 90, 94; President of India v. Metcalfe Shipping (1979) 2 Lloyd's Rep. 476.

504/ Leduc v. Ward (1888) 20 Q.B.D. 475, 479.

505/ Scrutton, op. cit., pág. 62.

506/ (1924) 1 K.B. 575.

507/ President of India v. Metcalfe Shipping, supra.

508/ Kern v. Deslands (1861) 10 C.B. (N.S.) 205 y President of India v. Metcalfe Shipping, supra.

509/ Op. cit., en pág. 417.

510/ Véanse párrs. 102 a 112 del presente informe.

511/ (1990) 1 Lloyd's Rep. 236.

512/ La cláusula 33 dice: "Esta póliza queda sometida a las cláusulas y disposiciones de la Ley australiana de transporte de mercancías por mar de 1924... Toda cláusula que contradiga las normas y disposiciones de dicha Ley se considerará radicalmente nula en lo que atañe a tal contradicción y sólo en ella".

513/ Ibid., pág. 248.

514/ (1970) 1 Lloyd's Rep. 247 a 255.

515/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

516/ (1976) 2 Lloyd's Rep. 47.

517/ Para un examen más detenido de este tema, véase "Cláusula principal", en los párrs. ... del presente informe.

518/ Nea Agrex S.A. v. Baltic Shipping Co. Ltd., (The Agios Lazaros) (1976) 2 Lloyd's Rep. 47; J.B. Effenson Co. v. Three Bays Corp. Ltd., 238 F.2d. 611, 1957 AMC. 16 (5th Cir. 1956).

519/ Scrutton, Charter Parties, op. cit., pág. 420 y Seven Seas Transportation v. Pacifico Union Marina Corp. (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

520/ Marifortuna Naviera S.A. v. Government of Ceylon (1970) 1 Lloyd's Rep. 247.

521/ (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

522/ Véase Scrutton, Charter Parties, op. cit., pág. 452, donde se citan las sentencias del Tribunal de Apelación en el asunto Renton v. Palmyra (1956) 1 Q.B. 505; la cuestión ha quedado sin decidir en la Cámara de los Lores (1957) A.C. 147, 171.

523/ Nea Agrex v. Baltic Shipping Co. (1976) 2 Lloyd's Rep. 47, por el magistrado Shaw en la pág. 59.

524/ Véase Suisse Atlantique v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale (1967) A.C. 361; Photo Production Ltd. v. Securicor Transport Ltd. (1980) A.C. 827.

525/ Véanse los párrs. 288 a 301 del presente informe.

526/ Adamastos Shipping v. Anglo Saxon Petroleum (The Saxon Star) (1958) 1 Lloyd's Rep. 73.

527/ Marifortuna Naviera, S.A. v. Government of Ceylon (1970) 1 Lloyd's Rep. 247.

528/ (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

529/ Ibid., pág. 596.

530/ Véase Seven Seas Transportation Ltd. v. Pacifico Union Marina (The Satya Kailash) (1984) 1 Lloyd's Rep. 588.

531/ (1988) 1 Lloyd's Rep. 412.

532/ (1987) 1 Lloyd's Rep. 456, pág. 460.

533/ (1986) 2 Lloyd's Rep. 285.

534/ (1907) 1 K.B. 809.

535/ Freedom General Shipping S.A v. Tokai Shipping Co. Limited (The Khian Zephyr) (1982) 1 Lloyd's Rep. 73.

536/ Hercules Inc. v. Stevens Shipping Co. Inc. (1983) 698 F.2d 726, 1983 AMC 1786 (5th Cir.).

Anexo I

Adopted by the Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom and the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

Issued 1/6/1909
Amended 1/6/1911
Amended 1/6/1912
Amended 1/6/1926
Amended 1/6/1939
Amended 1/6/1958
Amended 1/6/1974

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974)
CODE NAME: "BALTIME 1939"

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's name	6. GRT/NRT
7. Class	8. Indicated horse power
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity
11. Permanent bunkers (abt.)	
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of	
13. Present position	
14. Period of hire (Cl. 1)	15. Port of delivery (Cl. 1)
	16. Time of delivery (Cl. 1)
17. (a) Trade limits (Cl. 2)	
(b) Cargo exclusions specially agreed	
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)	
19. Charter hire (Cl. 6)	20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6)
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)
23. Cancelling date (Cl. 22)	24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)	26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

Printed and sold by S. Straker & Sons Ltd., 47–51 Gt Suffolk Street, London, SE1
by authority of The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen.

PART II

"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on the Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic feet grain bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows.

1. Period Port of Delivery/Time of Delivery
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service.
The Vessel to be delivered at the time indicated in Box 16.

2. Trade
The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17.
No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.

3. Owners to Provide
The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.
The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen.

4. Charterers to Provide
The Charterers to provide and pay for all costs, including galley coal, oil-fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection).
All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.

5. Bunkers
The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports.
The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers stated in Box 18.

6. Hire
The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.

Payment
Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20.
In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

7. Re-delivery
The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.

Notice
The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered.
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

8. Cargo Space
The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

9. Master
The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise.
If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.

10. Directions and Logs
The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.

11. Suspension of Hire etc.
(A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.

12. Cleaning Boilers
Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.

13. Responsibility and Exemption
The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lockouts or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general.
The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.

14. Advances
The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances to be deducted from hire.

15. Excluded Ports
The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel.

Ice
b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.
Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.

16. Loss of Vessel
Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was last. If the date of loss cannot be ascertained hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

17. Overtime
The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.

18. Lien
The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

19. Salvage
All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners and the Charterers equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

20. Sublet
The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.

21. War
(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.
(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand, and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.
(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.
(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.
(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and unless otherwise agreed, the Vessel to be re-delivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo on board.
(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.
Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 22.

22. Cancelling
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 23, the Charterers to have the option of cancelling.
If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

23. Arbitration
Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed according to Box 24) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, it's award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.

24. General Average
General Average to be settled according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.

25. Commission
The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 25 to the party mentioned in Box 25 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.
Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

Anexo II

Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913—Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

This Charter Party, made and concluded in.....day of.....19.....
Between.....
Owners of the good..... { Steamship / Motorship } .....of.....
of.....tons gross register, and.....tons net register, having engines of.....indicated horse power
and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed.....
at.....of about.....cubic feet bale capacity, and about.....tons of 2240 lbs.
deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,
allowing a minimum of fifty tons) on a draft of.....feet.....inches on.....Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,
which are of the capacity of about.....tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather
conditions about.....knots on a consumption of about.....tons of best Welsh coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil,
now.....
.....and.....Charterers of the City of.....

Witnesseth, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for
about.....
.....within below mentioned trading limits.
Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for
the fulfillment of this Charter Party.

Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at.....
.....
in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as
the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 5. Vessel on her delivery to be
ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and
donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same
time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchan-
.....
dise, including petroleum or its products, in proper containers, excluding.....
Mexico, and/or South America.....and/or Europe
and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between
October 31st and May 16th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic,
.....
.....
.....
as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:

1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.

2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions, Consular Charges (except those pertaining to the Crew), and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards for dunnage, they making good any damage thereto.

3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than.....tons and not more than .....tons and to be re-delivered with not less than.....tons and not more than.....tons.

4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of.....
.....United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on.....summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at.....
.....unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than.....days notice of vessels expected date of re-delivery, and probable port.

5. Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.

Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject to 2½% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely lie aground.

7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow. Charterers paying Owners.....per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are incurred in the consequence of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.

8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.

9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying at the rate of $1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally Clerks, Stevedore's Foreman, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.

11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Charterers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the consumption of fuel.

12. That the Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.

13. That the Charterers shall have the option of continuing this charter for a further period of.....
.....
.....

on giving written notice thereof to the Owners or their Agents.....days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.

14. That if required by Charterers, time not to commence before.....and should vessel not have given written notice of readiness on or before.....but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

15. That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.

16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas, Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.

17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.

18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Average contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.

19. That all derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in United States money.

In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or ships belonged to strangers.

Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.

20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the cost of replacing same, to be allowed by Owners.

21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.

.....

.....

22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The Charterers to have the use of any gear on board the vessel.

23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging; steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen, deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned thereby.

24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels; etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:

U. S. A. Clause Paramount

This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

Both-to-Blame Collision Clause

If the ship comes into collison with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the port or to get out after having completed loading or discharging.

26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to

.....

on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.

28. An address commission of 2½ per cent payable to.....on the hire earned and paid under this Charter.

Printed by Parry's,
Baltic Exchange Chambers, 2nd Floor, 28 St. Mary Axe, London, EC3
By permission of the NEW YORK PRODUCE EXCHANGE

Anexo III

Copyright © 1981 and Published by The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA), New York. This derivative work may not be copied without the permission of the copyright owners.
Code Name: ASBATIME

TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form

November 6th, 1913 — Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; June 12th, 1981

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in .....
..... day of ..... 19 .....

Owners between .....
..... Owners of
the good ..... Steamship / Motorship .....

Description of Vessel of ..... of ..... tons gross register, and
..... tons net register, having engines of .....
horsepower and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient
state, and classed ..... of about
..... cubic feet grain/bale capacity .....
....., and about
..... long/metric tons deadweight capacity (cargo and
bunkers, including fresh water and stores not exceeding .....
long/metric tons) on a salt water draft of ..... on summer
freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about
..... long/metric tons of
..... fuel oil and .....
long/metric tons of ..... and
capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about
..... knots on a consumption of about .....
long/metric tons of .....
.....
now .....
..... and

Charterers .....
..... Charterers of the City of .....

Duration The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the vessel from the
time of delivery for about .....
.....
..... within below mentioned trading limits.

