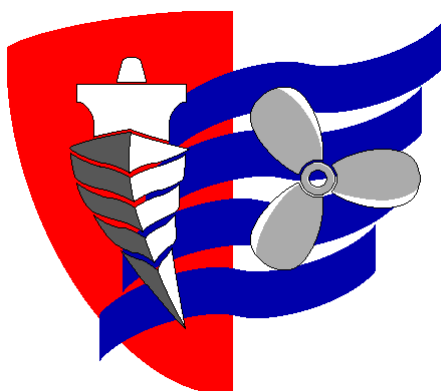


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Máster

LA PÓLIZA NYPE 2015 EN EL CONTEXTO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

**(NYPE 2015 CHARTER PARTY IN THE SPANISH LNM'S
CONTEXT)**

**Para acceder al Título de Máster Universitario en:
Ingeniería Náutica y Gestión Marítima**

Autora: Carolina González Pacheco

Director: Pedro Laborda Ortiz

Octubre – 2016

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Máster

**LA PÓLIZA NYPE 2015 EN EL CONTEXTO DE
LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

**(NYPE 2015 CHARTER PARTY IN THE SPANISH LNM'S
CONTEXT)**

**Para acceder al Título de Máster Universitario en:
Ingeniería Náutica y Gestión Marítima**

Octubre – 2016

AVISO DE RESPONSABILIDAD:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Máster de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros.

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Máster así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.

Índice

Índice	I
Resumen y Palabras clave.....	III
Abreviaturas empleadas.....	V
I.- INTRODUCCIÓN.....	1
II.- METODOLOGÍA.....	4
II.1.- HERRAMIENTAS.....	4
II.1.1.- Herramienta I. La Ley de Navegación Marítima	4
II.1.2.- Herramienta II. El contrato de <i>time charter</i> en el Derecho anglosajón	30
II.1.3.- Herramienta III. La Póliza NYPE 2015	43
II.2.- PLANTEAMIENTO TÉCNICO DEL PROBLEMA.....	62
II.2.1.- Descripción del sistema objeto de estudio	62
II.2.2.- Contexto científico o técnico	63
II.2.3.- Objeto o finalidad	64
II.2.4.- Hipótesis de partida y de resultado	64
II.2.5.- Planteamiento técnico del problema.....	65
II.3.- METODOLOGÍA: SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.....	66
III.- DESARROLLO	68
III.1.- COMPARATIVA ENTRE LA PÓLIZA NYPE 2015 Y LA REGULACIÓN DEL FLETAMENTO POR TIEMPO EN LA LEY ESPAÑOLA.....	68
III.1.1.- Descripción del buque y las características comprometidas	68
III.1.2.- Puesta a disposición del buque en el lugar y tiempo pactado	72
III.1.3.- Buque armado y equipado y en condiciones de navegabilidad inicial.	74
III.1.4.- Mantener el buque en condiciones de navegabilidad.....	80
III.1.5.- Duración de la disposición del buque y devolución	83
III.1.6.- Gestión del buque	85
III.1.7.- Cláusula/s de empleo e indemnización	88
III.1.8.- El flete	93
III.1.9.- Utilización del buque dentro de los límites acordados.....	97

III.1.10.- Responsabilidad relativa a la carga	99
IV.- CONCLUSIONES.....	104
Referencias citadas.....	112
ANEXOS	114
I.- ANEXO: NYPE 1993.....	114
II.- ANEXO: NYPE 2015.....	126
III.- ANEXO: TIME CHARTER INTERPRETATION CODE 2000	158

Resumen y Palabras clave

RESUMEN:

En este Trabajo se estudia la regulación que hace la actual Ley de Navegación Marítima española sobre el fletamento marítimo, y más en concreto, sobre el fletamento por tiempo, y su compatibilidad con la póliza NYPE 2015, la nueva versión de la póliza más utilizada en el sector marítimo como expresión de la voluntad de las partes en los contratos de fletamento por tiempo de buques dedicados al transporte de cargas secas. El propósito de este Trabajo es determinar, a través del contraste de la nueva legislación con este concreto pero muy representativo ejemplo contractual, el grado de modernización y de adaptación que aporta la nueva normativa a la realidad de la práctica de la contratación más actual en el transporte marítimo. La comparación se realiza sobre diez puntos principales de análisis entre la póliza NYPE 2015 y la Ley de Navegación Marítima.

PALABRAS CLAVE:

NYPE 2015, New York Produce Exchange, NYPE Interclub Agreement, Póliza de fletamento, Contrato de fletamento por tiempo, Fletante, Fletador, Ley de Navegación Marítima, Porteador, Cargador, Empleo e indemnización, Transporte de mercancías por mar.

SUMMARY:

This project studies the regulation that the new Spanish Maritime Navigation Law makes about the charter party contracts, in particular about the time charter, and its compatibility with NYPE 2015, the new version of the most used charter party in the maritime sector as expression of the wishes of charterers and owners in contracts for time chartering of dry cargo ships. Whose purpose is, through the contrast of the new legislation with this particular contractual very representative example, to state the amount of modernization and adaptation of the new law to the most actual contracting practices in the maritime transportation. The comparison between NYPE 2015 and LNM is done about ten main points of analysis.

KEY WORDS:

NYPE 2015, New York Produce Exchange, NYPE Interclub Agreement, Charter party, Time charter, Owner, Charterer, Spanish Maritime Navigation Law, Carrier, Shipper, Employment and indemnity, Carriage of goods by sea.

Abreviaturas empleadas

BALTIME: Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter

NYPE: New York Produce Exchange Time Charter

LNМ: Ley 14/2014, del 24 de julio, de Navegación Marítima

LPEMM: Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

TRLPEMM: Texto Refundido de la LPEMM

STCW: Internacional Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafers

SOLAS: International Convention on Safety Of Life At Sea

RLHV: Reglas de La Haya-Visby

CMLR/LLMC: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

c/e: conocimiento de embarque

COGSA: Carriage Of Goods by Sea Act

BIMCO: Baltic and International Maritime Council

SMF: Singapore Maritime Foundation

ASBA: Association of Shipbrokers and Agents

FONASBA: Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

FONASBA TCIC: FONASBA Time Charter Interpretation Code

IMSBC: International Maritime Solid Bulk Cargoes (Code)

IMDG: International Maritime Dangerous Goods (Code)

MARPOL: Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (Maritime Pollution)

UTC: Coordinated Universal Time

ICA: Inter-Club NYPE Agreement

FIOS: Free In and Out Stowed

CIF: Cost, Insurance and Freight

I.- INTRODUCCIÓN

Entre las pólizas-tipo de fletamento por tiempo, dos destacan particularmente por su antigüedad y por su extenso empleo: la póliza general de fletamento de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BALTIME) y la *New York Produce Exchange* (NYPE).

La póliza NYPE representa el contrato estándar de fletamento por tiempo más utilizado para cargas secas en el sector marítimo (containeros, bulkcarriers, rolonés...). La primera póliza NYPE data de 1913, y posteriormente ha sido modificada numerosas veces, siendo la última versión la publicada en 2015. La nueva póliza NYPE 2015, que ha sucedido a la también exitosa versión de 1993, supone un contrato de fletamento por tiempo moderno, acorde a la actual práctica comercial y legal del sector de la carga seca internacional, y cuyos cambios respecto a la anterior versión han venido a querer contemplar toda una serie de cuestiones que las partes se venían viendo invariablemente obligadas a regular añadidamente al propio texto de NYPE 1993 o modificando cláusulas-tipo de esta póliza.

Casi al mismo tiempo de la creación de la póliza NYPE 2015, se instaura en la legislación de España la Ley de Navegación Marítima («LNM») como nueva ley de transporte marítimo. Hasta su entrada en vigor en 2014, no se encontraba regulado el contrato de fletamento por tiempo (*time charter*) en el ordenamiento jurídico español. Esta nueva ley configura un contexto legal distinto al que está sometido la póliza NYPE por defecto, en aquellos casos en que el ordenamiento jurídico español sea aplicable a un contrato plasmado en dicha póliza, bien porque la legislación nacional haya sido la elegida por las partes como «ley aplicable» al contrato, bien porque se sustancie un pleito que tenga como objeto un contrato con NYPE ante tribunales españoles y afecten al asunto cuestiones de orden público o procesales regidas por la normativa de nuestro país.

Siendo el contrato de fletamento por tiempo originario del Reino Unido y, en general, de raíz anglosajona, la inmensa mayoría de los formularios empleados en este tráfico son de inspiración británica y tributarios de su doctrina jurisprudencial y de la de los demás países de la misma órbita jurídica (Estados Unidos, Australia, Singapur...). Actualmente la operatividad de este tipo de fletamento sigue teniendo una clara influencia anglosajona, ya que ésta es la que impregna el contenido de las pólizas-tipo, como ocurre en el caso concreto de la póliza NYPE. Por tanto, para

interpretar correctamente el alcance de las disposiciones contenidas en la misma, es necesario conocer tanto el Derecho anglosajón como su jurisprudencia en la materia, que consiste primordialmente en el «*Common Law*».

Y ante esto, surge el objeto de estudio del presente Trabajo, que consiste en la conveniencia de testar si la LNM es afín a la concepción e interpretación anglosajona de la NYPE 2015. Para ello se aplica el método jurídico-comparativo. Este modelo consiste en buscar las similitudes y diferencias en normas entre dos sistemas jurídicos, a ser, por un lado, el Derecho anglosajón y, por otro lado, la LNM, ambos aplicados sobre el mismo material, el contrato de *time charter* NYPE 2015.

Sería un estudio en tres niveles, o dicho de otro modo, planteando tres cuestiones a resolver:

1ª.- Determinar el grado de similitud o diferencia del régimen de NYPE 2015 y de la LNM. Consistirá en una comparación de contenido a nivel general, en orden a detectar las similitudes y las diferencias en ambas regulaciones, y así poder diagnosticar posibles incompatibilidades en su aplicación conjunta. Los preceptos de ambas normativas (cláusulas de la póliza NYPE 2015 y artículos de la LNM) objeto del análisis, abarcan el entramado de derechos y deberes de los principales operadores del contrato, el fletante y el fletador.

2ª.- Hecho lo anterior, ahora se trataría de determinar si las diferencias detectadas de NYPE 2015 con la LNM, a su vez son o no «admisibles» por la LNM y resto de nuestra legislación. Dicho de otro modo: si la LNM tiene la «flexibilidad» de «aceptar» como válidas esas diferencias, lo que se resume en estudiar si esas diferencias detectadas son materia de Derecho dispositivo o de Derecho imperativo.

3ª.- Y finalmente, a la vista de todo lo anterior, determinar si ambas normativas se complementan o resultan incompatibles, es decir, si existen o no cuestiones problemáticas que inclinarían a las partes contractuales a aceptar, o por el contrario a evitar al ordenamiento español como ley aplicable al contrato (optando en la cláusula 54. *Law and Arbitration* de NYPE 2015 por el Derecho español), dependiendo ello del grado de «respeto» de la legislación española a la voluntad de las partes expresada en la póliza. Con esto asimismo se podría deducir si para las partes sería «atractivo» o no someterse a los tribunales españoles para resolver su pleito sobre un contrato de fletamento por tiempo con la póliza NYPE 2015.

A la hora de aplicar la metodología descrita para resolver estas cuestiones, se debe asumir y tener en cuenta, en todo momento, la ya citada fuerte componente de *Common Law* que tiene la regulación del contrato de *time charter*, en general, en la práctica habitual mercantil de este contrato, así como en el caso concreto de la póliza NYPE 2015.

Mediante la resolución de las tres cuestiones formuladas se espera corroborar que la LNM, en general, no introduce distorsiones en la interpretación y aplicación de NYPE 2015, pues el legislador ha sido consciente de los principios anglosajones sobre el *time charter* a la hora de crear la ley. Y asimismo confirmar que el contenido de la LNM, en general, no sería fuente de «rechazo» para emplear la legislación española como ley aplicable al contrato, o para acudir a tribunales españoles a dirimir pleitos sobre NYPE 2015.

Todo ello nos da una medida de la «modernidad» y proximidad, o no, de la LNM a la práctica mercantil real actual (la más inmediata, podríamos decir) en el ámbito del *time charter*.

II.- METODOLOGÍA

II.1.- HERRAMIENTAS

II.1.1.- Herramienta I. La Ley de Navegación Marítima

II.1.1.1.- Introducción

Con fecha 25 de septiembre de 2014, entra en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, dos meses después de su publicación en el B.O.E., de acuerdo con la disposición final duodécima de la propia ley.

Se trata de una amplia norma que regula de forma detallada, situaciones, actos y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima. Se considera navegación marítima, la que se realiza por las aguas del mar, la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general (art 1 LNM).

La LNM lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español, adecuándose a la práctica actual del transporte marítimo, garantizando la coherencia con los distintos convenios internacionales sobre esta materia e incluyendo prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado.

Sin embargo, conviene señalar que no establece una regulación completa de dicha disciplina que, en consecuencia, sigue regulándose también en otras normas del ordenamiento jurídico. Por ello, la propia LNM prevé, en su disposición final novena, la elaboración por parte del Gobierno, en el plazo de tres años, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», de un texto en el que se refundan las leyes reguladoras de las instituciones marítimas, armonizando la presente ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), y con todos aquellos convenios o tratados internacionales sobre materias de Derecho del mar.

La estructura de la LNM organiza su contenido en un preámbulo, 524 artículos, diez disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y doce disposiciones finales.