Sublet Charterers shall have liberty to sublet the vessel for all or any part of the
time covered by this Charter, but Charterers shall remain responsible for the
fulfillment of this Charter.

Delivery Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers .....
.....
.....
.....
in such dock or at such berth or place (where she may safely lie, always afloat,
at all times of tide, except as otherwise provided in Clause 6) as the Charterers
may direct. If such dock, berth or place be not available, time shall count as
provided in Clause 5. Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with
clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordi-
nary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all
cargo-handling gear simultaneously (and with full complement of officers and
crew for a vessel of her tonnage), to be employed in carrying lawful merchan-
dise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive

Dangerous Cargo nature unless carried in accordance with the requirements or recom-
mendations of the proper authorities of the state of the vessel's registry and of
the states of ports of shipment and discharge and of any intermediate states or
ports through whose waters the vessel must pass. Without prejudice to the
generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded:

Cargo Exclusions livestock of any description, arms, ammunition, explosives .....
.....
.....
.....
.....

Trading Limits The vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and
places within .....
..... excluding .....
.....
.....
.....
as the Charterers or their agents shall direct, on the following conditions:

Owners to Provide 1. The Owners shall provide and pay for the insurance of the vessel and
for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, in-
cluding boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging
fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall
maintain vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull,

machinery and equipment for and during the service.

Charterers to Provide

2. The Charterers, while the vessel is on hire, shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, port charges, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 1, but when the vessel puts into a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this Charter shall be for Charterers' account. All other fumigations shall be for Charterers' account after vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

Charterers shall provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but Owners shall allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel.

Bunkers on Delivery and Redelivery

3. The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the vessel as hereunder. The vessel shall be delivered with: .....
long/metric* tons of fuel oil at the price of ..... per ton;
..... tons of diesel oil at the price of .....
per ton. The vessel shall be redelivered with: .....
tons of fuel oil at the price of ..... per ton; .....
.....tons of diesel oil at the price of ..... per ton
.....
.....
(*Same tons apply throughout this clause)

Rate of Hire

4. The Charterers shall pay for the use and hire of the said vessel at the rate of ..... daily, or
..... United States Currency
per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on ..... summer freeboard, per calendar month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless vessel lost) at .....

Redelivery Areas and Notices

.....
.....
..... unless otherwise mutually agreed.
Charterers shall give Owners not less than ..... days notice of vessel's expected date of redelivery and probable port .....
.....

Hire Payment and Commencement

5. Payment of hire shall be made so as to be received by Owners or their designated payee in New York, i.e. .....
.....
.....
..... in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any breach of this Charter, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.

Time shall count from 7 A.M. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their agents before 4 P.M., but if required by Charterers, they shall have the privilege of using vessel at once, in which case the vessel will be on hire from the commencement of work.

Cash Advances

Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced, as required by the Captain, by the Charterers or their agents, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

Berths

6. Vessel shall be loaded and discharged in any dock or at any berth or place that Charterers or their agents may direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely lie aground.

Spaces Available

7. The whole reach of the vessel's holds, decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.

Prosecution of Voyages

8. The Captain shall prosecute his voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to perform all cargo handling at their expense under the supervision of the

Anexo IV

45-0

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974)
CODE NAME: "LINERTIME"

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's name / 6. GRT/NRT	7. Class / 8. Indicated horse power
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard	10. Quantity of stores, provisions and fresh water not exceeding (tons)
11. Cubic-feet grain/bale capacity available for cargo	12. Permanent bunkers (abt.)
13. Speed capability in knots (abt.) on a consumption per 24 hours of (abt.)	14. Present position
15. Period of hire (Cl. 1)	16. Port of delivery (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 1) 17. Time for delivery (Cl. 1)
18. Number of days notice of expected date of delivery (Cl. 1)	19. Cancelling date (Cl. 2)
20. Trade limits (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 3)	
21. Injurious, inflammable or dangerous goods limited to (also state name of authorities concerned) (Cl. 3)	22. Vessel's cargo handling gear (Cl. 5)
23. Fuel consumption in port per 24 hours (abt.) (Cl. 5)	24. Bunker price (indicate alternative (a) or (b) and fixed price if agreed) (Cl. 6)
25. Bunkers on delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)	26. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)
27. Charter hire (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 7)	28. Hire payment (state currency, mode and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 7)
29. Place or range of re-delivery (Cl. 8)	30. Number of days' preliminary and final notice of port and date of re-delivery (Cl. 8)
31. Suspension of hire etc. (indic. no. of consecutive hours) (Cl. 14 (A))	32. Cleaning of boilers etc. (indicate number of hours) (Cl. 15)
33. Advances (only to be filled in if special agreement made) (Cl. 16)	34. Overtime (state lumpsum or if other special agreement made) (Cl. 19)
35. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 23)	36. General average to be settled in (Cl. 24)
37. Supercargo (state price agreed) (Cl. 27)	38. Meals (state price agreed) (Cl. 28)
39. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 33)	
40. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (for the Owners)	Signature (for the Charterers)

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen
Issued September 1st, 1956

Printed and sold by Fr. G. Knudtzon Ltd., 55 Toldbodgade, Copenhagen
by authority of The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

PART II

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the grossnet Register tons indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions and fresh water not exceeding the number of tons indicated in Box 10 having a cubic-feet grain/bale capacity available for cargo as stated in Box 11, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 12, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 13 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons stated in Box 13 per 24 hours, now in position as stated in Box 14, and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:

1. Period and Port of Delivery

The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 15 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m., or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at the port stated in Box 18 in such ready berth where she can safely lie

(a) always afloat*

(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*

as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter.
(state alternative agreed in Box 16).*

Time for Delivery

The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 17. The Owners to give the Charterers not less than the number of days' notice stated in Box 12 of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery
The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.

2. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 19, the Charterers to have the option of cancelling.
If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date the Charterers, if required, to declare within 48 hours (Sundays and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

3. Trade

The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie

(a) always afloat*

(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*

within the limits as stated in Box 20.
(state alternative agreed in Box 20).*

No live stock, sulphur and pitch in bulk to be shipped. Injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphta, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to the number of tons stated in Box 21 and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade as specified in Box 21, and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling magazines, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time

Nuclear Fuel

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

4. Owners to Provide

The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.
The Owners to provide one winchman per working hatch. In lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask for two watchmen. If further winchmen or watchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchman to be provided by the Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from shore, the expenses to be for the Charterers' account.

5. Charterers to Provide

The Charterers to pay all dock, harbour, light and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery).
Whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those payable to the consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, any other survey on cargo, meals supplied to officials and men in their service at the rate per man per meal indicated in Boxes 37 and 38, respectively, and all other charges and expenses whatsoever.

Cargo Gear

All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with cargo handling gear as specified in Box 22.
This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear

Cargo Gear Certificate

The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.

Fuel Consumption in Port

The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about the number of tons stated in Box 23 per 24 hours.

6. Bunkers

The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at

(a) current price, at the respective ports*

(b) a fixed price per ton*

(state alternative agreed in Box 24)*

The Vessel to be delivered with no less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers.
The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 26 in the Vessel's bunkers.

7. Hire

The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 27

(a) per 30 days*

(b) per day*,

commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.
(state alternative agreed in Box 27).*

Payment

Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 28 without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 28.
In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

Last Hire Payment

Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estimated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.

8. Re-delivery

The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at a safe and ice-free port in the Charterers' option in the place or within the range stated in Box 29 between 7 a.m. and 10 p.m., and 7 a.m. and noon on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.
Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively; if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.

Notice

The Charterers to give the Owners not less than the number of days' preliminary and the number of days' final notice as stated in Box 30 of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position.
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

9. Cargo Space

The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

10. Master

The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter.
The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew.
The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents.
If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments

11. Bills of Lading

The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.

12. Responsibility

The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transhipment, and deliver the cargo at destination.

The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading.

The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:

a) Failure on their part properly and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board.

b) Unreasonable deviation from the voyage described in the Bills of Lading unless such deviation is ordered or approved by the Charterers.

c) Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo not affecting the trim or stability of the Vessel on sailing shall be the Charterers' liability.

Except as aforesaid the Charterers shall be liable for all cargo claims.

If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules.

The Charterers shall be liable for Customs or other fines or penalties, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons carried with Charterers' approval or to the acts or omissions of the owners of the cargo.

Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter.

If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, Customs or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.

13. Exceptions

As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions:

Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions.

Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:

Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.

The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.

14. Suspension of Hire, etc.

(A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than the number of consecutive hours indicated in Box 31, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required.

Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom.

Winch Breakdown

In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire.

Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

Deterioration for Charterers' Account

(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.

Dry-docking

Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.

15. Cleaning Boilers, etc.

Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond the number of hours stated in Box 32 hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.

16. Advances

The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire, unless other agreement is made according to Box 33.

17. Excluded Ports

The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:

a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;

Ice

b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.

Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.

18. Loss of Vessel

Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

19. Overtime

The Vessel to work day and night if required. The Charterers to pay Owners a lumpsum per 30 days as indicated in Box 34 or pro rata for any overtime to Officers and Crew, unless other agreement is made according to Box 34.

20. Lien

The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

The Charterers will not suffer, nor permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their Agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.

21. Salvage

All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

22. Sublet

The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.

23. War

(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks,

1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and

2) notwithstanding the terms of Clause 14 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.

(C) In the event of the wages and/or war bonus of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance and/or war risk insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in Section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.

(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(E) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or

in the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not)

either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 8, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarred under this clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 7 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery.

(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.

Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 35.

24. General Average

General Average to be settled in the place stated in Box 36 according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.

25. Fumigation

Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine to be for the Owners' account.

26. Funnel Mark

The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be re-delivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and time to count. The Charterers also to have the option of flying their house flag during the currency of this Charter.

27. Supercargo

The Charterers to have the option of placing a Supercargo on board, they paying the price stated in Box 37 per day for lodging and victualling at the Master's table.

28. Meals

The Owners to victual pilots and Customs officers and also, when authorised by Charterers or their Agents, to victual tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' guests, etc., the Charterers paying the price stated in Box 38 per man per meal, for all such victualling.

29. Light

The Owners to supply light on deck and in holds, as on board at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical clusters from shore are compulsory, in which case same to be for the Charterers' account.

30. Stevedoring Damage

The Owners to instruct the Master to report in writing to the Supercargo, if on board, and to the Charterers and/or their Agents at the port involved, about any stevedoring damage caused to the Vessel. Such reports to be made immediately after the damage is done unless the damage could not be detected at once in spite of close supervision of the stevedoring.

31. Ballast

If any ballast is required, all expenses for same, including time used in loading and discharging, to be for the Owners' account.

32. Arbitration

Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.

If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place.

If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven clear days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent.

33. Commission

The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 39 to the party mentioned in Box 39 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.

Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

Anexo V

19-0

Adopted by the Documentary Committee of the Baltic and International Maritime Conference, the Council of British Shipping, Ltd. and the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc., Tokyo

General

RECOMMENDED
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 and 1976)
INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC.
(To be used for trades for which no approved form is in force)
CODE NAME: "GENCON"

Part I

1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GRT/NRT (Cl. 1)
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed, if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 1)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of Cl. 5; also indicate if vessel is gearless)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only.) (Cl. 6) a) Laytime for loading b) Laytime for discharging c) Total laytime for loading and discharging
17. Shippers (state name and address) (Cl. 6)	
18. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)	19. Cancelling date (Cl. 10)
20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 14)	
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed.	

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

Printed and sold by Fr. G. Knudtzon Ltd., 55, Toldbodgade, Copenhagen by authority of The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)

Including "F.I.O." Alternative, etc.

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/nett Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that:

The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.

2. Owners' Responsibility Clause

Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.

3. Deviation Clause

The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

4. Payment of Freight

The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.

Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.

5. Loading/Discharging Costs

(a) Gross Terms

The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board.

If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses.

Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle.

(b) F.i.o. and free stowed/trimmed

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.

The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15).

indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.

6. Laytime

(a) Separate laytime for loading and discharging

The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.

The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.

(b) Total laytime for loading and discharging

The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.

(c) Commencement of laytime (loading and discharging)

Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17.

Time actually used before commencement of laytime shall count.

Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be.

indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.

7. Demurrage

Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging

8. Lien Clause

Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.

9. Bills of Lading

The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.

10. Cancelling Clause

Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.

11. General Average

General average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974, Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).

12. Indemnity

Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.

13. Agency

In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.

14. Brokerage

A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20.

In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.

15. GENERAL STRIKE CLAUSE

Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract.

If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

16. War Risks ("Voywar 1950")

(1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.

(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owner's shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.

(3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.

(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)

Including "F.I.O." Alternative, etc.

last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreighment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If, by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.

(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreighment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.

17. GENERAL ICE CLAUSE

Port of loading

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.

(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per Charter.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.

(d) This Ice Clause not to apply in the Spring.

Port of discharge

(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

Anexo VI

Code Name: Norgrain 89

RECOMMENDED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)

AMENDED MAY 1989

NORTH AMERICAN GRAIN CHARTERPARTY 1973

ISSUED BY THE ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS (U.S.A.) INC.

.....19.....

Owners — IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED, between.....

Name, Delivery and ownership — Owners / Disponent Owners / Time-chartered Owners / Chartered Owners } of the..... SS / M V Self/Non Self Trimming Bulk Carrier / Tween Decker / Tanker..... Call Sign.....

Dimensions of Vessel — Built.....at.....of.....tons of 2,240 lbs dead weight all told, or thereabouts, and with a grain cubic capacity available for cargo of .....cubic feet (including .....cubic feet in self-trimming wing spaces)

Classification — Classed ..... in ..... now .....

Name, flag and vessel's description

Charterers — and .....of.....Charterers.

Loading Port(s) — 1. That the said vessel, being tight, staunch strong and in every way fit for the voyage shall with all convenient speed proceed to ..... and there load at.....safe loading berth(s) in Charterers' option.

Description of Cargo — always afloat, a full and complete* / part* cargo in bulk of

at Charterers' option ..... tons of 2,240 lbs* / 1,000 kilos* .....% more or less, quantity at Owners' option.

Notice and Loading Port Orders — 2. Owners are to give Charterers (or their Agents) (telegraphic address " ..... " telex number: .....) 15 and 7 days notice of vessel's expected readiness to load date, and approximate quantity of cargo required with the 15 days' notice, such quantity to be based on a cargo of Heavy Grain, unless the cargo composition has been declared or indicated.

The Charterers are to be kept continuously advised by telegram/telex of any alteration in vessel's readiness to load date.

Master to apply to ..... (telegraphic address " ..... ") for first or sole loading port orders 144 hours before vessel's expected readiness to load date but not sooner than 144 hours before the laydays in Clause 4 and Charterers or their Agents are to give orders for first or sole loading port within 72 hours of receipt of Master's application, unless given earlier.

Orders for second port of loading, if used, to be given to the Master not later than .....

Master is to give Charterers (or their Agents) 72 and 12 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole loading port together with vessel's estimated readiness to load date.

Vessel Inspection — 3. Vessel is to load under inspection of National Cargo Bureau Inc. in U.S.A. ports or of the Port Warden in Canadian ports. Vessel is also to load under inspection of a Grain Inspector licensed/authorised by the United States Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act and/or of a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture as required by the appropriate authorities.

If vessel loads at other than U.S. or Canadian ports, she is to load under inspection of such national and/or regulatory bodies as may be required.

Vessel is to comply with the rules of such authorities and shall load cargo not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Cabin, Tackle, Apparel, Provisions, Fuel, Furniture and Water. Cost of such inspections shall be borne by Owners.

Laydays/ Cancelling — 4. Laytime for loading, if required by Charterers, not to commence before 0800 on the .....day of.....19.....

Should the vessel's notice of readiness not be tendered and accepted as per Clause 18 before 1200 on the .....day of .....19..... the Charterers have the option of cancelling this Charterparty any time thereafter, but not later than one hour after the tender of notice of readiness as per Clause 18.

Destination — 5. On being so loaded, the vessel shall proceed to.....

as ordered by Charterers/Receivers*, and deliver the cargo according to Bills of Lading at..... safe discharging berths in Charterers' option, vessel being always afloat, on being* / having been* paid freight as per Clauses 8 and 9.

Discharging Port Orders — Master to apply by radio or ..... (telegraphic address " ..... ") for first or sole discharging port orders 96 hours before vessel is due off/at* ..... and they are to give first or sole discharging port orders by radio within 48 hours of receipt of Master's application unless given earlier. If Master's application is received on a Saturday, the time allowed shall be 32 hours instead of 48 hours.

Orders for second and/or third port(s) of discharge are to be given to the Master not later than vessel's arrival at first or subsequent port.

Master to radio Charterers/Receivers (or their Agents) 72 and 24 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole discharging port. Charterers/Receivers (or their Agents) are to be kept continuously advised by radio/telegram/telex of any alterations in such estimated time of arrival.

Bills of Lading — 6. The Master is to sign Bills of Lading as presented on the North American Grain Bill of Lading form without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charterparty. If the Master elects to delegate the signing of Bills of Lading to his Agents he shall given them authority to do so in writing, copy of which is to be furnished to Charterers if so required.

Rotation of Ports — 7. Rotation of loading ports is to be on Owners'* / Charterers'* option.

Rotation of discharging ports is to be on Owners'* / Charterers'* option, but if more than two (2) ports of discharge are used rotation is to be geographic ..... so .....

Freight — 8. Freight to be paid as follows

.....

.....

.....

.....

per ton of 2,240 lbs / 1,000 Kilos*
Charterers have the option of ordering the vessel to load at .....

.....

in which case the rate of freight to be .....

.....

.....

per ton of 2,240 lbs / 1,000 Kilos*

*Delete as appropriate

Charterers/Receivers have the option of ordering the vessel to discharge at .....

.....

in which case the rate of freight to be .....

.....

.....

per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos*

If more than one port of loading and/or discharging is used, the rate of freight shall be increased by .....

.....

.....per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos* for each additional loading and/or discharging port on the entire cargo

Freight Payment

9 *(a)* Freight shall be fully prepaid on surrender of signed Bills of Lading in .....in.....currency so

.....

.....

on Bill of Lading weight, discountless, not returnable, vessel and/or cargo lost or not lost. Freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board.

Once the Bills of Lading have been signed, and Charterers call for surrender of Original Bills of Lading against freight payment above, it will be incumbent upon Owners or their Agents to comply immediately with such call for surrender during office hours, Mondays to Fridays inclusive.

(Other)

(b) .....

.....

.....