El articulado, que comprende la parte correlativamente numerada del texto, se divide en diez títulos, más un título preliminar. Los distintos títulos recogen todos los artículos referidos a una misma materia y pueden estar divididos, a su vez, en capítulos y éstos en secciones. El contenido¹ de los distintos títulos es el siguiente:

- **Título Preliminar. Disposiciones generales.** Recoge el objeto y ámbito de aplicación, la regla de interpretación de la ley de conformidad con los convenios internacionales vigentes en España, y las excepciones a la misma.
- **Título I. De la ordenación administrativa de la navegación.** Está compuesto por seis capítulos en los que se regula la policía de la navegación, que se complementa con las normas de la LPEMM. Dicha normativa será competente frente a buques nacionales y extranjeros que naveguen o se detengan en alguna de las aguas españolas. El campo de aplicación de este título se delimita tanto por el criterio territorial como por la ley del pabellón.
- **Título II. De los vehículos de la navegación.** Se divide en siete capítulos. Trata sobre la definición del buque y su regulación. Prescinde de las distinciones hechas hasta el momento y establece que se calificará de «embarcación» a la que sea menor de veinticuatro metros, y como «unidades menores» a las más pequeñas. Esta cuestión lleva implícito el hecho de la separación entre la marina mercante y la náutica recreativa. El título también incluye, entre otras normas, el reconocimiento de la copropiedad del buque, la inscripción en el Registro de Bienes Muebles y el régimen jurídico de los contratos de construcción y de compraventa.
- **Título III. De los sujetos de la navegación.** Este título está compuesto por tres capítulos. Distingue entre la figura del titular y la del armador separando la simple cotitularidad del buque del verdadero condominio naval. Por otra parte conserva el concepto de naviero, limitándolo a quienes se dedican a la explotación de buques mercantes. La ley contenida viene a complementar convenios como el STCW 78/95 y el SOLAS 74/88, entre otros. También garantiza la libertad profesional del capitán, aclara la responsabilidad del armador en cuanto a éste y regula la «protesta de mar».

¹ Preámbulo del Texto Consolidado de la LNM; BOE 180, 2015; pags 1 a 8.

- **Título IV. De los contratos de utilización del buque.** Contiene cinco capítulos. La responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas se sigue regulando mediante las Reglas de la Haya-Visby, y se ha unificado su régimen de responsabilidad frente al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque (nacional e internacional) y al fletamento en sus distintas modalidades. La norma contenida establece que cuando exista póliza de fletamento, el régimen legal tendrá carácter derogable y podrán ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que pacten las partes. También se regulan los contratos de pasaje, el remolque, el arrendamiento de buque y el arrendamiento náutico.
- **Título V. De los contratos auxiliares de la navegación.** Se encuentra dividido en cuatro capítulos. Recoge los contratos auxiliares de la navegación, introduciendo el de gestión naval. Regula los casos de responsabilidad del consignatario, del práctico y la responsabilidad solidaria cuando todos los sujetos (armador, capitán, práctico) sean imputables.
- **Título VI. De los accidentes de la navegación.** La regulación de éstos (abordaje, avería grave, salvamento, naufragio, hundimiento, contaminación marítima) se remite a los convenios de cada materia a lo largo de los cinco capítulos que componen el título. Destacando que el régimen para la contaminación marítima se basa en los principios de «prevención en la fuente» y «quien contamina paga».
- **Título VII. De la limitación de la responsabilidad.** En sus cuatro capítulos viene a simplificar los regímenes anteriores mediante el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 (CMLR/LLMC), y cuyo régimen se completa en este título.
- **Título VIII. Del contrato de seguro marítimo.** En este título compuesto por tres capítulos, se moderniza la regulación de este contrato, pues la ley incorpora la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del armador. El tratamiento del seguro marítimo se basa en los modelos y pólizas de tipo anglosajón, cubriendo los daños propios de la navegación marítima. Los riesgos asegurados se delimitan mediante el pacto, no cubriendo los extraordinarios, salvo acuerdo en contrario.
- **Título IX. Especialidades procesales.** Mediante sus cuatro capítulos, este título trata de evitar los abusos declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción o arbitraje en el extranjero; contiene el régimen del

embargo preventivo de buques y la fijación de criterios; regula la venta forzosa del buque y el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos, respectivamente.

- ***Título X. Certificación pública de determinados expedientes de Derecho marítimo.*** Integrado por seis capítulos, se encarga de actualizar los expedientes de jurisdicción voluntaria; se mantienen la protesta de mar e incidencias del viaje, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados; y se introduce uno nuevo relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque.

Respecto a la aplicación de esta ley, las normas de la misma se supeditan a lo establecido en los tratados internacionales y en las normas comunitarias. Con esta declaración, a falta de previsión expresa en la propia LNM se aplicarán, de forma supletoria, tanto las leyes y reglamentos que complementen la citada ley, como los usos y costumbres marítimos (a los que se remiten diversas disposiciones de la LNM, fundamentalmente, al regular el contrato de fletamento). Carente de todo ello, y no siendo posible recurrir a la analogía de la LNM, se aplicará el Derecho común (art 2 LNM).

Con carácter general, la LNM no resultará de aplicación a los buques de Estado, incluidos los de guerra, tal como son definidos en la citada ley (art 3 LNM). Teniendo en cuenta que los buques de guerra son buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, compete al Ministerio de Defensa regular la lista oficial de buques de la Armada (disposición adicional sexta LNM).

La entrada en vigor de la LNM supone una actualización del régimen jurídico de la navegación, quedando derogadas, de acuerdo con la disposición derogatoria única de la propia ley, las siguientes disposiciones:

- Los artículos 2131 a 2161 y 2168 a 2174 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881.
- El párrafo primero del artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1882.
- La regulación del comercio marítimo contenida en el Libro III del Código de Comercio de 1885, así como los artículos 19.3, 951 a 954, que establecían los plazos de prescripción de las acciones nacidas del negocio marítimo. Esta

derogación supone el fin de la equiparación consignatario/naviero, entre otras consecuencias.

- La Ley de Hipoteca Naval de 1893.
- La Ley de Transporte Marítimo de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes.
- La Ley 60/1962 por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas; excepto las disposiciones del título II, que continúan en vigor como normas reglamentarias.
- La disposición final vigésima sexta de la Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil, que regulaba los embargos preventivos de buques.
- Los artículos 261 y 262, y la letra f) del artículo 263 del Texto Refundido de la Ley 2/2011 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sobre regulación de conferencias marítimas y consejos de usuarios de servicios regulares.
- La disposición transitoria décima de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

II.1.1.2.- Título IV. De los contratos de utilización del buque

Bajo la calificación de «contratos de explotación del buque», o «contratos de utilización del buque», se pretende agrupar a todos los contratos a través de los cuales se realiza la explotación empresarial del buque por su armador o su naviero.

Los diversos contratos que se incluyen en este título cuarto de la LNM se clasifican en función de la naturaleza de cada uno de ellos, resultando de la siguiente manera:

- El contrato de arrendamiento de buque (arts 188 a 202): entrega temporal del buque.
- El contrato de fletamento (arts 203 a 286): transporte por mar de mercancías.
- El contrato de pasaje (arts 287 a 300): transporte por mar de personas.
- El contrato de remolque (arts 301 a 306): servicio de desplazamiento de otro buque o de maniobra.
- El contrato de arrendamiento náutico (arts 307 a 313): cesión temporal del buque para fines deportivos o recreativos.

La LNM, respecto a los contratos de fletamento, cuyo objeto es el transporte marítimo de mercancías, establece la siguiente sistemática:

- 1) Como se aprecia en la clasificación anterior, engloba en un contrato «general» o «súper-contrato» todas las posibilidades de contratos que tengan como finalidad el transporte por mar de mercancías, según la definición del art 203: *«Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino»* incluido en el capítulo segundo del mencionado título. Como conclusión, cualquier contrato que coincida con el concepto del art 203 o que tenga como finalidad el transporte marítimo de mercancías, se someterá a la regulación establecida en el correspondiente capítulo del contrato de fletamento (arts 203 hasta 286).
- 2) A raíz de ese «súper-contrato» de fletamento, la LNM reconoce diferentes posibilidades dentro del mismo, en función de los siguientes parámetros:
 - a. Los fletamentos que se refieren a «toda o parte de la cabida del buque», donde el fletador adquiere la disponibilidad de toda o parte de la capacidad de carga del buque, y el transporte con el buque que se haya ocupado con las mercancías. Dentro de este tipo de fletamentos, la LNM distingue dos submodalidades, el fletamento por tiempo y el fletamento por viaje. La LNM en su art 204.1 define ambos: *«Cuando el fletamento se refiera a toda o parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo o por viaje. En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados. En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados»*. Respecto a la totalidad o parcialidad del fletamento, se refiere a la submodalidad por viaje, pues cabe la posibilidad de que se contrate con varios fletadores simultáneamente distintas zonas de carga del mismo buque. Sin embargo en la submodalidad por tiempo, sólo es posible un fletador, quien contrata la totalidad del buque.
 - b. Los fletamentos que se refieren al transporte de mercancías «determinadas por su peso, medida o clase», donde el fletador adquiere el mero compromiso de transporte de las mercancías determinadas en el contrato, en un buque. Un contrato de este tipo puede o no conllevar un

conocimiento de embarque, pues según el art 205: *«El fletamento también puede referirse al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar»*. Refiriéndose a documentos que estén dotados para exigir la entrega de las mercancías y para transmitir ese derecho a la entrega y la posesión mediata de éstas a través de la transmisión del documento.

- c. Los fletamentos por tiempo o por viaje donde el fletador podrá ceder a un subfletador los derechos que tiene el primero en virtud del contrato; pero al tiempo, el fletador original sigue sujeto a la responsabilidad del cumplimiento de lo pactado en el contrato original. Todo esto salvo disposición expresa de la póliza en contrario, según el art 206 sobre «subfletamento».
- d. Los fletamentos por tiempo o viaje donde el fletador podrá celebrar «contratos de fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros», siendo junto al porteador, responsables solidariamente ante dicho tercero, según lo establecido en el art 207.
- e. Los contratos donde se pacta el transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o en varios viajes, pudiéndose aplicar las disposiciones del fletamento por viaje y denominándose como «contratos de volumen», según el art 208.
- f. El art 209 trata sobre el «transporte multimodal», que comprende medios de transporte distintos del marítimo y especifica que las normas del capítulo que forma parte, sólo regularán la fase por mar.
- g. Respecto a los «contratos de utilización de buques para fines distintos del transporte de mercancías», el art 210 establece que se aplicarán las disposiciones reguladoras del fletamento que sean compatibles con el contrato celebrado.

II.1.1.3.- Fletamento por tiempo

El contrato de «*time charter*» o fletamento por tiempo es aquél en virtud del cual el fletante pone a disposición del fletador, a cambio de un precio denominado flete, un buque, armado y equipado, durante cierto tiempo, comprometiéndose a realizar los viajes que ese fletador vaya ordenando durante ese plazo.

Este tipo de contrato se creó en el Reino Unido y data del siglo XIX. Después de la Primera Guerra Mundial otros países lo adoptaron y actualmente es muy utilizado.

Los elementos del contrato se pueden clasificar de la siguiente forma:

- Elementos personales: fletante y fletador.
- Elementos reales: buque y flete.
- Elementos formales: póliza.

El fletante, denominado «*owner*» en las pólizas y «porteador» en la LNM, es el armador del buque, que lo pone a disposición a cambio de un precio.

El fletador, denominado «*charterer*» en las pólizas, obtiene la disponibilidad del buque para determinar los viajes que se van a realizar y las cargas que se transportarán. Todo esto durante el tiempo de vigencia del contrato y a cambio de pagar el flete acordado.

El capitán también se considera un elemento importante, dado que en este contrato adquiere relevancia específica al ser comúnmente el nexo del naviero con las órdenes comerciales del fletador, así como un posible firmante de conocimientos de embarque en representación incluso del fletador.

El buque es el objeto del contrato. Lo que se pacta es la puesta a disposición de un buque concreto, con determinadas características, armado y equipado y en perfectas condiciones de navegabilidad. Pulido Begines² resume la navegabilidad como la aptitud técnico-náutica para realizar el viaje pactado. El fletador contrata un buque determinado porque tiene ciertas características óptimas para los viajes y cargas que quiere realizar, por lo que es habitual que en el contrato se especifiquen aquellas que resultan esenciales, como puede ser la velocidad, la capacidad de carga o el pabellón.

² Pulido Begines, J.L.: *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*; Ed. Tecnos, 2015.

El flete, denominado «*hire*» en el *time charter*, es la contraprestación del contrato. Para Pulido Begines, el pago del flete constituye la obligación principal del fletador. El flete es la contraprestación que abona el fletador por el transporte cuya realización asume el porteador. Se determina en función del tiempo que el buque estará a disposición del fletador. Es habitual el pago por mensualidades. Los detalles relativos al mismo se especifican en las pólizas-tipo, como su montante, la moneda a emplear, el método, el lugar de pago y otras consideraciones a tener en cuenta.

La póliza de fletamento, documento generalmente escrito, es la expresión típica del contrato y de sus condiciones. En el fletamento por tiempo es habitual el empleo de pólizas-tipo, así como en el resto de contrataciones de ámbito marítimo. Las más utilizadas en esta modalidad son la BALTIME 1939 y la NYPE 1993, que cuenta con una nueva versión actualizada, la NYPE 2015, la cual es el objeto central de este Trabajo. En cuanto a la regulación por parte de la LNM, ésta no se detiene a establecer un contenido mínimo obligatorio de la póliza, entendiéndose que su contenido es el del clausulado contractual pactado entre las partes (fletante y fletador) junto a los datos esenciales del contrato.

Respecto a la gestión del buque, se produce una escisión particular en este tipo de fletamento, pues el fletante conserva la gestión náutica y el fletador ejercita la gestión comercial. Señala Arroyo³ que este desgajamiento de la gestión del buque está en la base de este contrato. Esto conlleva las siguientes particularidades:

- 1) El fletador estará facultado para dar directamente órdenes al capitán, relativas al empleo del buque durante el tiempo pactado en el contrato. Esto no implica la ruptura laboral del capitán y el resto de la tripulación con el fletante, que en todo momento es el armador del buque, simplemente se refiere al aspecto comercial de la navegación del buque, a través del cual el fletador ejercitará su poder de decisión relativo a los viajes a realizar y a las mercancías a transportar. Por tanto, el fletante sigue manteniendo la gestión náutica del buque.
- 2) En cuanto a los gastos generados por la gestión del buque, el fletador asume aquellos que están directamente relacionados con la gestión comercial, pues son los relacionados con las decisiones sobre el empleo del buque (gastos de combustible, gastos portuarios, gastos de carga, descarga y estiba, limpieza de bodegas, etc.). Estos gastos son fundamentalmente los gastos variables

³ Arroyo, I.: *Compendio de Derecho Marítimo*; Ed. Tecnos, 2014; pag 241.

de la explotación del buque, pues son indeterminados al realizarse el contrato, ya que dependen directamente de la gestión que el fletador lleve a cabo (los viajes que quiere que el buque realice, las cargas que quiere que transporte, etc.) y que implicarán un mayor o menor gasto. Todo esto de acuerdo a lo que la LNM plasma en su art 204.2: *«El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación»*. Por su parte, el fletante corre con los gastos relativos a la gestión náutica del buque, que coinciden con los gastos fijos al no depender directamente de los viajes que el buque realice o las cargas que se transporten (sueldos de la tripulación, provisiones, suministros, equipamiento, mantenimiento, reparaciones, seguros, inspecciones, consignación del buque, etc.).