Cost of Loading and Discharging

10 *(a)** Cargo is to be loaded and spout trimmed (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness) free of expense to the vessel.
Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness)

*(b)** Cargo is to be loaded and trimmed at Owners' expense.
Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness)

Stevedores at Loading Port(s) and Discharging Port(s)

11. Stevedores at loading Port(s) are to be appointed by Charterers*/Owners* and paid by Charterers*/Owners*

If stevedores are appointed by Owners, they are to be approved by Charterers at loading port(s), and such approval is not to be unreasonably withheld
Stevedores at discharging port(s) are to be appointed and paid for by Charterers/Receivers*

In all cases, stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master

Bulk Carrier and Wing Spaces

12 *(a)* The vessel is warranted to be a self-trimming bulk carrier*/non-self-trimming bulk carrier*

(b) Cargo may be loaded into wing spaces if the cargo can bleed into centerholds. Wing spaces are to be spout trimmed, any further trimming in wing spaces and any additional expenses in discharging are to be for Owners' account and additional time so used is not to count as laytime or time on demurrage

Overtime

13 *(a)* Expenses
(i) All overtime expenses at loading and discharging ports shall be for account of the party ordering same

(ii) If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility all overtime expenses are to be equally shared between the Owners and Charterers*/Receivers*

(iii) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owner's account

(b) Time Counting
If overtime ordered by Owners be worked during periods excepted from laytime the actual time used shall count, if ordered by Charterers/Receivers, the actual time used shall not count, if ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility half the actual time used shall count.

Separations

14 Cost of cargo separations, including labor used for laying same, to be for Charterers' account unless required by Owners in which case all resultant expenses shall be borne by the Owners. Separations ordered by Charterers shall be made to Master's sole action (but not exceeding the requirements of the competent authorities)

Securing

15 *(a)* For Owners' account
Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by Owners, and time so used not to count as laytime or time on demurrage
Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Owners' expense, and time actually lost is not to count.

Delete para. (b) if not applicable

(b) For Charterers' account
Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by Charterers, and time so used to count as laytime or time on demurrage
Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Charterers'/Receivers' expense

Fumigation

16 If after loading has commenced and at any time thereafter until completion of discharge, the cargo is required to be fumigated in vessel's holds, the Owners are to permit same to take place at Charterers' risk and expense including necessary expenses for accommodating and victualling vessel's personnel ashore

The Charterers warrant that the fumigants used will not expose the vessel's personnel to any health hazards whatsoever, and will comply with current IMO regulations

Time lost to the vessel is to count as the demurrage rate.

Opening/Closing Hatches

17 At each loading and discharging port, cost of first opening and last closing of hatches and removal and replacing of beams, if any, shall be for Owners' account. Cost of all other opening and closing of hatches, removal and replacing of beams shall be for Charterers'/Receivers' account.

Time Counting

18 *(a)* Notice of Readiness
Notification of vessel's readiness to load and discharge at the first or sole loading and discharging port shall be delivered in writing at the office of Charterers/Receivers between 0900 and 1700 on all days except Sundays and holidays, and between 0900 and 1200 on Saturdays. Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading or discharging berth if vacant, failing which from a lay berth or anchorage within limits of the port, or otherwise as provided in Clause 18 *(b)* hereunder

(b) Waiting for Berth Outside Port Limits
If the vessel is prevented from entering the limits of the loading/discharging port(s) because the first or sole loading/discharging berth or a lay berth or anchorage is not available within the port limits, or on the order of the Charterers/Receivers or any competent official body or authority, and the Master warrants that the vessel is physically ready in all respects to load or discharge, the Master may tender vessel's notice of readiness by radio if desired from the usual anchorage outside the limits of the port whether in free pratique or not whether customs cleared or not. If after entering the limits of the loading port vessel fails to pass inspections as per Clause 18 *(e)* any time so lost shall not count as laytime or time on demurrage from the time vessel fails inspections until she is passed, but if this delay in obtaining said passes exceeds 24 running hours she's all time spent waiting outside the limits of the port shall not count

(c) Commencement of Laytime
Following receipt of notice of readiness laytime will commence at 0900 on the next day not excepted from laytime. Time (not excepted from laytime) actually used before commencement of laytime shall count.

(d) Subsequent Ports
At second or subsequent port(s) of loading and/or discharging, laytime or time on demurrage shall resume counting from vessel's arrival within the limits of the port or as provided in Clause 18 (b) if applicable

(e) Inspection
Unless the conditions of Clause 18 (b) apply, at first or sole loading port Master's notice of readiness shall be accompanied by pass of the National Cargo Bureau/Port Warden and Grain Inspector's certificate of vessel's readiness in all compartments to be loaded for the entire cargo covered by the Charterparty as per Clause 3. In the event that vessel loads at subsequent port(s) and is required to re-pass inspections in these ports, any time lost thereon in securing the required certificates shall not count as laytime or time on demurrage.

Laytime

19 *(a)* Vessel is to be loaded and discharged within .....working days of twenty-four (24) consecutive hours each (weather permitting) Sundays and Holidays excepted

(b) Vessel is to be loaded within .....working days of twenty-four (24) consecutive hours each (weather permitting) Sundays and Holidays excepted

Delete para. (c) (i) or (ii) as appropriate

(c) Vessel is to be discharged at the average rate of .....tons of 2,240 lbs */1,000 kilos.* per working day of twenty-four (24) consecutive hours (weather permitting), Sundays and Holidays excepted on the basis of the Bill of Lading weight

(d) Notwithstanding any custom of the port to the contrary, Saturdays shall not count as laytime at loading and discharging port or ports where stevedoring labor and/or grain handling facilities are unavailable on Saturdays or available only at overtime and/or premium rates

In ports where only part of Saturdays is affected by such conditions, as described above, laytime shall count until the expiration of the last straight time period

Where six or more hours of work are performed at normal rates, Saturday shall count as a full lay day

*Delete as appropriate

(e) In the event that the vessel is waiting for loading or discharging berth, no laytime is to be deducted during such period for reasons of weather unless the vessel occupying the loading or discharging berth in question is actually prevented from working grain due to weather conditions in which case time so lost is not to count.

Demurrage/ Despatch Money

20. Demurrage at loading and/or discharging ports is to be paid at the rate of .....per day or *pro rata* for part of a day and shall be paid by Charterers in respect of loading port(s) and by Charterers/Receivers* in respect of discharging port(s). Despatch money to be paid by Owners at half the demurrage rate for all laytime saved at loading and/or discharging ports.

Any time lost for which Charterers/Receivers are responsible, which is not excepted under this Charterparty, shall count as laytime, until same has expired, thence time on demurrage.

Shifting

21. *(a)* **Shifting expenses and time**

(i) Cost of shifting between loading berths and cost of shifting between discharging berths, including bunker fuel used, to be for Owners'*/Charterers'/Receivers* account, time counting.

(ii) If vessel is required to shift from one loading or discharging berth to a lay berth or anchorage due to subsequent loading or discharging berth(s) not being available, all such shifting expenses, as defined above shall be for Owners*/Charterers/Receivers* account, time counting.

(iii) If the vessel shifts from the anchorage or waiting place outside the port limits either directly to the first loading or discharging berth or to a lay berth or anchorage within the port limits the cost of that shifting shall be for Owners' account and time so used shall not count even if vessel is on demurrage.

(iv) Cost of shifting from lay berth or anchorage within the port limits to first loading or first discharging berth to be for Owners' account, time counting.

(b) **Shifting in and out of the same berth**

If vessel is required by Charterers/Receivers* to shift out of the loading berth or the discharging berth and back to the same berth, one berth shall be deemed to have been used, but shifting expenses from and back to the loading or discharging berth so incurred shall be for Charterers'/Receivers* account and laytime or time on demurrage shall count.

(c) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.

Gear and lights

22. If required, the Master is to give free use of vessel's cargo gear, including runners, ropes and slings as on board, and power to operate the same.

Vessel's personnel is to operate the gear if permitted to do so by shore regulations, failing which shore operators are to be used.

Such shore operators are to be for Owners' account at loading port(s) if the provisions of Clause 10 *(b)* apply, otherwise for Charterers' account at loading and Charterers'*/Receivers'* account at discharging port(s).

Time lost on account of breakdowns of vessel's gear essential to the loading or discharging of this cargo is not to count as laytime or time on demurrage, and if Clause 10 *(a)* applies any stevedore standby time charges incurred thereby shall be for Owners' account.

If required, Master shall give free use of the vessel's lighting as on board for night work.

Seaworthy Trim

23. If ordered to be loaded or discharged at two or more ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to Master's satisfaction (not exceeding the requirements of the Safety of Life at Sea Convention as applied in the country in which such ports are situated) for the passage between ports at Charterers' expense at loading and at Charterers'/Receivers' expense at discharging ports, and time used for placing vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.

Draft/ Lighterage

24. Owners warrant the vessel's deepest salt water draft shall not exceed.....feet.....inches on completion of loading and .....feet .....inches on arrival at first or sole discharging port.

Should the vessel be ordered to discharge at a place in which there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightering, and lie always afloat, laytime is to count as per Clause 18 at a safe anchorage for similar vessels bound for such a place and any lighterage expenses incurred to enable her to reach the place of discharge is to be at the expense and risk of the cargo, any custom of the port or place to the contrary notwithstanding, but time occupied in proceeding from the anchorage to the discharging berth is not to count as laytime or time on demurrage.

Unless loading and/or discharging ports are named in this Charterparty, the responsibility for providing safe port of loading and/or discharging lies with the Charterers/Receivers* provided Owners have complied with the maximum draft limitations in Lines 173/174.

Car Decks, etc.

25. It is understood that if this vessel is fitted with car decks, container fittings and/or any other special fittings not connected with the carriage of grain in bulk, any extra expenses incurred in loading and/or discharging as a result of the presence of such car decks, container fittings and/or special fittings are to be for Owners' account. Time so lost shall not count as laytime or time on demurrage.

Dues and/or Taxes

26. .....

.....

.....

Seaway Tolls

27. All St. Lawrence Seaway and/or Welland Canal tolls on vessel and/or cargo assessed by Canadian and United States Authorities are to be paid and borne by Owners.

Water Pollution

28. Any time lost on account of vessel's non-compliance with Government and/or State and/or Provincial regulations pertaining to water pollution shall not count as laytime or time on demurrage.

Agents

29. Owners*/Charterers* are to appoint agents at loading port(s) and Owners*/Charterers* are to appoint agents at discharging port(s).

In all instances, agency fees shall be for Owners' account but are not to exceed customary applicable fees.

Strikes, Stoppages, etc.

30. If the cargo cannot be loaded by reason of Riots, Civil Commotions or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by Riots, Civil Commotions or a Strike or Lock-out on the Railways or in the Docks or other loading places, or if the cargo cannot be discharged by reason of Riots, Civil Commotions, or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the discharge, the time for loading or discharging, as the case may be, shall not count during the continuance of such causes, provided that a Strike or Lock-out of Shippers' and/or Receivers' men shall not prevent demurrage accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labor at rates current before the Strike or Lock-out. In case of any delay by reason of the before mentioned causes, no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers/Receivers of the cargo or Owners of the vessel. For the purpose, however, of settling despatch rebate accounts, any time lost by the vessel through any of the above causes shall be counted as time used in loading, or discharging, as the case may be.

Ice

31. **Loading Port**

(a) If the Vessel cannot reach the loading port by reason of ice when she is ready to proceed from her last port, or at any time during the voyage, or on her arrival, or if frost sets in after her arrival, the Master – for fear of the Vessel being frozen in – is at liberty to leave without cargo, in such cases this Charterparty shall be null and void.

(b) If during loading, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has the liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port with option of completing cargo for Owners' own account to any port or ports including the port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charterparty to be forwarded to destination at Vessel's expense against payment of the agreed freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Consignees, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lump sum), all other conditions as per Charterparty.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for the Owners' own account as under sub-clause *(b)* or to declare the Charterparty null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.

Voyage and Discharging Port

(d) Should ice prevent the Vessel from reaching the port of discharge, the Charterers/Receivers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Owners or Master have given notice to the Charterers/Receivers of impossibility of reaching port of destination.

(e) If during discharging, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest safe and accessible port. Such port to be nominated by Charterers/Receivers as soon as possible, but not later than 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of receipt of Owners' request for nomination of a substitute discharging port, failing which the Master will himself choose such port.

(f) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Owners shall receive the same freight as if the Vessel had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substitute port exceeds 100 nautical miles the freight on the cargo delivered at that port to be increased in proportion.

Extra Insurance

32. Any extra insurance on cargo incurred owing to vessel's age, class, flag or ownership to be for Owners' account up to a maximum of .....and may be deducted from the freight, at Charterers' option. The Charterers shall furnish evidence of payment supporting such deduction.

P. & I. Bunker Clause

33. The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charterparty and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of bunker tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.

Deviation

34. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charterparty and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom; provided, however, that if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, *prima facie*, be regarded as unreasonable.

Lien and Cesser Clause

35. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage, and average contribution due to them under this Charterparty.

Charterers' liability under this Charterparty is to cease on cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight, and demurrage at loading, and except for all other matters provided for in this Charterparty where the Charterers' responsibility is specified.

Exceptions

36. Owners shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the vessel seaworthy and to have her properly manned, equipped and supplied and neither the vessel nor the Master or Owners shall be or shall be held liable for any loss of or damage or delay to the cargo for causes excepted by the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 or the Canadian Carriage of Goods by Water Act, 1970, or any statutory re-enactment thereof.

And neither the vessel, her Master or Owners, nor the Charterers or Receivers shall, unless otherwise in this Charterparty expressly provided, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from – Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves, arrest or restraint of princes, rulers or people, seizure under legal process, provided bond is promptly furnished to release the vessel or cargo, floods, fires, blockades, riots, insurrections, Civil Commotions, earthquakes, explosions. No exception afforded the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under provisions of this Charterparty.

* Delete as appropriate

U.S.A. Clause Paramount

37. If the vessel loads in the U.S.A. the U.S.A. Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows: 232

"This Bill of Lading, shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent but no further." 233 234 235

Canadian Clause Paramount

38. If the vessel loads in Canada the Canadian Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows: 236

"This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to the provisions of the Carriage of Goods by Water Act, 1970 Revised Statutes of Canada, Chapter C-15, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further." 237 238 239 240

Both-to-Blame Collision Clause

39. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charterparty falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply: 241 242

"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or Carrier." 243 244 245 246

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact." 247 248

The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause. 249

General Average/ New Jason

40. General Average shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be settled in 250

Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply: 251

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. 252 253 254

If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery." 255 256 257

The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause. 258

War risks

41. 1. The Master shall not be required or bound to sign Bills of Lading for any blockaded port or for any port which the Master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach. 259 260

2. *(A)* If any port of loading or of discharge named in this Charterparty or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or 261

(B) if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law *(a)* entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or *(b)* it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach any such port of loading or of discharge – the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charterparty (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charterparty, the Charterparty shall be read in respect of the freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In this latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses. 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273

3. The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation. 274 275 276 277 278

If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses. 279 280 281 282 283

Address Commission

42. An address commission of ..... % on gross freight, deadfreight and demurrage is due to Charterers at time freight and/or demurrage is paid, vessel lost or not lost, Charterers having the right to deduct such commission from payment of freight and/or demurrage. 284 285

Brokerage Commission

43. A brokerage commission of ..... % on gross freight, deadfreight, and demurrage is payable by Owners to 286

..... 287

at time of receiving freight payment and/or demurrage payment(s), vessel lost or not lost. 288

Assignment

44. Charterers have the privilege of transferring/assigning/reletting all or part of this Charterparty to others (guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charterparty). 289

Arbitration

Delete para (a) or (b) as appropriate

45. *(a)* New York. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and be subject to U.S. Law: 290
One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc. 291 292 293

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S.$.....** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc. 294 295

(b) London. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law. 296 297 298 299

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S. $.....** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association 300 301

**Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.

Anexo VII

Codename: "Multiform 1982" (Revised 1986)

This Charter Party is not designed for use in the Container trade.

The Shipbroking Organisations of Austria, Brazil, Denmark, Finland, France, Federal Republic of Germany, Greece, Ireland, Italy, Malta, Morocco, Netherlands, Norway, Portugal, Singapore, South-Africa, Spain, Sweden, United Kingdom, U.S.A., Uruguay and Yugoslavia, have approved this document.

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

F O N A S B A

MULTI-PURPOSE CHARTER PARTY 1982

Place.....19.....

1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between.....
.....of.....
the Owners/disponent Owners, hereinafter called the Owners, of the vessel.....
(as described hereunder), now.....
and expected ready to load under this Charter Party about.....on her present position,
and.....
of....., the Charterers.

Vessel's Description

The Owners describe the vessel as: Built 19..... Flag..... Classed.....
Callsign..... GRT..... NRT..... Summer deadweight all told of about
.....metric/long tons on a draft of .....in salt water.
Number of decks..... Number of holds..... Number of hatches.....
Type of hatch covers in main and tweendecks (and sizes if required).....
.....
.....
Cubic feet grain/bale in main holds and tweendecks.....
.....
Cubic feet grain/bale in other compartments available for cargo.....
.....
Engines placed..... Bridge placed..... Length overall..... Extreme breadth.....
Type, number and capacity of cargo lifting gear.....
.....metric/long tons S.W.L.
.....

Loading Place and Cargo

2. That the said vessel, being tight, staunch and strong and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to
.....
.....
as ordered by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there load at one or two safe berths, as ordered by Charterers, always afloat, a full and complete/part cargo of minimum.....tons of 1000 kilos and maximum
.....tons of 1000 kilos,.....quantity in the
Master's option, of.....
.....

Orders for Loading Port(s)

The loading port(s) shall be declared by Charterers not later than.....
.....

Rotation

If the vessel loads at more than one port, the rotation shall be.....
.....

Discharging Place

3. Being so loaded, the vessel shall proceed to.....
.....
.....
as ordered by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there deliver the cargo at one or two safe berths, as ordered by Charterers, always afloat. Owners guarantee the vessel's deepest draft in salt-water on arrival at first or sole discharging port shall not exceed.....

Orders for Discharging Port(s)

The discharging port(s) shall be declared by Charterers not later than.....
.....

Rotation

If the vessel discharges at more than one port, the rotation shall be.....
.....

Laydays and Cancelling

4. Laytime for loading shall not commence before 0800 hours on.....and should the vessel's notice of readiness not be given before 1700 hours on ..... in accordance with Clause 7, the Charterers shall, at any time thereafter, but not later than the time when such notice has been tendered, have the option of cancelling this Charter Party. If, prior to tendering notice under this Charter Party, the vessel's cancelling date has already passed or, which ever first occurs, the vessel has begun her approach voyage and in the ordinary course of events would be unable to tender notice before the cancelling date, the Owners, having given a revised estimated readiness to load date, may require the Charterers to declare whether they elect to cancel the Charter Party and Charterers shall be given up to 48 running hours to make this declaration. Should the Charterers not elect

to cancel, the cancelling date shall be extended by three running days, Sundays (or their equivalents) and holidays excluded, from the vessel's revised expected readiness to load date. This provision shall be without prejudice to any claim the Charterers may have as to Owners' possible misrepresentation of the vessel's expected readiness date and/or laydays/cancelling dates contained herein.

Freight

5. The freight is to be paid at the rate of. .....per ton of 1000 kilos on gross Bill of Lading weight and is to be paid in the following manner:—

.....

.....

.....

The freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board and shall be discountless and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost.

Cost of Loading and Discharging

6. The cargo shall be loaded, stowed/trimmed and discharged, to the Master's satisfaction in respect of seaworthiness, free of expense to the vessel.

Stevedores

Stevedores at loading and discharging ports are to be appointed and paid by Charterers. The stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master.