Mediante el contrato de fletamento por tiempo, el fletador adquiere todos los derechos mencionados hasta ahora sin necesidad de constituirse en armador del buque. Esta característica tan determinante del contrato le permite al fletador por tiempo transportar, aparte de las mercancías propias, mercancías ajenas, mediante la suscripción con terceros cargadores de contratos de transporte, ya sea como fletamentos por viaje o como contratos de transporte en régimen de conocimiento. Estos contratos implican que el fletador del contrato de fletamento por tiempo será el «porteador contractual» frente a los cargadores, y el fletante del fletamento por tiempo quedará como «porteador efectivo». Esta superposición de contratos de transporte es el supuesto más típico, donde el fletador obtiene beneficio de la diferencia de precio entre los contratos que suscribe, y por lo que el contrato de fletamento por tiempo constituye una forma para acceder a la actividad mercantil de explotación de buques.

Relativo a esta superposición de contratos, la LNM expresa su conformidad mediante su art 207, estableciendo que *«El fletador por tiempo o viaje podrá también celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros...»*. En coherencia con esto, el fletador por tiempo en España sería un «naviero», y no «armador», a la vista de la concepción de estas figuras en la LNM en cuanto a la actividad empresarial de explotación.

Hay que tener en cuenta que parte del contenido de la LNM sobre la contratación del transporte marítimo es Derecho dispositivo, por lo que tendrá preeminencia la

voluntad pactada de las partes en el contrato sobre lo regulado en la LNM, excepto en la materia que sea de Derecho imperativo. Así, para Emparanza Sobejano⁴, la regulación del contrato de fletamento en la LNM sigue la orientación tradicional propia de este sector en el que son los propios contratantes quienes pactan el contenido de su relación jurídico-negocial. Resulta marcadamente dispositiva por la decidida apuesta del legislador en favor de respetar la autonomía de la voluntad de las partes. Buena parte de esta última materia viene constituida por el régimen de responsabilidad del fletante por daños a la carga y retraso en su entrega. Pero hay que tener en cuenta que tal imperatividad precisamente no opera en los contratos plasmados en póliza de fletamento, como es el caso del fletamento por tiempo, para las relaciones internas entre fletante y fletador, las cuales quedan pues, a la voluntad de las partes en materia de responsabilidad del porteador (cabiendo pues pactar condiciones más favorables para el fletante frente al fletador que las legalmente previstas). Eso sí, esa imperatividad de las normas de responsabilidad del porteador por daños a la carga y retraso en su entrega sí que operarán plenamente en las relaciones entre fletante y cualquier titular del derecho a recibir las mercancías que no sea el fletador.

Por tanto, el régimen jurídico del contrato de fletamento será, en primer lugar el establecido libremente por las partes en el contrato, es decir el contenido en las pólizas usuales (salvo en la materia regulada por la legislación aplicable como Derecho imperativo, aunque no en las relaciones fletante/fletador), y solo en su defecto y como Derecho supletorio vendrá en aplicación la LNM.

II.1.1.4.- Artículos relevantes

A continuación se mencionan aquellos artículos de la LNM que regulan los aspectos más importantes del contrato de fletamento por tiempo. Serán estas disposiciones las que posteriormente se emplearán en el estudio comparativo de la póliza NYPE 2015 con la legislación española.

Artículo 2. Fuentes e interpretación.

1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

⁴ Emparanza Sobejano, A. y Martín Osante, J. M.: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*; Ed. Marcial Pons, 2015.

De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiese recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.

Artículo 182. *Obligaciones técnicas del capitán.*

1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas.

3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.

Artículo 184. *Primacía del criterio profesional.*

1. Ni el armador, ni el fletador ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

2. Los armadores no podrán despedir al capitán ni adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones ante la necesidad de obrar del modo más adecuado para la salvaguardia de la seguridad, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

Artículo 203. Concepto.

Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.

Artículo 204. Fletamento por tiempo y por viaje.

1. Cuando el fletamento se refiera a toda o parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo o por viaje. En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados. En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados.

2. El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación. En el fletamento por viaje dichos gastos serán por cuenta del porteador, a no ser que se pacte de otra forma.

3. En los casos anteriores, las partes podrán compelerse mutuamente a la suscripción de una póliza de fletamento.

Artículo 206. Subfletamento.

El fletador por tiempo o viaje del buque podrá, salvo disposición expresa de la póliza en contrario, subrogar a un tercero en los derechos y obligaciones derivados de ella, sin perjuicio de seguir siendo responsable de su cumplimiento ante el porteador.

Artículo 207. Contratación del transporte por el fletador.

El fletador por tiempo o viaje podrá también celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros. En este caso, el porteador y el fletador serán responsables solidariamente frente a los terceros de los daños y averías de las mercancías transportadas, conforme a lo establecido en la sección 9.a de este capítulo, sin perjuicio del derecho de regreso entre ellos que corresponda de acuerdo con la póliza de fletamento.

Artículo 211. Puesta a disposición del buque.

El porteador pondrá el buque a disposición del fletador o cargador en el puerto y fecha convenidos. Si el contrato se refiere a un buque determinado, éste no podrá ser sustituido por otro, salvo pacto expreso que lo autorice.

Artículo 212. *Navegabilidad del buque.*

1. El porteador cuidará de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado.
2. El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad.
3. El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato.

Artículo 213. *Características del buque.*

Además de lo dispuesto en el artículo anterior en cuanto al estado de navegabilidad, el buque deberá poseer las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. Si el buque no cumpliese alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustré la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, resolver el contrato.

Artículo 214. *Falta de puesta a disposición.*

El fletador podrá resolver el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida. Podrá además reclamar indemnización por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador.

Artículo 215. *Puerto pactado.*

El buque deberá ser puesto a disposición del fletador o cargador en el puerto convenido en el contrato, presumiéndose, salvo prueba en contrario, que ambas partes conocían las características de éste al contratar. Si el puerto convenido fuera de acceso imposible o inseguro para el buque, cualquiera de las partes podrá

resolver el contrato, salvo que la imposibilidad o inseguridad sean sólo temporales, en cuyo caso estarán obligadas a esperar un tiempo razonable a la subsanación del obstáculo.

Artículo 216. *Derecho de designación del puerto.*

1. Si el fletador se hubiera reservado en el contrato la facultad de designar el puerto de puesta a disposición, deberá elegir en plazo oportuno un puerto seguro y accesible para el buque. Si el puerto no reuniese estas condiciones, el porteador podrá exigir la designación de otro dentro del mismo área para el cumplimiento del contrato y, si el fletador no lo hiciere, podrá resolver el contrato, sin perjuicio de reclamar indemnización por los perjuicios. El mismo derecho corresponderá al porteador si el fletador no designa tempestivamente el puerto elegido.
2. Si el buque sufriera averías como consecuencia de la entrada y estancia en un puerto inseguro designado por el fletador, éste será responsable de ellas, salvo que pruebe que el capitán no actuó con la diligencia náutica exigible a un capitán competente. En el fletamento por tiempo, esta disposición será aplicable con relación a todos los puertos que el fletador vaya designando durante la vigencia del contrato.

Artículo 217. *Muelle o lugar de carga.*

1. Salvo pacto en contrario, el fletador podrá designar el muelle o lugar de carga al que debe dirigirse el buque dentro del puerto de puesta a disposición, siempre que sea seguro y accesible para el buque antes, durante, y después de cargar. Si tal designación no se hubiere hecho en un plazo razonable, el porteador podrá mantener el buque fondeado en espera de órdenes o dirigirlo a un muelle o lugar de carga usual para las mercancías de que se trate, siendo a cargo del fletador el tiempo transcurrido.
2. En el fletamento para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, la facultad de elección del punto de carga corresponde al porteador, quien deberá informar de su elección al cargador con suficiente antelación.
3. En el caso de averías sufridas por el buque como consecuencia de la inseguridad del muelle o lugar de carga designado por el fletador será aplicable lo dispuesto en el apartado 2 del artículo anterior.

Artículo 218. *Operaciones de carga y estiba.*

1. Salvo pacto en contrario, el fletador o cargador colocará las mercancías al costado del buque y realizará la carga y estiba de las mismas a su costa y riesgo, con la adecuada diligencia que exija la naturaleza de las mercancías y el viaje a realizar.
2. No serán de aplicación las reglas anteriores en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba.
3. Aun cuando se pacte que la carga y la estiba sean efectuadas a costa y riesgo del fletador o cargador, el porteador será responsable de las consecuencias derivadas de una estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje.

Artículo 219. *Carga sobre cubierta.*

El porteador podrá embarcar mercancía sobre cubierta siempre que el fletador lo acepte expresamente, o sea conforme con los usos o reglamentaciones en vigor.

Artículo 222. *Desviación.*

El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por la desviación del buque de la ruta pactada o, en su defecto, de la más apropiada según las circunstancias, a no ser que tal desviación se realice para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada que no derive del estado de innavegabilidad inicial del buque.

Artículo 223. *Deber de custodia.*

El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de custodia de acuerdo con lo preceptuado en la sección 9ª de este capítulo.

Artículo 231. *Embarque clandestino.*

1. No podrán embarcarse mercancías de clase distinta de la contratada, salvo que sea posible hacerlo sin perjuicio ninguno para el porteador y demás cargadores. En este último caso, podrá el porteador exigir el flete que corresponda usualmente a la mercancía embarcada.

2. Si se embarcasen mercancías distintas sin notificarlo al porteador, será el fletador responsable de todos los daños y perjuicios que de ello se siguieren para el porteador o demás cargadores, sin perjuicio de la obligación de abonar el flete que corresponda. El porteador podrá desembarcar las mercancías si resultare conveniente para evitar perjuicios graves al buque o al cargamento.

Artículo 232. *Embarque de mercancías peligrosas.*

1. No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al porteador, y sin el consentimiento de éste para su transporte, debiendo en cualquier caso ser marcadas y etiquetadas por el cargador conforme a las normas vigentes para cada clase de estas mercancías.

2. Si el fletador embarcase mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el apartado anterior, será responsable ante el porteador y ante los demás cargadores de todos los daños y perjuicios causados; además, dichas mercancías podrán en todo momento ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas según lo exijan las circunstancias, sin derecho a indemnización.

3. Incluso en el caso de embarque correctamente declarado de mercancías peligrosas, éstas podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas si llegan a constituir un peligro real para las personas o las cosas, sin derecho a indemnización, a no ser que el porteador sea responsable de la situación de peligro conforme a lo dispuesto en la sección 9ª, o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.

Artículo 233. *Cálculo y devengo del flete.*

El flete se calculará en la forma pactada en el contrato y, en su defecto, conforme a las reglas siguientes:

- a) Si el flete se calculara por el peso o volumen de las mercancías, se fijará según el peso o volumen declarado en el conocimiento de embarque, salvo fraude o error.
- b) En el fletamento por tiempo el flete se devengará día a día durante todo el tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización por éste.

Artículo 235. *Persona obligada al pago del flete.*

1. El fletador está obligado a pagar el flete en las condiciones pactadas.
2. No obstante, podrá pactarse que el flete sea pagadero por el destinatario de las mercancías haciéndolo constar así en el conocimiento de embarque o en la carta de porte. En este caso, el destinatario estará obligado a pagar el flete si acepta o retira aquéllas en destino. Si el destinatario rehúsa o no retira las mercancías deberá abonar el flete el contratante del transporte. Este deberá también abonar la parte del flete que el porteador no hubiera percibido del destinatario a pesar de haber ejercitado los derechos de retención o depósito que le otorga el artículo 237.

Artículo 238. *Retención o depósito en el fletamento por tiempo.*

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

Artículo 241. *Entrada en demoras y su importe.*

1. Terminado el período de plancha sin que hubieran finalizado las operaciones de carga o descarga, comenzará automáticamente a contarse el período de demora.
2. El fletador abonará la cantidad fijada en el contrato por el tiempo de demora producido. Si su importe no se hubiera pactado, deberá pagarse una cantidad igual a la que se hubiera fijado atendiendo a los usos del tráfico para buques de características semejantes con un cargamento y viaje similares.

Artículo 242. *Duración y cómputo del plazo de demoras.*

La duración del plazo de demoras se fijará en la póliza y, en su defecto, durará tantos días como laborables tuviera el período de plancha. El cómputo de las demoras se realizará por horas y días consecutivos, suspendiéndose sólo cuando fuera imposible cargar o descargar por causas imputables a la operatividad del buque.

Artículo 243. *Detención ulterior del buque.*

Expirado el periodo de demoras sin haber finalizado la carga o descarga, el porteador podrá exigir la indemnización de los perjuicios causados por la ulterior

detención del buque sin sujeción al importe fijado contractual o legalmente para las demoras. No obstante, el porteador podrá también emprender el viaje con las mercancías cargadas hasta ese momento, o descargarlas por su cuenta en la forma más adecuada, según que la expiración del período de demora haya tenido lugar en el puerto de carga o en el de descarga. En el primer caso, podrá reclamar el flete sobre vacío que corresponda; en el segundo, los gastos causados por la descarga que no le correspondiesen según el contrato.

Artículo 244. *Cómputo independiente de los plazos.*

Salvo pacto en contrario, los plazos de plancha establecidos en la póliza para cargar o descargar serán computados independientemente el uno del otro.

Artículo 245. *Pago, privilegio y prescripción.*

Las reglas sobre pago, privilegio y prescripción del flete se aplicarán a las demoras.

Artículo 249. *Firma del conocimiento de embarque.*

1. El conocimiento de embarque deberá ser firmado por el porteador o por un agente del porteador que actúe en su nombre con poder suficiente. Si estuviera firmado por el capitán del buque, se presumirá que lo hace en nombre del porteador mencionado en el conocimiento.
2. Si el conocimiento de embarque no identifica suficientemente a la persona que actúa como porteador, se entenderá firmado por cuenta del armador.