Notice of Readiness/Time Counting

7. Notification of the vessel's readiness to load/discharge at the first or sole loading/discharging port shall be delivered in writing at the office of the Shippers/Receivers or their agents between 0900 hours and 1700 hours on any day except Sunday (or its local equivalent) and holidays, and between 0900 hours and 1200 hours on Saturday (or its local equivalent). Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading/discharging berth and is in all respects ready to load/discharge. However, if the loading/discharging berth is unavailable, the Master may give notice of readiness on the vessel's arrival within the port or at a customary waiting place outside the port limits, whether or not in free pratique and whether or not cleared by Customs. At the first or sole loading/discharging port laytime shall commence at 1300 hours if notice of readiness is given before noon and at 0800 hours on the next working day that is not excepted from laytime, if notice is given after noon, unless sooner commenced, in which case only time actually used shall count against laytime. At any other loading/discharging port laytime shall commence on vessel's arrival as above. However time shifting from the waiting place(s) to the loading/discharging berth shall not count even if the vessel is already on demurrage.

If the vessel is found not to be ready to load or discharge, the time taken to make the vessel ready is not to count as laytime or time on demurrage and all expenses to make the vessel ready shall be for Owners' account.

Provided Charterers consent to loading before lay days (as shown in Line 45) commences, any such time actually used shall count against laytime.

Rate of Loading and Discharging and Excepted Time

8. The cargo shall be.— (a) loaded and stowed/trimmed at the average rate of.....tons of 1000 kilos and discharged at the average rate of.....tons of 1000 kilos, both per working day of 24 consecutive hours, weather permitting, Sundays (or their local equivalents) and Holidays excepted unless used when only time actually used shall count.

OR (b) loaded, stowed/trimmed and discharged within.....working days of 24 consecutive hours, weather permitting, Sundays (or their local equivalents) and Holidays excepted, unless used when only time actually used shall count.

Demurrage and Despatch

9. If the vessel is longer detained in loading/discharging, demurrage is to be paid by Charterers to Owners at the rate of.....

.....per day or pro rata.

For laytime saved in loading/discharging, Owners are to pay Charterers despatch money at the rate of half the demurrage rate per day or pro rata.

Notices

10. (a) The Owners shall give.....days' approximate and.....days' definite notice of the vessel's readiness to load date and shall confirm her ETA at the first loading port 48 and 24 hours in advance, to.....

.....

(b) Upon the vessel's sailing from the (last) loading port, the Master shall radio to.....

.....

giving the sailing time, the quantity of cargo loaded and the vessel's ETA at first or sole discharging port and shall thereafter radio .....hours' and. ....hours' notice of her ETA to.....

Opening and Closing of Hatches

11. At each loading and discharging port, provided local regulations permit, the first opening and last closing of hatches including removal and replacing of beams, if any, shall be effected by the vessel's crew at Owners' expense. If local regulations do not so permit, then these operations shall be effected by shore labour at Charterers' expense. In either event, time so used shall not count as laytime. Any other such operations shall be effected by shore labour at Charterers' expense and time so used shall count as laytime.

Gear and Lights

12. The vessel shall give, free of expense to Charterers, full use of vessel's lighting on deck and in the cargo compartments, also full and free use of her tackle, derricks and winches and/or cranes, with the necessary power to work all gear simultaneously at all times, as may be required by Charterers. Shore winchmen/crane drivers shall be for Charterers' account.

The vessel's cargo gear and runners shall be in good working order, the vessel having a valid gear certificate on board. Owners warrant that the vessel's gear complies with Clause 1.

In the event of a breakdown of a winch or winches or crane(s), not caused by Charterers, their Agents or contractors, the period of delay thereby caused to the vessel is not to count as laytime or time on demurrage and the cost of any stevedore stand-by time and all other expenses thereby directly incurred shall be for Owners' account.

Separations

13. Any separations required by Charterers between parcels within the vessel's compartments shall be at their risk and expense and to the Master's satisfaction.

Grab Discharge

14. The vessel is to be suitable for grab discharge. No cargo shall be loaded in any cargo compartments not readily accessible for grab discharge. However, should any cargo be loaded in any inaccessible spaces, all extra expenses so incurred shall be for Owners' account and any time lost to the vessel shall not count as laytime or time on demurrage.

Stevedore Damage

15. Stevedore damage to the vessel shall be for Charterers' account, subject to the following conditions:—

At the time of the occurrence the Master is to notify the Charterers by telecommunication the details of the stevedore damage in the case of damage discoverable by the exercise of due diligence and otherwise on discovery thereof, but in no case later than completion of discharge of the cargo, failing which any claim shall be deemed to be waived.

Furthermore, immediately visible damage occurs the Master shall place the stevedores on notice in writing holding them responsible, and endeavour to obtain their acknowledgement of liability therefor.

Stevedore damage affecting the seaworthiness of the vessel shall be repaired by the Charterers at their expense in the port where the damage occurs and they are to compensate Owners at the demurrage rate for any time so used, over and above that required for cargo handling purposes.

Damage not affecting vessel's seaworthiness shall be for Charterers' account when actually repaired, but no compensation is to be paid to Owners for any time so used.

Packaged Cargo Tallying Cargo Battens

16. Tallying, if ordered by Owners, shall be arranged and paid for by the Owners. If tallying is ordered by any other party, it shall be paid for by Charterers.

If cargo in units/packages is loaded, the vessel shall be fully net or wooden cargo batten fitted. Any missing battens shall be replaced by any suitable material to protect the cargo from the ship's steel plating at Owners' expense and in their time. Any other dunnage required shall be provided, laid and paid for by Charterers.

Overtime

17. All overtime expenses at loading and discharging port(s) shall be for account of the party ordering same. If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility, all such expenses shall be for Charterers' account.

Overtime expenses for the vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.

Seaworthy Trim

18. If ordered to load or discharge at two berths and/or ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction for the passage between such berths and/or ports at Charterers' expense. Time used for placing the vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.

Shifting

19. If two loading/discharging berths are used, the cost of shifting between berths shall be for Charterers' account and time so used shall count.

Dues and Taxes Any other Taxes

20. Any dues and/or wharfage and/or taxes on the vessel shall be for Owners' account and any on the cargo shall be for Charterers' account

.....

.....

Agents

21. Owners shall appoint their own agents at loading port(s) and their own agents at discharging port(s).

Bills of Lading

22. The Master shall sign Bills of Lading as presented (but in accordance with Mate's receipts) without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charter Party. Should it be impracticable for the Master to sign Bills of Lading, he may authorise in writing the port agents to sign them on his behalf in accordance with Mate's receipts. See also Clause 34.

Lightening

23. Provided the vessel has complied with the draft provision in Clause 3, any lightening necessary at port(s) of discharge to enable the vessel to reach her discharging berth(s) shall be at Charterers' risk and expense, time counting as laytime or time on demurrage but time shifting from the place of lightening to the discharging berth(s) is not to count.

Lien and Cesser

24. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage and average contributions due to them under this Charter Party. Charterers' liability under this Charter Party shall cease on the cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight and demurrage and except for all other matters provided for in this Charter Party where the Charterers' responsibility is specified.

Deviation

25. Any deviation in saving or attempting to save life and/or property at sea shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charter Party and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

Should the vessel put into unscheduled port(s) whilst on the voyage, the Owners are to inform Charterers and agents at discharging port(s) thereof immediately.

General Average

26. General Average shall be settled according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be adjusted in.....

and paid in.....

New Jason Clause

Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:—

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees, or owners of the goods to the carrier before delivery."

The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain this clause.

Strikes

27. Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract. If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when the vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or Owners may ask Charterers to declare that they agree to reckon the laytime as if there were no strike or lock-out.

Unless Charterers have given such declaration in writing (by telecommunication, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, the vessel must proceed with same and the freight shall be payable only on the quantity loaded, the Owners having the liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after the vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Charterers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders shall be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at the substituted port, all conditions of this Charter Party and the Bill of Lading shall apply and the vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles the freight on the cargo delivered at the substituted port shall be increased in proportion.

Exceptions

28. The vessel, her Master, the Owners and the Charterers shall not, unless otherwise expressly provided for in this Charter Party, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from:

Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraints of princes, rulers or people, seizure under legal process provided a bond is promptly furnished to release the vessel or cargo, floods; fires; blockades; riots, insurrections, Civil Commotions; earthquakes, explosions.

No exceptions afforded the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under the provisions of this Charter Party.

Relet

29. Charterers have the privilege of reletting all or part of this Charter Party to others, subject to Owners' approval, which shall not be unreasonably withheld, Charterers guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charter Party.

Arbitration

30. Any disputes arising under this Charter Party are to be referred to arbitration in ....and subject to the law applicable to Charter Party disputes in the city of the arbitral forum.

Except where it is the general practice in the selected arbitral forum for such disputes to be arbitrated by a tripartite tribunal, one arbitrator is to be appointed by each of the parties, and in the case the arbitrators shall not agree, the issues in contention shall be submitted to an umpire selected by the two arbitrators. Otherwise, on the second or tripartite basis, one arbitrator is to be appointed by each of the parties, and a third by the two so chosen.

The decision of the arbitrators or umpire in the first case and that of the tripartite tribunal or a majority of it in the second case shall be binding on the parties, subject to the applicable law.

Brokerage

31. A brokerage of.....% to.....

.....% to.....

.....% to.....

on gross freight, deadfreight and demurrage is payable by Owners at the time of receiving freight, respectively demurrage, vessel lost or not lost.

Protecting Clauses

32. The following clauses are fully incorporated in, and are to form part of, this Charter Party:

P. & I. Bunkering clause:

The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker fuel is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charter Party and may there take bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks and deep tanks and any other compartment in which fuel can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage.

Both to Blame Collision clause:

If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:

"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, manner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact."

The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.

Ice clause:

Port of loading.

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.

(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part of cargo thus loaded under this Charter shall be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners shall be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.

(d) This Ice Clause is not to apply in the Spring.

Port of discharge.

(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders shall be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port shall be increased in proportion.

War Risks clause:

(1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.

(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.

(3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.

(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.

(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.

Clause Paramount

33. The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 shall apply to this Charter Party and to any Bills of Lading issued hereunder.

The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain a clause to include these rules.

Anexo VIII

C. (Ore) 7

MEDITERRANEAN

IRON ORE

Charter Party.

*London*_____ 19___

1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED BETWEEN_____
owners of the good Steamship or vessel called the_____
of_____tons net register, now trading and expected ready to load about_____
the _____
and Charterers.

2. That the said Ship being warranted tight, staunch, and strong, and in every way fitted for the voyage, shall after delivery of her outward cargo, proceed with all convenient speed to_____ and there load always afloat in the customary manner, free of turn, when, where and as soon as ordered by Shipper's agent a full and complete Cargo of Iron Ore, say about_____tons, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture, and being so loaded, shall with all convenient speed proceed to _____ and there deliver the same as customary, when, where and as directed by Consignee, to whom written notice is to be given during office hours, 9 a.m. to 5 p.m., or Saturdays 9 a.m. to 1 p.m., of the Vessel being ready to discharge, Ship paying for discharging. One shilling per ton on quantity delivered, also cranage if discharged in a Scottish port.

3. Freight to be paid at and after the rate of_____
_____ per ton of 20 cwt. delivered, in full of all port charges, pilotages, consulages, light dues, trimming, lighterage, and all other dues usually paid by Steamers, including dues on Cargo as customary if Steamer discharges at a Scottish port. If the Steamer is ordered to Briton Ferry to discharge she shall proceed to the Briton Ferry Iron Works Wharf and discharge there at her own risk, Master or Owners to satisfy themselves that ship may safely do so and there deliver the said Cargo, as customary, by night as well as by day

4. Sufficient Cash (if required) for Ship's ordinary disbursements to be advanced at Port of Loading, at the current exchange, by Shippers against the receipt of the Master on Bills of Lading, less Three per cent. to cover commission, interest, and insurance, and the remainder of the freight to be paid on right and true delivery of the Cargo, in Cash.

5. The Cargo to be shipped at the rate of_____Tons and to be discharged at the rate of 500 tons per clear working day of 24 consecutive hours (weather permitting). Sundays and Holidays always excepted. Time lost by reason of all or any of the following causes shall not be computed in the loading or discharging time, viz. : War, Rebellion, Tumults, Civil Commotions, Insurrections, Political Disturbances, Epidemics, Quarantine, Riots, Strikes, Lock-outs, stoppage of Miners, Workmen, Lightermen, Tugboatmen, or other hands essential to the Working, Carriage, Delivery, Shipment or Discharge of the said Cargo whether partial or general, or Accidents at the Mines, at Receiver's Works or Wharf, Landslips, Floods, Frost or Snow, Bad Weather, Intervention of Sanitary, Customs, and/or other constituted Authorities, Partial or Total Stoppage on Rivers, Canals or on Railways, or any other cause beyond control of Charterers, unless steamer is already on demurrage.

6. Time for loading to count from 6 a.m. after the Ship is reported and ready, and in free pratique (whether in berth or not), and for discharging from 6 a.m. after Ship is reported and in every respect ready, and in free pratique, whether in berth or not. Steamer to be reported during official hours only. In case Shippers can arrange to load or discharge on Sundays or Holidays, or before time commences to count, Captain to allow work to be done ; half such time used to count. Time between 1 p.m. Saturday and 7 a.m. Monday not to count, unless used, in which case half such time actually used to count.

7. The Ship to unload barges sent alongside with all possible despatch (should this mode of shipping be used) ; and any delay incurred by not doing so is not to count as part of the lay days. The Ship to load and discharge as rapidly as possible, and give use of steam winches and steam free of expense, and crew to drive the winches, if permitted by local labour regulations, otherwise shore hands to be employed, and Charterers to pay cost of same. The Ship to work at night, if requested to do so, all extra expenses incurred thereby being paid by Owners unless steamer is on demurrage. The Ship to keep the steam winches in good working order.

8. Demurrage (if any) at the rate of eightpence per ton per running day on the total quantity of cargo delivered but in no case less than £50 per day.

9. Charterers to have the right to average the days allowed for loading and discharging.

10. If any wilful misrepresentation be made in respect of the size, position, &c., or should the Steamer not be in Loading Port and ready to load within 28 days from the date of this Charter Party, it shall be at the option of the Charterer whether or not he will load the vessel.

11. The Captain to sign Bills of Lading at any Freight required by Charterers, not less than Chartered rate. Cost of loading cargo is to be considered as advance of Freight and signed for accordingly, unless paid for in cash.

12. The Steamer is to be addressed for the Custom House business to Charterers or their agents at Ports of Loading and Discharging on usual terms under a penalty of £20, which together with all Brokerages and Charges may be deducted from the freight. Agents at discharging port will be_____

13. Any averages occurring under this Charter to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974.

14. Master to telegraph "Charterers," as well as Charterer's agents at Port of Loading, should he have to put in at any Port or Ports.

15. In case of Jettison, the Captain to report the same to Consignees immediately on arrival.

16. An address commission of 2½ per cent. to be paid to Charterer, on delivery of Cargo.

17. Shippers to put the mineral on board, Ship paying tenpence per ton on quantity delivered for such operation.

18. A Commission of one-third of Five per cent. on the gross amount of freight, dead freight, and demurrage is due to Charterers on delivery of cargo.

19. Ship to apply to_____ _____
_____for Cargo and wire them on leaving last Port of Discharge if there are telegraphic facilities, failing which Shippers to be allowed one day extra for loading.

At Les Goulette the Charterers are not responsible for draught of water exceeding 20½ English feet.
" Marbella " " " " " 21½ " "
" Bonifaci " " " " " 23 " "

NOTICE.

SERIOUS LOSSES have recently been caused to Charterers by Captains signing Bills of Lading for a greater quantity than they knew to have been loaded.

OWNERS ARE REQUESTED to assist Charterers by warning the Captain not to sign Bills of Lading for one ton more than Captain believes to be on board his Steamer.

THE CAPTAIN should carefully calculate from ship's displacement the weight of cargo, and make sufficient allowance for weight of bunker coal, water, stores, &c.

OWNERS ARE PAID freight on output weight, and where Captains sign for an excessive quantity, dues paid by the Steamer on such excess are not recoverable.

A true copy of original Charter in_____possession.

20. The Act of God, the Queen's enemies, Arrest and/or Restraints of Rulers, Princes and People, Quarantine, Fire on Board, in Hulk or Craft or on Shore, Ice, Barratry of the Master and Crew, Enemies, Pirates, Robbers by land or sea, accidents to and damage and detention from Boilers, and of Machinery, Collisions, Stranding, Jettison, or from any act, neglect, default or error in judgment whatsoever of the Pilot, Master, Crew or other servants of the Shipowners in the management and/or the navigation of the Steamer, and all and every other Dangers and Accidents of the Seas, Rivers and Canals of whatever nature and kind whatsoever, before and during the said voyage always excepted. Steamer has liberty to call at any port or ports, in any order, or places, to bunker, or receive and/or deliver part cargo and/or passengers, or to deviate for the purpose of saving life or property, with leave to sail without Pilots, and tow or to be towed and assist vessels or to be assisted in all situations whatsoever. Salvage and/or towage for Owner's sole benefit. Ship not answerable for losses through explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or Hull not resulting from want of due diligence by the Owners of the Ship or any of them or by the Ship's Husband or Manager.

21. All liability of Charterer shall cease on completion of loading and payment of advance, if any, Owner having lien on Cargo for freight, dead freight, and demurrage.

22. Extra duty (if any) in consequence of the Vessel not being British to be borne by Ship.

23. The Captain shall cover the hatch of each hold as soon as the loading into same has finished, and also all hatches when the loading or discharging has finished for the day, if the weather be wet or threatening ; he shall also, during rain and snow, cover up all hatches by which loading or discharging is not actually going on. It is agreed that the Captain may send someone to check the weight of the cargo on delivery so as to avoid dispute, and weight as ascertained to be conclusive.

24. Owners accept the risk of detention which may arise if by reason of insufficient depth of water the steamer cannot get to a usual loading and/or discharging berth, as ordered, when same available.

25. Any time lost at discharging port owing to scarcity of wagons and/or labour is to be computed as lay days.

26. If through congestion at the Port of Discharge steamer is kept waiting off the port lay days are to commence to count as per Clause 6, but not until 36 hours from arrival (Sundays and holidays excepted).

27. In the event of any general strike, riot, insurrection, revolution or war, which may prevent the Shipment of Iron Ore under this Charter, the Owners in the event of no cargo having been loaded, have the option of cancelling this Charter or if any cargo has been loaded they have the right to proceed on the voyage with the cargo so loaded. In the latter case the time to count as lay days to be mutually agreed between Owners and Charterers.

S. Straker & Sons Ltd., 47-51 Great Suffolk Street, London, S.E.1.

Anexo IX

FORM NO. 30-104

AMERICANIZED WELSH COAL CHARTER*

APPROVED BY
ASSOCIATION OF SHIP BROKERS & AGENTS (U.S.A.), INC.
NEW YORK—1953; AMENDED 1979.