Artículo 251. *Eficacia traslativa.*

La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX.

Artículo 272. *Supuestos generales de extinción.*

1. Quedará extinguido el contrato en los casos siguientes:

a) Si antes de hacerse a la mar el buque contratado, de acuerdo con el artículo 211, se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado para navegar sin culpa de ninguna de las partes. En los fletamentos por tiempo la extinción se producirá en cualquier momento en que el buque se perdiese o inhabilitase definitivamente.

b) Si el fletamento es por viaje o se refiriese al transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y éstas se perdiesen antes del embarque sin culpa del fletador o del cargador. En el fletamento por tiempo no será aplicable la extinción por pérdida de las mercancías.

c) Si antes de hacerse a la mar el buque, el transporte contratado se hiciera imposible por acaecimientos naturales, por disposiciones de las autoridades o por causas ajenas a la voluntad de las partes.

d) Si antes de hacerse a la mar el buque, se produjese un conflicto armado en el que estén comprometidos el país del puerto de carga o el de descarga.

2. En los supuestos anteriores, el porteador deberá proceder, en su caso, a la descarga y devolución de las mercancías cargadas. El coste de esta operación será soportado por el fletador.

Artículo 273. *Impedimento temporal.*

También quedará extinguido el contrato a petición de cualquiera de las partes si, antes de comenzar el viaje, sobreviniese algún impedimento, independiente de la voluntad de alguna de ellas, que provocase un retraso tan prolongado que no fuera exigible a las partes esperar a su desaparición.

Artículo 274. *Impedimentos sobrevenidos durante el viaje.*

Si durante el viaje sobrevinieren circunstancias fortuitas que hicieran imposible, ilegal o prohibida su continuación, o un conflicto armado que someta al buque o cargamento a riesgos no contemplados al contratar, el porteador podrá arribar al puerto más conveniente al interés común y descargar allí las mercancías, exigiendo al fletador que se haga cargo de ellas en ese lugar. En tal caso, el porteador tendrá derecho al flete en proporción a la distancia recorrida. Para el cálculo del flete parcial se tendrán en cuenta, además de la distancia, el coste, el tiempo y los riesgos de la parte recorrida en proporción al viaje total.

Artículo 276. *Venta del buque.*

1. En caso de venta del buque antes de comenzar la carga de las mercancías, el comprador no estará obligado a respetar los contratos realizados por el vendedor, quedando extinguido el contrato de fletamento si este hacía referencia al buque vendido, sin perjuicio del derecho del fletador a ser indemnizado por el vendedor.
2. Si la venta sobreviniese una vez comenzada la carga o hallándose el buque en viaje, el comprador deberá cumplir los contratos referentes a las mercancías a bordo, subrogándose en los derechos y obligaciones del porteador.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el comprador del buque deberá respetar los fletamentos por tiempo superior a un año cuando conociera su existencia en el momento de adquirir el buque.

Artículo 277. *Régimen de responsabilidad.*

1. El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo.

No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías. Sin embargo, tales cláusulas, cuando estén pactadas en la póliza de fletamento y no entrañen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente en las relaciones entre este y el fletador, sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona distinta del fletador.

2. Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley.

Artículo 278. *Porteador contractual y porteador efectivo.*

1. La responsabilidad establecida en esta sección alcanza solidariamente tanto a quien se compromete a realizar el transporte como a quien lo realiza efectivamente con sus propios medios.
2. En el primer caso estarán comprendidos los comisionistas de transportes, transitarios y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros. También estarán comprendidos los fletadores de un buque que contraten en la forma prevista en el artículo 207.
3. En el segundo estará incluido, en todo caso, el armador del buque porteador.
4. El porteador contractual tendrá derecho a repetir contra el porteador efectivo las indemnizaciones satisfechas en virtud de la responsabilidad que para él se establece en este artículo. La acción de repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo estará sujeta a un plazo de prescripción de un año a contar desde el momento de abono de la indemnización.

Artículo 279. *Periodo temporal de responsabilidad.*

La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el período desde que se hace cargo de las mismas en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por este en el puerto de destino. En caso de que las leyes o reglamentos portuarios impongan forzosamente la intervención de una empresa u organismo en las operaciones de entrega de las mercancías al porteador para su transporte, o de este último al destinatario, el porteador no responderá del período en que las mercancías estén bajo la custodia de tales empresas u organismos.

Artículo 280. *Retraso en la entrega.*

Existe retraso en la entrega cuando las mercancías no son entregadas en destino en el plazo convenido, o en defecto de este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho.

Artículo 281. *Responsabilidad en el transporte de animales.*

En el caso de transporte de animales vivos, el porteador no deberá responder de la pérdida, daño o retraso derivados de los riesgos específicos inherentes a tal género de transporte, siempre que haya actuado conforme a las instrucciones concretas

recibidas del cargador. No obstante, deberá responder si el demandante prueba que el daño, pérdida o retraso se deben, en todo o en parte, a la negligencia del porteador o sus auxiliares, dependientes o independientes.

Artículo 282. *Limitación de la responsabilidad por pérdida o daño.*

1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de tales mercancías, a las cifras establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte.

2. Si en el transporte se utilizaren contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías, cualquier bulto o unidad enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como un bulto o unidad a efectos de limitación de responsabilidad por pérdida o daño. Si el contenedor o medio de agrupación hubiera sido suministrado por el cargador, se considerará como un bulto más a tales efectos. Si en el conocimiento no se hiciera constar la enumeración del contenido, se considerará que existe un solo bulto.

3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños o pérdidas experimentados, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.

4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por él mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

Artículo 283. *Limitación de la responsabilidad por retraso.*

1. La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de fletamento.
2. En caso de concurrencia de indemnización por avería y por retraso, el cúmulo de ambas queda limitado a las cifras establecidas para limitar la responsabilidad por pérdida o daño.
3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por retrasos experimentados, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.
4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por él mismo, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

Artículo 284. Porteadores sucesivos.

1. En caso de transporte realizado por porteadores sucesivos bajo un único título, estos serán solidariamente responsables en caso de pérdida, daño o retraso, a no ser que en el conocimiento se haya pactado expresamente que cada porteador no responderá de los daños producidos en los trayectos realizados por alguno de los otros porteadores. En este caso, solo será responsable el porteador que asumió el trayecto en que se produjo el daño, la pérdida o el retraso.
2. El porteador que indemnice el daño, la pérdida o el retraso como consecuencia de la solidaridad establecida en el apartado anterior, tendrá acción de regreso contra el porteador en cuyo trayecto se produjo el daño, la pérdida o el retraso. Si no se pudiera determinar el trayecto en que se produjo el daño, la pérdida o el retraso, la

indemnización se repartirá entre los diversos porteadores en proporción al flete devengado por cada uno.

Artículo 285. *Protestas.*

1. El destinatario deberá dar al porteador o a su agente aviso escrito de la pérdida o daño sufridos por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, durante el siguiente día laborable al de su entrega. Si la pérdida o daño no fueran aparentes, el aviso podrá darse en los tres días laborables siguientes al de la entrega. El aviso no será necesario cuando el porteador y el destinatario hayan realizado una inspección conjunta del estado de las mercancías.

2. El destinatario deberá dar al porteador o a su agente aviso escrito del retraso en la entrega de las mercancías describiendo en términos generales los daños sufridos, en los diez días laborables siguientes al de la entrega.

3. Si se hubiera omitido el aviso o se hubiera dado fuera de plazo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías han sido entregadas tal y como aparecían descritas en el conocimiento de embarque.

Artículo 286. *Prescripción de acciones.*

1. Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en el plazo de un año.

2. En las acciones para indemnización de pérdidas, averías o retrasos sufridos por las mercancías, el plazo se contará desde la entrega de estas al destinatario o desde el día en que hubieran debido entregarse.

3. De la misma forma se computará el plazo para la reclamación de fletes, demoras y otros gastos del transporte. Sin embargo, en el fletamento por tiempo, el plazo se contará desde el día en que el flete u otros gastos fueran exigibles conforme a la póliza.

Artículo 468. *Cláusulas de jurisdicción y arbitraje.*

Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero,

contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.

Artículo 469. *Criterios de atribución de competencia.*

1. Salvo que las partes hayan introducido válidamente una cláusula de jurisdicción exclusiva o una cláusula de arbitraje, según lo establecido en este capítulo, se aplicarán los criterios previstos en este artículo.

2. En los contratos de utilización del buque, serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:

- a) Domicilio del demandado.
- b) Lugar de celebración del contrato.
- c) Puerto de carga o descarga.

3. En los contratos auxiliares de la navegación, serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:

- a) Domicilio del demandado.
- b) Lugar de celebración del contrato.
- c) Lugar de prestación de los servicios.

4. Para conocer de la impugnación de la liquidación de avería gruesa, tanto la efectuada privadamente como la realizada por un notario con arreglo al correspondiente expediente de certificación pública, será competente el tribunal del lugar de finalización del transporte o el del lugar de arribada del buque, si este último fuese distinto.

II.1.2.- Herramienta II. El contrato de *time charter* en el Derecho anglosajón

Partiendo del hecho fundamental de que la póliza NYPE está «pensada» para desarrollarse bajo el contexto anglosajón, a continuación se redactan las principales características⁵ del fletamento por tiempo nacidas de esta doctrina.

Description of the vessel

Atendiendo a la consideración que hace el Derecho anglosajón sobre la descripción del buque contenida en las pólizas de fletamento por tiempo, se deduce que la eficiencia del buque fletado es de vital importancia para el fletador, puesto que todo el éxito de la actividad comercial va a depender de ello. La jurisprudencia anglosajona señala que las características más relevantes respecto a la descripción del buque son las relativas a la velocidad, la capacidad de carga y el consumo de combustible, estableciendo que serán detalladas a través del pliego de condiciones especificado en el preámbulo de la póliza correspondiente.

Teniendo en cuenta que el grado de relevancia de las distintas características del buque, no es uniforme, la doctrina inglesa establece la siguiente clasificación:

- *Conditions*: características pactadas cuyo incumplimiento por el fletante supondrán la facultad de resolver el contrato por el fletador, y posible derecho a indemnización por daños y perjuicios.
- *Warranties*: características pactadas cuyo incumplimiento sólo desencadenarán derecho a indemnización por daños y perjuicios.
- *Intermediate o innominate terms*⁶: una u otra consecuencia dependerán del efecto de frustración de la finalidad perseguida al contratar que genere el incumplimiento.

Esta distinción anglosajona de los términos del contrato, parte de la idea de que, una vez comprometidas ciertas obligaciones, si se incumplen (en principio por cualquier motivo), la parte agraviada ha de ser resarcida. El modo de resarcirse depende de la categoría de la obligación incumplida, y tal categoría, a su vez, depende de la capacidad de ese incumplimiento de generar una frustración de la finalidad perseguida por el agraviado al contratar: si una obligación siempre que se incumple

⁵ Extraídas de los siguientes libros: Wilson, J. F.: *Carriage of Goods by Sea*; Ed. Pearson, 2010, y Todd, P.: *Principles of the Carriage of Goods by Sea*; Ed. Routledge, 2016.

⁶ Otras expresiones empleadas para describir los *intermediate terms*, son «*composite clauses*» y «*complex terms*».

genera esa frustración, será una *condition* y la reacción será la indemnización y/o la resolución del contrato, a voluntad del agraviado; si nunca supone esa frustración, será una *warranty*, y la reacción será exclusivamente una indemnización; si el efecto frustrante del incumplimiento de cierta obligación depende del grado de incumplimiento de la misma en que se haya incurrido, la obligación será un *intermediate term*, y la facultad resolutoria operará sólo en los casos en que el incumplimiento ha sido de la intensidad necesaria para que tal frustración se produzca. Dicho esto, en general, son consideradas como *intermediate terms* en el Derecho anglosajón, las características relativas a la capacidad de carga del buque, su velocidad, su consumo, su clasificación y su pabellón, a excepción tal vez de la «clasificación del buque», que normalmente es, a expensas de lo que pacten las partes, considerada como *condition*.

Existen diferentes puntos de vista en cuanto al significado legal de tales declaraciones y la aplicación de medidas sancionadoras en caso de incumplimiento por parte del fletante. Mientras que los árbitros de Nueva York generalmente consideran las especificaciones en cuanto a la velocidad y el consumo de combustible como garantías continuas que el buque ha de mantener a lo largo de la vigencia del contrato, los tribunales ingleses las tratan meramente como garantías en cuanto al estado del buque en el momento de la puesta a disposición, en virtud de la póliza.

En base a la regulación que establece el Derecho anglosajón en la póliza que nos compete, parecería que la medida apropiada por los daños ocasionados por incumplimiento de cualquiera de estas garantías, sería aplicar la diferencia entre el precio del flete de mercado de un buque con las especificaciones indicadas en el contrato y las del buque fletado (disminución del montante del flete). En el caso de un incumplimiento de la garantía de velocidad, se ha sugerido que un remedio alternativo podría ser el tratamiento del buque en periodos «*off-hire*» (suspensión de la obligación del pago del flete) por el mayor consumo de tiempo en realizar los viajes, o incluso que se utilicen las soluciones previstas para esos casos por las reglas uniformes «*Time Charter Interpretation Code 2000*», de FONASBA.

Delivery of the vessel

En el fletamento es obligación del fletante poner el buque a disposición del fletador en el lugar o puerto convenido, en el sentido de presencia física del buque en un

lugar geográfico determinado, de tal manera que esté a la inmediata disposición del fletador cuando éste lo requiera.

En cuanto a la distribución de los riesgos de peligros o impedimentos de acceso al lugar de puesta a disposición, el Derecho inglés establece diferentes criterios en función de la determinación del lugar en la póliza:

- Si el lugar fue señalado expresamente en la póliza: y suponiendo que el impedimento fuese impredecible al acordar el fletamento, cada parte correría con sus gastos y perjuicios por la espera a que desaparezca el impedimento, y si ese impedimento es definitivo, sería una causa de extinción del contrato por «frustración»⁷.
- Si el puerto es designado por voluntad del fletador: respecto a impedimentos predecibles al momento de la designación, relacionados con la seguridad del buque en su acceso al puerto, opera la llamada «*implied warranty of port safety*» a cargo del fletador, que implícitamente se compromete a que el puerto que designe sea un «*safe port*» («puerto seguro»), y eso es así, haya pactado tal garantía expresamente en una cláusula o no (al ser una *implied warranty*)⁸.