.....19

It is this day mutually agreed, BETWEEN

Owner of the Steamship/Motorship
of , built at of
tons net register, or thereabouts, and about tons total deadweight inclusive of bunkers, classed
in length overall beam
draft now
and Charterer:

1. That the said vessel being tight, staunch and strong, and in every way fitted for the voyage, shall, with all possible dispatch, sail and proceed to

and there load, always afloat, in the customary manner from the Charterer, in such dock as may be ordered by him, a full and complete cargo of coal not exceeding tons nor less than tons, quantity at Vessel's option, and not exceeding what she can reasonably stow and carry, over and above her tackle, apparel, provisions and furniture; and being so loaded, shall therewith proceed, with all possible dispatch, to

or so near thereunto as she can safely get, and there deliver her cargo alongside any wharf and/or vessel and/or craft, as ordered, where she can safely deliver, always afloat, on being paid freight at the rate of U.S. currency per ton of 1,000 kilos on bill of lading quantity. The Owner shall furnish, if required, a statutory declaration by the master and other officers that all cargo received on board has been delivered. The freight is in full of loading, dumping and trimming, and all port charges, pilotages, agency fees and consulages on the vessel. All wharfage dues on the cargo to be paid by the Charterer.

2. The FREIGHT is to be paid

3. Notice of approximate quantity of cargo required and of vessel's expected date of arrival at port of loading to be given to Charterer or his agents at least days in advance.

4. The Cargo to be loaded into vessel weather working day(s) of 24 consecutive hours, (excluding bunkering time, Sundays, custom house, colliery, legal and/or local holidays, and from noon on Saturday or the day previous to any such holiday to 7 a.m. on Monday or the day after any such holiday, unless used in which event only time actually used in loading cargo to count) commencing 24 hours after vessel tenders and is ready to load, unless sooner worked, whereupon time is to commence and written notice is given of the vessel's being completely discharged of inward cargo and ballast in all her holds and ready to load, such notice to be given between business hours of 9 a.m. and 5 p.m., or 9 a.m. and 1 p.m. on Saturdays. Any time lost through riots, strikes, lockouts, or any dispute between masters and men, occasioning a stoppage of pitmen, trimmers or other hands connected with the working or delivery of the coal for which the vessel is stemmed, or by reason of accidents to mines or machinery, obstructions, embargo or delay on the railway or in the dock; or by reason of fire, floods, frosts, fogs, storms or any cause whatsoever beyond the control of the Charterer affecting mining, transportation, delivery and/or loading of the coal, not to be computed as part of the loading time (unless any cargo be actually loaded during such time). In the event of any stoppage or stoppages arising from any of these causes continuing for the period of six running days from the time of the vessel's being ready to load, this Charter shall become null and void; provided, however, that no cargo shall have been shipped on board the vessel previous to such stoppage or stoppages. In case of partial holiday, or partial stoppage of colliery, collieries or railway from any or either of the aforenamed causes, the lay-days to be extended proportionately to the diminution of output arising from such partial holiday or stoppage. If longer detained, Charterer to pay U.S. Currency per running day (or pro rata for part thereof) demurrage. If sooner dispatched, vessel to pay Charterer or his agents U.S. Currency per day (or pro rata for part thereof) dispatch money for time saved. No deduction of time shall be allowed for stoppage, unless due notice be given at the time to the master or Owner.

5. If any dispute or difference should arise under this Charter, same to be referred to three parties in the City of New York, one to be appointed by each of the parties hereto, the third by the two so chosen, and their decision, or that of any two of them, shall be final and binding, and this agreement may, for enforcing the same, be made a rule of Court. Said three parties to be commercial men.

6. The cargo to be loaded, dumped and trimmed by men appointed by the Charterer at the tariff rate of the port at vessel's expense.

7. The bills of lading shall be prepared in accordance with the dock or railway weight and shall be endorsed by the master, agent or Owner, weight unknown, freight and all conditions as per this Charter, such bills of lading to be signed at the Charterer's or shipper's office within twenty-four hours after the vessel is loaded. Master shall sign a certificate stating that the weight of the cargo loaded is in accordance with railway weight certificate. Charterer is to hold Owner harmless should any shortage occur.

8. The Act of God, the king's enemies, restraints of princes and rulers, and perils of the sea excepted. Also fire, barratry of the master and crew, pirates, collisions, strandings and accidents of navigation, or latent defects in or accidents to, hull and/or machinery and/or boilers always excepted, even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the pilot, master, mariners or other persons employed by the shipowner, or for whose acts he is responsible, not resulting, however, in any case from want of due diligence by the Owner of the ship, or by the ship's husband or manager. Charterer not answerable for any negligence, default, or error in judgment of trimmers or stevedores employed in loading or discharging the cargo. The vessel has liberty to call at any ports in any order, to sail without pilots, to tow and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property, and to bunker.

9. The cargo to be discharged by consignee at port of discharge, free of expense and risk to the vessel, at the average rate of tons per day, weather permitting, Sundays and holidays and after noon on Saturdays excepted provided vessel can deliver it at this rate. If longer detained, consignee to pay vessel demurrage at the rate of U.S. currency per running day (or pro rata for part thereof). If sooner dispatched, vessel to pay Charterer or his agents U.S. currency per day (or pro rata for part thereof) dispatch money for time saved. Time to commence twenty-four (24) hours, Sundays and holidays excepted, after vessel is ready to unload and written notice given, whether in berth or not, even if vessel is already on demurrage, and the time allowable for discharging to be calculated on the basis of the bill of lading quantity. In case

of strikes, lockouts, civil commotions, or any other causes or accidents beyond the control of the consignee which prevent or delay the discharging, such time is not to count unless the vessel is already on demurrage.

10. Notice at port of discharge to be given in writing to consignee's agent on working days between the hours of 9 a.m. and 5 p.m., and 9 a.m. and noon on Saturdays.

11. Shifting time from anchorage place to loading or discharging berth is not to count even if vessel is already on demurrage.

12. Opening and closing of hatches at commencement and completion of loading and discharging shall be for Owner's account and time used is not to count.

13. Lighterage, if any, at discharge port to be at the risk and expense of consignees and time used to count as laytime.

14. In case of average, the same to be settled according to York/Antwerp Rules 1974. Should the vessel put into any port or ports leaky or with damage, the captain or Owner shall, without delay, inform the Charterer thereof. Captain to telegraph Charterer in case of putting in anywhere.

15. Vessel not to tender before 9 a.m. on and if vessel be not ready at loading port as ordered before 9 a.m. on , or if any wilful misrepresentation be made respecting the size, position or state of the vessel. Charterer to have the option of cancelling this Charter, such option to be declared on notice of readiness being given.

16. Vessel to be consigned to agents at port of loading, and to agents at port of discharge.

17. Overtime is to be for account of party ordering same. However, if ordered by port authorities, same is to be for Charterer's account Officers' and crew overtime expenses to be for Owner's account.

18. Extra insurance, if any, due to vessel's age, flag, classification or ownership shall be for Owner's account.

19. No cargo is to be loaded in deeptanks or similar places inaccessible to reach by grabs.

20. Any damage by stevedores shall be settled directly between Owner and stevedores.

21. Owner shall, at his risk and expense, comply with all applicable rules, regulations and laws relevant to water and/or air pollution at ports of loading and discharging. In cases where vessel calls at a U.S. port, Owner warrants to have secured and carry on board the vessel a Certificate of Financial Responsibility as required under U.S. law.

22. All bills of lading shall include the following three clauses:

NEW JASON CLAUSE: In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if such salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods, and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery.

CLAUSE PARAMOUNT: This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16th, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any terms of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent but no further.

NEW BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE: If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact.

23. PROTECTION & INDEMNITY BUNKERING CLAUSE: The vessel in addition to all other liberties shall have liberty as part of the contract voyage and at any stage thereof to proceed to any port or ports whatsoever whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes to the ports of loading or discharge named in this Charter and there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks, deep tanks and any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.

24. C.S.U.K. WAR RISKS CLAUSES 1 & 2: No bills of lading to be signed for any blockaded port and if the port of discharge be declared blockaded after bills of lading have been signed, or if the port to which the ship has been ordered to discharge either on signing bills of lading or thereafter be one to which the ship is or shall be prohibited from going by the government of the nation under whose flag the ship sails or by any other government, the Owner shall discharge the cargo at any other port covered by this Charter Party as ordered by the Charterers (provided such other port is not a blockaded or prohibited port as above mentioned) and shall be entitled to freight as if the ship had discharged at the port or ports of discharge to which she was originally ordered.

The ship shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or otherwise howsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any department thereof, or any person acting or purporting to act with the authority of such government or of any department thereof, or by any committee or person having, under the terms of the war risks insurance on the ship the right to give such orders or directions and if by reason of and in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done, the same shall not be deemed a deviation, and delivery in accordance with such orders or directions shall be a fulfillment of the contract voyage and the freight shall be payable accordingly.

25. Charterer shall have the privilege of transferring part or whole of the Charter Party to others, Charterer guaranteeing to the Owner due fulfillment of this Charter Party.

26. The Charterer's liability shall cease as soon as the cargo is shipped, and the freight, dead freight and demurrage in loading (if any) are paid, the Owner having a lien on the cargo for freight, demurrage and average.

27. Penalty for non-performance of this agreement, proved damages, not exceeding the estimated amount of freight.

28. An address commission of percent on the gross amount of freight, dead freight and demurrage is due by the vessel and Owner to the Charterer on payment of freight.

29. A commission of percent on the gross amount of freight, dead freight and demurrage is due on payment of freight by the vessel and Owner to

---

Printed by Parry's, BALTIC EXCHANGE CHAMBERS 2ND FLOOR, 28 ST MARY AXE, LONDON, EC3
By permission of the ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS (U.S.A.) INC