Las «*implied warranty*» constituyen cinco obligaciones que existen para el Derecho inglés de modo implícito en todo contrato de transporte marítimo, es decir, sin necesidad de que se mencionen expresamente en el contrato. Las otras cuatro son: las del transportista de obligación de «*due dispatch*» («razonable despacho») y de no desviarse de la ruta pactada; y las del fletador de designar un puerto seguro, cuando tiene la facultad de designarlo, y la de no embarcar mercancías peligrosas (salvo pacto en contrario).

¿Qué es un puerto seguro a estos efectos?, la definición de «puerto seguro» utilizada hoy por todos los autores es la dada por una famosa decisión jurisprudencial inglesa: «*un puerto no se considerará seguro a menos que, en el periodo de que se trata, un buque determinado pueda llegar a él, utilizarlo y regresar de él sin exponerse, de no sobrevenir algún acontecimiento anormal, o ningún peligro que no pueda evitarse mediante una buena navegación y, maniobra*».

⁷ En el Derecho español, el impedimento definitivo provocaría la extinción del contrato por causas fortuitas, atendiendo a lo dispuesto en el art 215 LNM.

⁸ En el Derecho español el art 216 LNM establece, en los mismos términos, una obligación legal para el fletador que disponga de la facultad de designar puerto, de que el puerto (y también el muelle, en el art 217) que designe sea seguro, así como de que se designe tempestivamente.

En el Derecho inglés, se ha ido evolucionando de entender que la responsabilidad era objetiva, al principio de negligencia, o lo que es lo mismo, de entender que el fletador ofrecía una garantía de seguridad por la que cualquier daño o inconveniente al buque por peligro que concurriese al momento de acceder era de cargo del fletador, a considerar que sólo serían de cargo del fletador aquellos daños o inconvenientes producidos por peligros cuya presencia fuese razonablemente predecible cuando se eligió el lugar⁹.

En el fletamento es obligación del fletante tener el buque a disposición del fletador en un momento dado (fecha o plazo) convenido. En Derecho inglés, además de entenderse que el fletante tiene una obligación de diligencia en efectuar el viaje al puerto de carga, habiendo pacto de fecha concreta de puesta a disposición, tal pacto tendrá el carácter de *condition* o *warranty*, según se haya pactado, y a falta de pacto sobre el carácter, aunque siempre dependerá de los términos del conjunto del contrato, suele entenderse como *condition*, de manera que las consecuencias del incumplimiento son: facultad resolutoria del contrato a favor del fletador, y derecho de indemnización, si concurre falta de diligencia en ese retraso.

Bajo este Derecho, la obligación de llegar con el buque «en plazo» a su puesta a disposición se incardina como parte de la *implied obligation* de *due dispatch*, referida ésta a la fase correspondiente al viaje preliminar para posicionar al buque en el puerto acordado. Siendo así, en principio la obligación de llegar «en plazo» sería un *intermediate term*, como lo es en general la obligación de *due dispatch*, lo cual conduciría a que la extinción del contrato sólo cabría si el retraso en la puesta a disposición generase una situación de frustración del contrato, e incluso al fletante le cabría oponer a los perjuicios del fletador por el retraso las excepciones de responsabilidad de que disponga según el contrato (eso sí, para lo que no sirven en ningún caso estas excepciones, es para justificar retrasos producidos por hechos sucedidos en el transcurso de la ejecución de un fletamento o actividad cualquiera previos a lo que ya es estrictamente la ejecución del fletamento actual). Ello es así porque la obligación de *due dispatch* constituye una obligación de cumplimiento con razonable presteza de las obligaciones del contrato (en este caso la de efectuar el viaje preliminar) que no tengan plazo fijado. Sin embargo, el hecho de fijar una fecha expresamente en el contrato estimula la consideración de este compromiso como

⁹ En el ordenamiento español, siempre se ha aplicado con claridad el principio de la negligencia, es decir, el fletador responde sólo si razonablemente debía predecir el peligro cuando designó el lugar.

una *condition*, lo cual habilita al fletador para instar la cancelación del contrato por el mero hecho de superarse la fecha sin haberse puesto el buque a disposición, sin poder oponer a esta decisión las excepciones de responsabilidad del contrato (aunque sí se pueden oponer a la reclamación por perjuicios). Es decir, si se ha pactado expresamente un plazo, ya existen razones para ser más estrictos en su cumplimiento (se habla ya de *strict liability*).

Seaworthiness

En el Derecho inglés la obligación de navegabilidad del buque es una de las cinco *implied obligations* de cualquier contrato de transporte marítimo.

Debido a esto, se considera la navegabilidad inicial como una obligación absoluta (salvo que haya pacto expreso en contra) que pesa sobre el fletante y que, en caso de que el buque entre en situación de innavegabilidad inicial, desencadena una responsabilidad verdaderamente objetiva (esto es, incluso sin culpa del fletante en tal situación). Y así, si resulta probado que un determinado siniestro, que ocasiona daños o pérdidas a la carga u otros perjuicios al fletador, trae su causa de que el buque carecía de navegabilidad al salir del puerto de carga, se desata inmediatamente la responsabilidad del fletante sin que le valga alegar para excusarse que no tuvo culpa en la causa de la innavegabilidad, que fue fortuita, y tampoco incluso que se trataba de un defecto o vicio oculto que no pudo subsanar por no serle ni poderle haber sido conocido. Igualmente, el fletante devendrá objetivamente responsable de cualquier perjuicio que la innavegabilidad inicial manifestada antes de hacerse a la mar (así como la manifestada posteriormente pero que procedía de un vicio oculto) cause al fletador, como pueden ser los derivados de retrasos por la espera obligada por las reparaciones para recuperar el estado de navegabilidad.

Por tanto se deduce que, en relación con el incumplimiento de la obligación de puesta a disposición, y en general cualquier otro perjuicio al fletador derivado del incumplimiento de poner a su disposición un buque inicialmente navegable, bajo Derecho inglés generará objetivamente indemnización (salvo que por pacto en este aspecto también se haya rebajado la responsabilidad a «por culpa», en cuyo caso la indemnización procederá sólo si el fletante no ejerció la debida diligencia en procurar la navegabilidad inicial).

Aunque bajo este Derecho se admite la modificación mediante pacto en la póliza para convertir la obligación absoluta en una obligación de mera diligencia del fletante, la jurisprudencia anglosajona ha sido siempre muy restrictiva al admitir cláusulas de exoneración de responsabilidad por innavegabilidad inicial. Sí ha venido admitiendo que se pacte la obligación como de mera diligencia, así como la exoneración por vicios ocultos, aunque en ese último caso ha solido limitar la exoneración a casos de vicios ocultos consistentes en defectos de materiales, así como se ha exigido que los términos exoneratorios de las cláusulas sean taxativamente claros. No ha dado por válidas cláusulas que pactaban la exoneración por todos los daños causados por innavegabilidad inicial que estuviesen cubiertos por seguro, o donde se pactase que las mercancías viajan a puro riesgo del cargador (al menos por lo que se refiere a daños por innavegabilidad inicial)¹⁰.

En cuanto a la posibilidad de resolver el contrato por la puesta a disposición de un buque que no está en estado de navegabilidad, el Derecho inglés declara a la navegabilidad inicial como un *intermediate term*, por tanto la respuesta dependerá de cuánto afecte el incumplimiento a la raíz del contrato y, como parte de ello, de la factibilidad de reparar el defecto en un plazo razonable que no convierta el supuesto en una caso de frustración del contrato.

En lo relativo a la prueba de la falta de navegabilidad inicial, bajo Derecho inglés corresponde a la parte que la alegue, debiendo probar que el buque salió a la mar carente de ella (no obstante hay que decir que, dada la dificultad de esta prueba, la jurisprudencia admite una cierta presunción de innavegabilidad inicial en supuestos muy notorios).

A diferencia del Derecho español, que distingue entre «navegabilidad inicial» y «navegabilidad en fase de ejecución», en Derecho anglosajón realmente al hablar de navegabilidad, sólo se habla de navegabilidad inicial. Esto es debido a que la concepción clásica anglosajona sobre la obligación de navegabilidad, más que entender que existe una obligación de navegabilidad inicial y luego, salidos al viaje, una obligación de procurarla (en fase de ejecución), plantea el asunto de esta manera: existe una única obligación de navegabilidad del fletante, la que en España se denomina navegabilidad inicial, pues se considera que salido a la mar el buque, éste ya no está bajo el control del fletante, sino sólo de su tripulación, y nada puede

¹⁰ Saenz García de Albizu, J.C.: *La Innavegabilidad del Buque en el Transporte Marítimo*; Ed Civitas, 1992, pags 86 y ss.

hacer éste por mantener la navegabilidad, de manera que las situaciones de innavegabilidad sobrevenida y las consecuencias dañosas que de ellas se deriven, ya son cuestiones ajenas a la obligación de navegabilidad, sino de ejecución del contrato, y donde habrán operado bien la fuerza mayor, bien la falta náutica, bien la falta comercial, etc.

En el Derecho inglés, ante situaciones de daño del buque innavegable tales, cuya reparación requiera periodos tan prolongados de indisponibilidad del buque que hagan que se pueda aplicar la doctrina de la frustración del contrato, se abre el paso a la posibilidad de la extinción del mismo (aplicable a la innavegabilidad inicial y a la sobrevenida). Lo que el Derecho inglés no contempla es, salvo pacto expreso en el contrato, una obligación de sustitución del buque innavegable, o se repara, o el contrato acaba por extinguirse¹¹.

Redelivery of the vessel

Los criterios comunes para la interpretación del momento exacto de la terminación del plazo contractual vienen determinados por la doctrina que, en esta materia, quedó sentada en la sentencia inglesa del *Dione* (1971), en el caso *London And Overseas Freighters Ltd v. Timber Shipping Co., S.A*¹². A estos efectos, se mencionan los más relevantes:

- La duración del contrato de fletamento por tiempo se suele pactar comúnmente por periodos descritos en meses. Si no se especifica otra cosa, se entiende que se trata de meses naturales, es decir, de fecha a fecha. En Derecho inglés la costumbre es considerar parte de un día (el del comienzo, o el del final) como un día completo (así, un fletamento de duración de un mes, iniciado a las 13:00 horas del día 30, finalizará a las 24:00 horas del día 29 siguiente).
- Cuando en la póliza, para establecer la duración el contrato, simplemente se dice que «se establece un plazo de tantos meses o tantos años», y también cuando al fijar el plazo se añade la expresión «*about*», se considera imperativamente que existe un margen implícito de tolerancia razonable en la duración del contrato, a efectos de su terminación. Sobre qué es «razonable»,

¹¹ En el Derecho español, el art 224.1 LNM sí recoge supuestos en torno a la sustituibilidad del buque innavegable.

¹² Ivamy, E.R.H.: *Casebook on Carriage By Sea*; London, 1979; pags 225 y ss.

en este caso, eso será una cuestión de hecho que en todo caso dirimirá el juez.

- Cuando se fija un margen expreso de tolerancia (por ejemplo 20 días, un mes...), o cuando se pactan cláusulas de duración máxima/mínima del contrato (por ejemplo, once meses máximo), no puede concederse tolerancia por encima de esos márgenes o duración pactados. Lógicamente, en estos supuestos el fletador ha de tener buen cuidado de devolver el buque dentro el margen de tolerancia.

Una devolución tardía por el fletador tendrá distintas calificaciones y consecuencias en función de la posición del fletador respecto al último viaje ordenado dentro del contrato y que ha ocasionado el retraso. En base al régimen convencional comúnmente empleado en las pólizas, y a la jurisprudencia anglosajona al respecto, se considera que:

- El viaje será «legítimo»: si el fletador ordenó hacerlo bajo la expectativa razonable de terminarlo dentro del plazo o margen (y el fletante ha de emprenderlo, pues, cuando el fletador lo ordena). Hecho el viaje y resultado al final que se superó el plazo o margen, el fletante sólo podrá reclamar que se le abone el flete por ese exceso de duración del contrato.
- El viaje será «ilegítimo»: si no era razonable esperar, al momento de ordenarlo, que no se superasen los plazos o márgenes. Ante la previsión de un viaje en tales circunstancias, el fletante, evidentemente, podrá negarse a emprender el viaje al recibir la orden del fletador, y recabar otras órdenes legítimas, lo que hace que si el fletador se niega a darlas, el fletante podrá dar por terminado el contrato, y en su caso reclamar daños y perjuicios; otra posibilidad es que el fletante opte por aceptar tales órdenes y realizar el viaje, lo que le habilitará para reclamar en concepto de perjuicio por mora el flete vigente de mercado (si es más alto que el pactado en la póliza) por el periodo que el viaje final exceda del margen o plazo pactado.

Ante el caso contrario, una devolución temprana (esto es, antes del término pactado de duración del contrato), la jurisprudencia inglesa comúnmente reconoce el derecho del fletante a que el contrato se cumpla en sus términos, aunque considera conveniente que el fletante acepte la devolución y, paralelamente, reclame daños y perjuicios al fletador.

Señalar, por otra parte, que son habituales en las pólizas expresiones estándar dedicadas a fijar con exactitud el momento de devolución del buque, importante a efectos de cómputo final del flete, riesgos y responsabilidades, en suma, la finalización del contrato y también usadas a la entrega. Así, las más habituales son: T.I.P, que significa *entrega «upon taking the inbound pilot»*; D.O.P (*entrega «upon dropping the outbound pilot»*); o A.P.S. (*entrega «upon arrival pilot station»*). También suelen recoger las pólizas especificaciones acerca de si el tiempo empleado en las inspecciones, los *surveys* a la entrega y la devolución, son «*off-hire*» u «*on-hire*».

En cuanto al estado del buque a la devolución, se dispone que aquel demérito del estado del buque al final del contrato, que, más allá del desgaste natural, haya sido producto del empleo al que las órdenes del fletador hayan sometido al buque, generarán responsabilidad del fletador. La jurisprudencia inglesa entiende que tal responsabilidad ascenderá a los daños y perjuicios irrogados al fletante, que consistirán en este caso en los costes de reparación y los perjuicios ocasionados por la detención del buque aparejada a esa reparación (y no como suelen intentar argumentar los fletantes, a que se considere vigente el fletamento hasta que el buque esté reparado para, así, prolongar el cobro del flete). Para el cotejo de estados, así como para el cálculo de los bunkers a la devolución (y su correspondiente adquisición por el fletante), se realiza el correspondiente «*off-hire survey*», que se comparará con el «*on-hire survey*» hecho al inicio del contrato.

Employment and Indemnity Clause

Las facultades comerciales conferidas al fletador por la póliza quedan recogidas en la cláusula de empleo y agencia. De entre las competencias que el fletador obtiene, es importante destacar el derecho que ostenta para presentar al capitán del buque los conocimientos de embarque relativos a las mercancías cargadas, y a «*que el capitán los firme tal y como se le presenten*», mención prevista en la cláusula *Bill Of Lading* (tanto en las pólizas de fletamento por tiempo como en las de fletamento por viaje).

Esta concreta previsión en una póliza de firmar los c/e «*como se presenten*» se entiende (no sin dudas) que implica que: el fletante ha de aceptar el formato de c/e que proponga el fletador y no exigir su modificación siempre que sea consistente con el contenido de la póliza; si, pese a todo, el contenido del c/e supone incrementos de responsabilidad u otros perjuicios para el fletante, habrá posibilidad de plantear

regreso contra el fletador; el propio fletador puede firmar el c/e en nombre del capitán.

Realmente, la clave está en este último matiz, pues bajo Derecho inglés es el fletante quien será considerado como «*carrier*» (transportista) frente a los destinatarios de la carga. Mediante la firma del fletador se le pretende habilitar para la emisión del c/e que le corresponde emitir al «porteador marítimo» y en nombre de éste; dado que ello supone que el fletante y el capitán pierden de este modo el control de lo que se va a emitir, la contrapartida está en que el fletador responderá ante el fletante en lo que le perjudique a éste el modo en que se emitió el c/e respecto al régimen de la póliza. En el fletamento por tiempo la jurisprudencia inglesa entiende implícito el derecho del fletador por tiempo a firmar él mismo los c/e; en Norteamérica se exige la previsión expresa en el contrato, por ejemplo con la mención al «...*como se le presenten*».

La cláusula de indemnización está pensada especialmente para los casos en que pueda producirse conflictos o discordancia entre la póliza y el conocimiento de embarque emitido, para cubrir el incremento de responsabilidad u otro perjuicio¹³ que pueda afectar al fletante¹⁴ frente a terceros interesados, por la firma de tal documento.

Esta discordancia entre la póliza y los conocimientos de embarque tendrán lugar cuando dicho c/e al encontrarse en manos de un tercero queda sometido, por mandato legal, a cierto régimen imperativo, como puede ser el US COGSA (o su equivalente, las RLHV en el Derecho español), mientras que la póliza de fletamento (siempre que no lleve cláusula *Paramount*) regula de un modo diferente esa responsabilidad. Cuando esto ocurre, la consecuencia es que por la aplicación de esa normativa imperativa, el fletante se encuentra con que su responsabilidad por daños a la carga se ha visto agravada respecto a la pactada en la póliza, y todo porque se ha dado el supuesto de hecho para que la legislación imponga un determinado régimen imperativo.

¹³ Por ejemplo, afrontar en virtud del c/e frente al tercero tenedor mayores obligaciones o perder derechos o garantías respecto a lo previsto frente al fletador en la póliza.

¹⁴ Hay que tener en cuenta que en el Derecho inglés, en situaciones de superposición de contratos de transporte, cuando el derecho del destinatario se sustenta en la condición de tenedor de un c/e, en la mayoría de los supuestos se considera como porteador al armador (fletante) que efectúa el transporte cuando éste emite el c/e (e incluso cuando lo hace el mismo fletador, excepto en ciertos supuestos en que del c/e se desprende muy claramente la voluntad del fletador de asumir la posición de porteador).

En cuanto a la posibilidad de acción de regreso del fletante contra el fletador para pedir indemnización, una vez que ha hecho frente a la reclamación del tenedor del c/e por el agravamiento de responsabilidad por la discordancia de régimen entre póliza y c/e, particularmente respecto a la responsabilidad por daños a las mercancías, dependerá de si existe cláusula expresa de indemnización en la póliza que previese dicha posibilidad.

- Si existe cláusula de indemnización expresa en la póliza, no cabrá duda de que el fletador indemnizará al fletante por la responsabilidad en exceso, respecto a la póliza, en que pueda incurrir en virtud del contenido del c/e.
- Si por el contrario, no existiese tal cláusula expresa en la póliza, en Derecho inglés, sí tiene el fletante derecho a repetir contra el fletador, pero sólo cuando la mayor responsabilidad respecto a la póliza se deriva del clausulado voluntario del c/e (por ej. una cláusula *Paramount* introducida voluntariamente por las partes en el c/e)¹⁵. En cambio, si el aumento de responsabilidad deriva de la aplicación imperativa de US COGSA o las RLHV, no existirá derecho de regreso del fletante contra el fletador.

Payment of hire

En el Derecho anglosajón, en el contexto del fletamento por tiempo se concibe al flete como el precio a pagar por el uso del buque, y por lo general se calcula sobre la base de una cantidad fija por tonelada de peso muerto del buque durante un período específico de tiempo, como pueden ser 24 horas o 30 días o un mes natural. Normalmente se paga por adelantado a intervalos mensuales o quincenales. Cuando el buque es fletado por períodos relativamente largos de tiempo, existe la constante exposición a los riesgos de devaluación de la moneda, las variaciones en la tasa del flete de mercado y los efectos de la inflación en los costes de operación del buque sufragados por el propietario. Por lo tanto, es común que las partes dispongan expresamente en el contrato cláusulas para minimizar estos posibles riesgos, como por ejemplo la «*currency clause*» («cláusula de la moneda»), que prevé un porcentaje fijo de cambio entre la moneda estipulada para el pago del flete

¹⁵ Se basa en un principio del Derecho anglosajón por el cual, bajo determinadas circunstancias, quien ordena un encargo a alguien, carga con los incrementos de responsabilidad experimentados por el ejecutante producto de haber seguido las órdenes. Con todo, el hecho de que este deber implícito de indemnizar del ordenante no cubra todos los supuestos posibles (como ocurre con el caso relativo a incrementos de responsabilidad determinados por normativa imperativa), aconseja siempre la presencia expresa de la cláusula de indemnización.

y otras monedas relevantes, o la «*escalator clause*» («cláusula de escalera»), que prevé una revisión periódica de la tasa de alquiler.

Bajo el *Common Law* no se incorpora la posibilidad, en un contrato de este tipo, de que el fletante pueda extinguir el contrato por retrasos en los pagos de alquiler, a menos que el retraso suponga una causa de frustración del contrato. Por lo tanto, se considera habitual incluir una cláusula específica en la póliza que otorgue al fletante el derecho a retirar su buque por impago del flete acordado en la debida fecha. Mientras que el objeto original de la cláusula es permitir al fletante ejercer presión sobre el fletador deudor, o para recuperar el buque de una incipiente quiebra, se ha utilizado en los últimos años para tomar ventaja de las variaciones en las tarifas del flete de mercado. Ello consiste en que el buque es retirado por el fletante por incumplimiento del pago, y luego éste ofrece el buque de nuevo al mismo fletador para el resto del periodo del contrato de fletamento por la tasa actual de mercado mejorada, es decir, más elevada. En consecuencia, los tribunales ingleses han adoptado un enfoque estricto en la interpretación de dichas cláusulas de retención para favorecer la postura del fletador ante este problema. Sin embargo, dicho problema se puede evitar mediante la inclusión en el contrato de una «*anti-technicality clause*» («cláusula de anti-tecnicismos») que obligue al fletante, ante el impago del flete, a dar al fletador un aviso con un plazo específico, antes de ejercer su derecho a retirar el buque.

Withdrawal

De forma estricta, bajo el Derecho inglés, la cláusula de retención consiste en el derecho de retención sobre la carga, el cual está naturalmente basado en la posesión de las mercancías, de tal modo que si se pierde la posesión se pierde el derecho de retención. Ahora bien, el derecho de retención otorgado por el *Common Law*, que existe aunque nada se haya pactado en el contrato, opera sólo con relación a determinados créditos de entre aquellos «demás gastos» anexos al propio flete. Así, el derecho de retención legal opera sólo en garantía de estos créditos:

- Flete, cuando este es pagadero en destino.
- Contribución de las mercancías a la avería gruesa.
- Gastos de conservación de las mercancías (aunque tales gastos no constituyan avería gruesa).

Para garantizar el cobro de otros créditos (fletes cuando son pagaderos en un momento distinto del de la entrega de la mercancía, demoras, fletes sobre vacío, daños por detención, etc.) es necesario que el derecho de retención de estos se haya pactado en el contrato, es decir, una ampliación pactada expresamente a estos créditos de la cobertura del derecho de retención.

Off-hire clause

El flete se paga a lo largo del periodo de fletamento con independencia de si el fletador ejerce el empleo del buque. Por otro lado, es habitual introducir en el contrato la cláusula de suspensión de obligación del pago del flete («*off-hire clause*») que tiene su origen en el ordenamiento anglosajón, y actualmente se emplea a nivel internacional. Esta cláusula tendrá efecto durante los periodos en que el pleno uso del buque no está a disposición del fletador a causa de algún accidente o deficiencia producida dentro de la esfera de responsabilidad del fletante. La cláusula especifica las situaciones en que el buque estará bajo periodo *off-hire* y normalmente se desencadenará por la mera ocurrencia del evento.

En caso de que la cláusula opere, el fletador, por supuesto, tendrá derecho a un ajuste del flete para compensar el tiempo perdido. Muchas cláusulas *off-hire* incluyen una provisión expresa destinada a permitir al fletador deducir la cantidad apropiada del próximo pago del flete y, aun en ausencia de este derecho de forma expresa en el contrato, los tribunales están aparentemente preparados para implicar un derecho a la deducción, siempre que tales deducciones se hagan de buena fe y por motivos razonables.

Es importante señalar que hay dos tipos de cláusula *off-hire*:

- *Cláusulas de Periodo de Suspensión («Period Off-Hire Clauses»)*: bajo las cuales se suspende el pago del flete por todo el tiempo en que el buque está en un estado de ineficiencia para la operación requerida por el fletador.
- *Cláusulas de Pérdida Neta de Tiempo («Net Loss of Time Off-Hire Clauses»)*: por las que sólo se suspende el pago del flete si la deficiencia del buque ha originado pérdida real de tiempo en las operaciones comerciales del buque, y si no, no. La cláusula *off-hire* de NYPE es de este último tipo.

Trade limits

Los contratos de fletamento por tiempo suelen establecer pactos entre las partes sobre «límites de empleo», esto es, restricciones expresas respecto a puertos, zonas de navegación o cargas que el fletador, en uso de su gestión comercial, puede ordenar al buque.

De estos límites, respecto a los de tipo geográfico, hay que decir que el capitán está facultado para negarse a seguir una orden del fletador que le conmine a traspasarlos. La jurisprudencia inglesa permite, en caso de que el fletante acceda a ir fuera de la zona geográfica permitida, pero bajo protesta, a reclamar como indemnización la diferencia de flete entre lo pagado según la póliza, y el flete de mercado. También ha llegado la jurisprudencia inglesa a reconocer un derecho del fletante a retirar el buque del servicio si el fletador insiste en ordenar acudir a las zonas excluidas.

En la práctica es frecuente pactar entre las partes el sobrepasar los límites previo pago por los fletadores de la «extra-prima» de seguro que corresponda para garantizar la cobertura del seguro en tales zonas. En todo caso, dichos pactos de salida de límites geográficos no enervan la obligación de observar las condiciones de que los puertos sean «*safe port*» y «*always afloat*» («siempre a flote») para el buque.

II.1.3.- Herramienta III. La Póliza NYPE 2015

II.1.3.1.- Evolución

La póliza NYPE (*New York Produce Exchange*) representa el contrato estándar de fletamento por tiempo más ampliamente utilizado para cargas secas en el sector marítimo. La primera póliza NYPE fue publicada en noviembre de 1913, y modificada en 1921, 1931, 1946, 1981 y 1993, y por sexta vez con la revisión de 2015. La edición de 1946 se considera la versión más utilizada en el mercado de carga seca en Norteamérica, aunque muchas de sus veintiocho cláusulas son comúnmente modificadas o reemplazadas por «*rider clauses*» para adaptar el contrato a las necesidades del tráfico actual y a la voluntad de las partes en el fletamento en concreto en el que la póliza es empleada, como, por otra parte, no deja de ser, en mayor o menor medida, la práctica ordinaria en el fletamento por tiempo y por viaje sea cual sea la póliza-tipo utilizada.

La nueva póliza NYPE 2015 es un producto elaborado conjuntamente por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), la Asociación de Corredores marítimos

y Agentes (ASBA), y la Fundación Marítima de Singapur (SMF), tras tres años de trabajo en el proyecto, contando con un equipo de personas familiarizadas con la póliza NYPE, y las posteriores aportaciones de seminarios sobre la nueva versión del contrato del fletamento celebrados en Londres, Stamford y Singapur.

La decisión de revisar la edición de 1993 tuvo lugar porque se consideró por BIMCO, ASBA y SMF que la industria marítima necesitaba un contrato de fletamento por tiempo para el sector de la carga seca moderno, completo, inequívoco y equilibrado, que reflejase la evolución de la práctica comercial y legal contemporánea que ha tenido lugar durante los últimos veinticinco años. El objetivo de la revisión ha sido producir una versión de la póliza que tenga un mayor atractivo global y cuente con las modificaciones necesarias y las cláusulas adicionales empleadas por los profesionales de dicho sector. El proceso de revisión se ha beneficiado de la participación directa de fletantes y fletadores con la finalidad de lograr un equilibrio de sus respectivos intereses.

Como instrumento de interpretación de las pólizas de fletamento por tiempo se emplea un documento aprobado por FONASBA denominado «*Time Charter Interpretation Code 2000*» (FONASBA TCIC). Mediante sólo cuatro páginas, trata de ofrecer soluciones a las controversias que con más frecuencia suelen surgir acerca de las siguientes cinco cuestiones: 1. Velocidad y consumo (*Speed and Consumption*); 2. Retirada del buque por incumplimiento en el pago del flete (*Withdrawal for late/non payment of hire*); 3. Suspensión del pago del flete (*Off-hire*); 4. Desviación (*Deviation*); y 5. Realización del último viaje (*Legitimacy of the Last Voyage*).

II.1.3.2.- Contenido de NYPE 2015 y principales modificaciones

La póliza-tipo NYPE 2015 consta de treinta y dos páginas donde su contenido se organiza en un preámbulo, 57 cláusulas, una declaración de conformidad mutua mediante firma, y un anexo A que recoge una descripción detallada del buque en cuestión.

Preamble

El preámbulo de la póliza NYPE 2015 comienza con la introducción del lugar y fecha de realización del contrato, y la identificación de los miembros que la pactan. Para identificar claramente la situación jurídica del fletante del buque, es obligatorio indicar si es el propietario legal o registrado del buque, si está operando el buque

bajo un contrato de arrendamiento, o si lo hace en virtud de un contrato de fletamento por tiempo de otro propietario.

El preámbulo, a continuación contiene una serie de «*boxes*» que recogen una breve información clave acerca del buque objeto del contrato: nombre, número IMO, bandera, año de construcción, y capacidad total de peso muerto (DWAT) en toneladas métricas. Se requiere menos información que en versiones anteriores de NYPE porque la nueva edición incorpora el Anexo A (*Vessel Description*) que contiene un cuestionario detallado acerca de la descripción y dotaciones del buque.

Las garantías de capacidad inicial recogidas en los *boxes* del preámbulo de la NYPE 1993 en relación a la velocidad y el consumo, han sido reemplazadas en la nueva NYPE 2015 de forma más específica mediante la cláusula 12 (*Speed and Consumption clause*).

Clause 1. Duration/Trip Description

Esta cláusula trata sobre la duración y la descripción del viaje. Está compuesta por cinco apartados que especifican: el tiempo de vigencia del contrato desde el momento de entrega del buque; las limitaciones de empleo geográficas, que incluye la obligación del fletador de dirigir el buque sólo a puertos seguros (*safe port*); la obligación del fletador de dirigir el buque a los atraques seguros (*safe berth*); la posibilidad de efectuar cargas y descargas en lugares en que el buque opere varado a condición de que pueda permanecer seguro pese a ello, incluyendo indemnización por parte del fletador al fletante en el caso de daños, retrasos y mayores costes por causa de la varada del buque; y la libertad del fletador para subfletar el buque, siendo siempre responsable del cumplimiento del contrato de fletamento por tiempo.

A diferencia de la cláusula 1. *Duration* de la póliza NYPE 1993, en la nueva versión se incluye la capacidad de las partes para elegir si el contrato de fletamento es por un periodo, indicando el número de meses o años, o por un viaje, indicando el viaje previsto, con lo cual los autores de la póliza intencionalmente prevén que sirva de base contractual también para la modalidad híbrida de fletamento denominada «*trip charter*». Adicionalmente, esta cláusula se ha ampliado para consolidar las disposiciones relacionadas, que previamente se encontraban separadas en la NYPE 1993: *Trading Limits* (anteriormente en la cláusula 5), *Berths* (anteriormente en la cláusula 12) y *Sublet* (anteriormente en la cláusula 18). Además, ahora hace referencia al fondeadero (*anchorage*), que ha sustituido al término «dársena» (*dock*)

acompañado de «lugar seguro», ya que en la práctica no suele ser empleado. También se ha reinsertado la disposición sobre posibilidad de varada en lugares específicos, que incluía la NYPE 1946 en su sexta cláusula y que había sido eliminada de la NYPE 1993, a razón de que en la práctica es común en el tráfico de cereales, pero incluyendo el derecho de indemnización del fletante.

Clause 2. *Delivery*

Relativa a la puesta a disposición del buque al fletador. Contiene cinco apartados que especifican: el puerto o lugar donde será entregado; el estado, las buenas condiciones de navegabilidad inicial y la dotación del buque; la obligación del fletante de poner el buque listo en todos los aspectos, incluyéndose expresamente la faceta de «*cargoworthiness*», y por tanto a disposición para ser cargado en el lugar de entrega o para recibir la carga en otro lugar distinto al de entrega; y el itinerario previo a la fecha de entrega, que tendrá lugar en o antes del día notificado por el fletante.

La principal diferencia en esta cláusula respecto a las pólizas antecesoras de 1946 y de 1993, radica en que ahora se especifica la puesta del buque a disposición para ser cargado en el puerto de entrega, o para recibir la carga en otro puerto distinto al de entrega; las anteriores pólizas debían ser modificadas para tener en cuenta este aspecto. Además, se modifica la frase «*listo para el servicio de carga ordinaria*» contenida en la cláusula 2. *Delivery* de la NYPE 1993, por la frase «*listo para ser empleado para el servicio previsto*», ya que ello implica que se considera necesario informar al fletante sobre la naturaleza del uso del buque para que éste pueda poner el buque «listo» para el uso real del buque, y quedar así protegido de una obligación potencialmente tan extensa bajo la formulación «(cualquier) *ordinary cargo service*».

La razón por la que no se ha incluido en la nueva versión de 2015 la disposición «*Cancelling Extension*» de la cláusula 16. *Delivery/Cancelling* de la póliza NYPE 1993, se debe a que BIMCO, dado que en ciertos casos tal previsión podía ser fuente de problemas, junto a la posibilidad muy real, en los tiempos actuales, de monitorización de la posición de los buques y de la detección de posibles retrasos, ha preferido alentar a las partes para discutir sobre la inclusión de dicha disposición cuando se considere oportuno e importante para el negocio en particular, antes que incluirla sistemáticamente.

Clause 3. *Laydays/Cancelling*

Trata sobre la fecha antes de la que el fletador no está obligado a aceptar el buque; y la fecha tras la cual, de no haberse puesto el buque a disposición, el fletador puede cancelar el contrato.

Salvo algunas modificaciones para mejorar el lenguaje utilizado y la comprensión de la cláusula, no se han realizado grandes cambios respecto a su anterior versión.

Clause 4. Redelivery

En relación a la reentrega del buque, la previsión de la póliza se compone de tres apartados que especifican: que el buque será entregado de nuevo al fletante en buen estado y condición similar, exceptuando el desgaste normal, en el lugar pactado; que el fletador informará al fletante del itinerario sobre la fecha aproximada de la entrega del buque, que se producirá en o antes de la fecha indicada; y una declaración de que la aceptación del buque a la reentrega no supone una renuncia de los derechos que el fletante pueda tener de acuerdo a la póliza.

Como queda reflejado, las disposiciones sobre la reentrega del buque se han separado en una nueva cláusula, a diferencia de la NYPE 1993, que las incluye en la cláusula 10. *Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices*.

Clause 5. On/Off-Hire Survey

Esta cláusula establece que cada parte del contrato contratará por su cuenta un perito con el propósito de determinar el estado del buque y los bunkers, a más tardar en el primer puerto de carga y en el último puerto de descarga, respectivamente. También se contempla que se realizará un único informe en cada ocasión, que será firmado por cada perito, sin perjuicio de presentar un informe adicional sobre los elementos de discordancia. El tiempo empleado en el *on-hire* correrá por cuenta del fletador, así como el *off-hire* será a cargo del fletante.

La redacción de esta cláusula se ha mantenido igual a la contenida en la cláusula 5. *On/Off-Hire Survey* de la versión anterior de 1993, a excepción de la última frase, que simplemente hace referencia al tiempo perdido durante los peritajes en la puesta a disposición y en la reentrega, respectivamente, especificándose que la cláusula se está refiriendo a cualquier pérdida de tiempo derivada de los *surveys*, y no sólo al tiempo empleado en ellos.

Clause 6. Owners to Provide

Trata sobre las obligaciones del fletante y cuenta con tres apartados que especifican: que el fletante correrá con los gastos fijos relativos a la gestión náutica del buque y mantendrá su navegabilidad; que proporcionará toda la documentación necesaria para el empleo del buque dentro de los límites acordados, así como los Certificados de Responsabilidad Financiera por contaminación de hidrocarburos; y que el buque trabajará día y noche cuando el fletador lo requiera, y la apertura y cierre de escotillas será llevada a cabo por la tripulación allí donde la normativa laboral de tierra lo permita (con lo que ese trabajo, en principio, corre de cuenta del fletante, ejecutado por la tripulación), de lo contrario, la mano de obra de tierra para efectuarlo correrá de cuenta del fletador.

Respecto a las disposiciones contenidas en la misma cláusula de la versión de 1993, se han hecho las siguientes modificaciones: se añaden los aceites lubricantes a los gastos fijos por la gestión náutica del fletante; se corrige el error de no incluir al capitán en la tripulación provista por el fletante; se incluye la documentación necesaria, que en la NYPE 1993 se separaba mediante la cláusula 40. *Documentation*; se extiende la obligación de proporcionar los documentos y certificados pertinentes durante todo el periodo vigente del contrato; y se añade el último apartado sobre gastos del fletador por apertura y cierre de escotillas en relación a la regulación local.

Clause 7. Charterers to Provide

Incluye las obligaciones del fletador y se divide en tres apartados que declaran: que mientras el buque esté a su disposición deberá proveer y pagar todos los bunkers, salvo que se acuerde lo contrario, así como los servicios portuarios y demás gastos variables relativos a la gestión comercial del buque, salvo cuando el buque esté en puerto por causas de responsabilidad de la nave, en cuyo caso será el fletante quien corra con los gastos incurridos; que el fletador correrá con los gastos relativos a fumigaciones por culpa de la mercancía o los puertos visitados; y que proveerá y pagará los elementos de trincaje, ensolerado y otros equipos específicos utilizados en operaciones o cargas inusuales, retirándolos a su costa antes de devolver el buque al término del contrato.

Las disposiciones de fumigación ahora eximen expresamente de responsabilidad al fletador por infestaciones ocurridas antes de la puesta a disposición del buque. La parte final de la cláusula no cambia respecto a la correspondiente en la versión anterior, salvo la referencia expresa a los materiales de trincaje.

Clause 8. *Performance of voyages*

Esta cláusula se divide en dos apartados. En primer lugar se determina que, conforme a la cláusula 38. *Slow Steaming*, el capitán realizará las travesías con la debida diligencia y prestará la habitual asistencia junto a la tripulación del buque. El capitán estará familiarizado con el idioma inglés y (aunque designado por el fletante) estará bajo las órdenes e instrucciones del fletador en el ámbito del empleo y la agencia del buque; y el fletador desempeñará todo el manejo de la carga, incluyendo (pero no limitado a) las operaciones de carga, estiba, trimado, trincaje, arranchado, entramado, destrincaje, descarga, y recuento, por su cuenta y riesgo, bajo la supervisión del capitán. Y en su segundo apartado, la cláusula especifica que si el fletador tiene motivos razonables para estar insatisfecho con la conducta del capitán o los oficiales, el fletante deberá, al recibir los detalles de la queja, investigar la misma, y, si es necesario, hacer un cambio en la selección.

Esta cláusula se mantiene exactamente igual a su respectiva en la póliza NYPE 1993, salvo por la adición de la mencionada cláusula 38. *Slow Steaming*, que permite al fletador dar instrucciones al capitán para reducir o ajustar la velocidad del buque, lo que conlleva una importante influencia sobre las estrictas obligaciones del capitán respecto a la realización de las travesías con *due dispatch*.

Clause 9. *Bunkers*

Está formado por siete apartados que tratan sobre: las cantidades y precios de los bunkers; el abastecimiento de los bunkers antes de la puesta a disposición del buque y antes de la devolución de éste; las operaciones de los bunkers y el muestreo; la calidad de los bunkers y las responsabilidades relativas; el programa de pruebas del combustible; el contenido en azufre del combustible en los bunkers; y los grados y cantidades de los bunkers a la devolución del buque.

Esta cláusula ha sido completamente reescrita en relación a su análoga en la anterior póliza NYPE de 1993, con la finalidad de modernizar y ajustar las disposiciones a la actualidad, sin embargo, no se han realizado modificaciones relevantes acerca de su contenido en lo que se refiere a la adscripción de obligaciones a las partes respecto a los costes derivados de los bunkers y la titularidad de los mismos.

Clause 10. *Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses*

En esta cláusula se determinan dos apartados acerca de la tasa de contratación o determinación del flete por día o proporcionalmente para parte de un día; de la posibilidad, salvo que se acuerde lo contrario, del fletador de devolver el buque al fletante con las bodegas sin limpiar mediante un pago único especificado; del avituallamiento (alimentación y alojamiento a bordo cuando proceda) por parte del fletante a pilotos y demás personal autorizado por el fletador, añadiendo que este último pagará al fletante, por periodos quincenales el flete, y junto a él, la cantidad especificada para cubrir todas las comunicaciones, avituallamientos y gastos incurridos en el empleo del buque, ajustándose al UTC los momentos de entrega y reentrega del buque para el cálculo del flete por tiempo. Respecto a la limpieza de bodegas, el fletador podrá ordenar al fletante que dirija a la tripulación para realizar esta labor, a cambio de un precio especificado por cada bodega, corriendo el tiempo de limpieza por cuenta del fletador, así como los productos empleados en la limpieza, proporcionando al fletante una declaración con la identificación de los productos empleados de conformidad con el anexo V del MARPOL, y siendo responsable durante la vigencia del contrato del tiempo, gastos y desvíos relacionados con la retirada y eliminación de residuos de la carga y la limpieza.

La cláusula 10. *Rate of Hire* de la NYPE 1993 cubre el alquiler o flete, así como las zonas de reentrega del buque y los avisos. Estas dos últimas disposiciones han sido separadas en la NYPE 2015 mediante la cláusula 4. *Redelivery*. Las disposiciones en esta nueva versión que conciernen a la limpieza de bodegas se recogen en la cláusula 36. *Cleaning of Holds* de la póliza NYPE 1993, así como las relativas a las comunicaciones y avituallamientos se ubican en la cláusula 14. *Supercargo and Meals*, mientras que los gastos se encuentran recogidos en la presente cláusula.

Clause 11. Hire Payment

Relativa al pago del flete, esta cláusula está estructurada en seis apartados donde se especifica que: el pago del flete se hará mediante cuenta bancaria, en la moneda indicada en la cláusula 10 y con quince días de adelanto, realizando el primer pago a la entrega del buque. Respecto al periodo de gracia, el fletante notificará del fallo del pago al fletador, y le concederá un nuevo plazo de tres días para solventar la deuda. El incumplimiento del pago por parte del fletador dentro de los tres días hábiles bancarios desde la recepción de la notificación, dará derecho al fletante para retirar el buque al fletador y reclamar los daños por las pérdidas del resto del contrato. El fletante podrá suspender la realización de sus responsabilidades sin sufrir consecuencias con el fin de proteger sus intereses, y el fletador deberá indemnizarle

si es necesario, aparte de seguir acumulando el pago del flete y tener que correr con los gastos de la retención. En el caso de que el último pago adelantado correspondiente ya a la devolución del buque, no coincida con el tiempo real de empleo, se pagará el restante por día de más desde su vencimiento. A menos que se acuerde lo contrario en la cláusula 9, el fletador tendrá derecho a la deducción del valor de los bunkers a la entrega del buque. Una vez devuelto el buque, cualquier diferencia del flete y los bunkers será reembolsada por el fletante o pagado por el fletador dentro de los cinco días hábiles bancarios. Los pagos en efectivo que resulten de los puertos serán adelantados por el fletador a petición del fletante, sujetos a un 2% de comisión y deducidos del alquiler.

Cabe señalar que el pago del alquiler o flete al final del periodo del contrato se refiere a los últimos quince días, consistente en el método utilizado en la NYPE de 1943, y que se sigue reconociendo actualmente. Además, el periodo de gracia ya no es objeto de «*anti-technicality*» como ocurre en la NYPE 1993, considerándose irrelevante la causa del retraso en la actual NYPE 2015, para evitar conflictos. Respecto a lo establecido en la versión de 1993 sobre la necesidad de acuerdo entre fletante y fletador para establecer el tiempo estimado necesario para completar el último viaje, la NYPE 2015 modifica esta necesidad especificando que será el fletador quien estime el tiempo adicional más allá del periodo considerado y pagará el flete correspondiente en base a cada día de más.

Clause 12. *Speed and Consumption*

Está formada por cinco apartados que especifican lo siguiente: el buque contará con una velocidad y unas tasas de consumo diario correspondientes a lo que se indica en el apéndice A, en situaciones de buen tiempo y con un viento de fuerza cuatro respecto a la escala de *Beaufort* y un estado de la mar de fuerza tres de acuerdo a la escala *Douglas*, excluyéndose de los cálculos de rendimiento los periodos de reducción de la velocidad por razones de seguridad, aguas restringidas, asistencia a un buque o medidas para salvaguardar la vida; el fletador tendrá la opción de emplear el servicio meteorológico de rutas que prefiera y el capitán deberá seguir sus recomendaciones siempre que no afecte a la seguridad; si la velocidad se reduce o el consumo se incrementa, el fletador podrá reclamar al fletante el tiempo y el consumo adicional proporcionando los registros pertinentes y costeando el informe pericial a partes iguales con el fletante.

NYPE 2015 incorpora esta cláusula respecto a las obligaciones y reclamaciones relativas a la velocidad y consumo del buque. Esto es nuevo en comparación con lo dispuesto en versiones anteriores de la póliza, que tenían garantías de capacidad (en el preámbulo) que se aplicaban sólo en la puesta a disposición del buque. Además, esta nueva versión de NYPE contiene una disposición específica sobre velocidad reducida, contenida en la cláusula 38. *Slow Steming*, que excluye de los cálculos de rendimiento los periodos de navegación que sufran esta condición bajo las órdenes del fletador.

Clause 13. *Spaces Available*

Compuesta por dos apartados, hace mención a las cubiertas, espacios de carga y zonas de alojamiento a disposición del fletador; y la obligación del fletador a indemnizar al fletante por cualquier pérdida, daño o responsabilidad causados a la carga en cubierta y por los que el fletante tenga que responder.

Hay que tener en cuenta que, en este contexto, la pérdida, daño o responsabilidad en esta versión de NYPE se refiere a la carga y no al buque, como sí ocurre en la versión del 93.

Clause 14. *Supercargo*

Esta cláusula especifica que el fletador tendrá derecho a nombrar a un sobrecargo que se encargará de supervisar la debida diligencia en la realización de los viajes ordenados, y ambos, fletador y sobrecargo, estarán obligados a firmar la carta estándar de renuncia de indemnización recomendada por la Asociación de Protección e Indemnización del Buque, antes de que el sobrecargo esté a bordo del buque.

Clause 15. *Sailing Orders and Logs*

Establece que el fletador entregará al capitán, cada cierto tiempo, todas las instrucciones necesarias y las direcciones de navegación para los viajes a realizar, por escrito y en inglés, y el capitán conservará los registros de puente y máquinas completos de los viajes, y suministrará copias al fletador cuando sea necesario.

Clause 16. *Cargo Exclusions*

Especifica que el buque podrá ser empleado en el transporte de mercancías legales, con exclusión de aquellas de naturaleza peligrosa, nociva, inflamable o corrosiva,

salvo que se realice de acuerdo a los requisitos o recomendaciones de las autoridades competentes del país de matrícula del buque y de los puertos de carga y descarga, así como de cualquier país o puerto intermedio por cuyas aguas deba navegar el buque. Sin perjuicio de lo anterior, quedan específicamente excluidos el ganado de cualquier tipo, armas, municiones, explosivos, materiales nucleares y radiactivos, y cualquier otro elemento especificado en esta cláusula.

Sólo añadir que estas disposiciones se han tomado de la cláusula 4. *Dangerous Cargo/Cargo Exclusions* perteneciente a la póliza NYPE de 1993.

Clause 17. Off-Hire

En esta cláusula se dispone que en caso de pérdida de tiempo por deficiencias, defectos, huelga de los oficiales, fuego, averías o daños del casco, maquinaria o equipos, varada, detención por el arresto del buque (a menos que sea por responsabilidad del fletador, subfletador, subordinador del fletador, agentes o subcontratados), detención por el control del Estado del puerto u otra autoridad competente por las deficiencias del buque, detención por accidente del buque o de la carga (a menos que resulte de vicio inherente, calidad o defecto de la carga), entrada en dique seco para ser objeto de examen, de limpieza, para pintar piezas, para ser reparado bajo el agua, o por cualquier otra causa similar que impida el pleno empleo del buque, se suspende la obligación del pago del alquiler o flete, así como el cese de las horas extraordinarias por todo el tiempo perdido. En el caso de desvío o retorno durante un viaje, en contra de las órdenes o instrucciones del fletador, por cualquier razón distinta de un accidente de la carga o en los casos permitidos en la cláusula 22 sobre libertades, el flete será suspendido desde dicho momento hasta que el buque se encuentre en la misma posición de destino y se reanude el viaje inicial. Todos los bunkers empleados durante el periodo de tiempo de suspensión del pago del flete, correrán por cuenta del fletante. En el caso de que el buque sea llevado a puerto o se fondee por las inclemencias del tiempo, el empleo de muelles poco profundos o ríos o puertos con barrera, la detención del buque correrá a cargo del fletador. Si después de la travesía la velocidad ha sido reducida por defecto o avería del casco, maquinaria o equipo, el tiempo perdido y los bunkers consumidos de más en consecuencia de lo anterior, y todos los gastos adicionales probados, podrán ser deducidos del alquiler. Los bunkers utilizados en el periodo de suspensión del flete y el coste de reemplazar los mismos, serán por cuenta del fletante y por tanto, deducidos del alquiler o pago del flete.

Como novedad respecto a la versión anterior de 1993, se incluyen entre los casos en que la póliza prevé que la detención del buque no produce la situación *off-hire*, aquellos debidos a la responsabilidad del subfletador. También se incluye un nuevo apartado que discute la responsabilidad del fletante sobre el combustible consumido en los periodos *off-hire*, si se ha acordado que el fletante proporciona los bunkers y el fletador paga por lo que ha consumido, las cantidades utilizadas por el fletante en los periodos *off-hire* deben tenerse en cuenta en el cálculo final de los bunkers. En todos los demás casos, deben deducir del alquiler o flete el coste de los bunkers consumidos por el fletante en los periodos de suspensión del pago del flete.

Clause 18. *Pollution*

Esta cláusula contiene la obligación del fletante de proporcionar la cobertura estándar de contaminación por hidrocarburos equivalente al nivel que habitualmente ofrece el «*International Group of P&I Clubs*», junto a los certificados apropiados a tal efecto, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 6, ya mencionada.

Clause 21. *Exceptions*

Declara que se considerarán exceptuados de responsabilidad, tanto para el fletante como para el fletador, los casos de acto de Dios, fuego, enemigos, restricciones de los príncipes, gobernantes y el pueblo, y todos los peligros y accidentes de los mares, ríos, máquinas, calderas y errores de navegación, a través del contrato de fletamento.

Clause 22. *Liberties*

Sostiene que el buque tendrá libertad para navegar con o sin pilotos, para remolcar y ser remolcado, para ayudar a los buques en peligro, y para desviarse con el fin de salvar vidas y bienes.

Clause 23. *Liens*

Contiene el derecho del fletante de retención de todas las mercancías, subalquileres, subfletes (incluyendo falso flete y estadía) pertenecientes al fletador o subfletadores por cualquier cantidad debida del contrato de fletamento, incluidas las contribuciones por avería gruesa; y el fletador tendrá derecho de retención del buque por todo el dinero pagado por adelantado y finalmente no devengado, y por cualquier flete o depósito pagado en exceso.

Clause 26. *Navigation*

Esta cláusula especifica que el fletante seguirá siendo responsable de la navegación del buque, los actos de los pilotos y remolcadores, los seguros, la tripulación, y todos los demás asuntos, igual que cuando lo emplea por su propia cuenta. En definitiva, aclara la condición jurídica de «armador» del fletante (y no del fletador).

Clause 27. *Cargo Claims*

Las reclamaciones por las mercancías, tanto al fletante como al fletador, se resolverán de conformidad con el «Acuerdo Inter-Club NYPE» de 1996 («*Inter-Club NYPE Agreement*»), o cualquier modificación (modificado en 2011) o sustitución del mismo.

El Acuerdo Inter-Club fue desarrollado por primera vez en 1970 como un mecanismo diseñado para el prorrateo de forma rápida y justa sobre la responsabilidad por reclamaciones por daños a la carga entre el fletante y el fletador por tiempo, y así evitar litigios costosos y prolongados.

Este Acuerdo constituye una alteración del régimen de responsabilidad fletante/fletador por daños a la carga o por retraso en su entrega: se acuerda compartir la responsabilidad entre ambos por estos daños, al 50%, excepto ante ciertas causas del daño: 100% el fletante en daños por innavegabilidad o falta náutica, y 100% el fletador, en daños en el manejo de la carga.

Clause 28. *Cargo Handling Gear and Lights*

En base a esta cláusula, el fletante deberá mantener los medios de manipulación de la carga que están descritos en el apéndice A sobre la descripción del buque; y también proporcionará las luces de trabajo nocturno de a bordo, pero las adicionales correrán a cargo del fletador. El fletador tendrá acceso al equipo de manejo de la carga a bordo del buque; y si él lo requiere, el buque trabajará día y noche, y todos los medios de manipulación de las mercancías estarán a su disposición durante la carga y la descarga. En el caso de inutilidad del equipo de manejo de la carga, o de energía insuficiente del mismo, el buque se considerará en situación de suspensión del pago del flete (*off-hire*) durante el tiempo perdido y el fletante pagará a los estibadores durante ese tiempo, salvo que el problema sea producido por los estibadores del fletador. Si el fletador lo requiere, el fletante asumirá el coste de la

contratación de los medios de manipulación de la carga, en cuyo caso la obligación del pago del flete seguirá activo (*on-hire*), excepto por el tiempo real perdido.

En relación a la misma cláusula de la NYPE de 1993, sólo se ha modificado la última frase para aclarar que el buque seguirá *on-hire*, salvo el tiempo efectivamente perdido por del fletador.

Clause 29. *Solid Bulk Cargoes/Dangerous Goods*

Esta cláusula se encuentra dividida en tres apartados, y especifican que: el fletador facilitará información adecuada sobre la carga antes del embarque de acuerdo con los requisitos de la cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y acompañada de una declaración de las mercancías; si una carga perteneciente al Código IMDG de mercancías peligrosas es acordada para su transporte, el fletador proporcionará el documento de transporte de mercancías peligrosas, y cuando sea de aplicación, de un certificado del embalaje del contenedor de acuerdo con los requisitos del Código IMDG. El documento de transporte de mercancías peligrosas incluirá un certificado o declaración de que los productos son descritos completamente y con precisión, conteniendo el nombre de expedición, clasificación, envasado, marcado y etiquetado/rotulado correctamente y que se encuentran en todos los aspectos en condiciones adecuadas para su transporte de acuerdo a las leyes internacionales y las regulaciones gubernamentales nacionales; y de no ser así, el capitán tendrá derecho a negarse a la carga de las mercancías o, si ya se han cargado, para descargarlas por cuenta y riesgo del fletador por incumplimiento de sus obligaciones con el Código IMSBC o Código IMDG, según sea el caso.

Esta nueva cláusula sustituye a lo dispuesto sobre mercancías peligrosas encontrado previamente en la cláusula 4. *Dangerous Cargo/Cargo Exclusions* de la póliza NYPE 1993.

Clause 31. *Bills of Lading*

Trata sobre los conocimientos de embarque, y mediante sus tres apartados se establece que: el capitán firmará los conocimientos de embarque o cartas de porte (*seaway bills*) de las mercancías tal como se le presenten, de conformidad con el recibo de embarque (*mate's receipt*) de las mercancías. No obstante, el fletador o su agente podrá firmar el conocimiento de embarque o carta de porte en nombre del capitán, con su previa autorización por escrito, y siempre de conformidad con el recibo de embarque; todos los conocimientos de embarque o cartas de porte se

entenderán sin perjuicio del contrato de fletamento y el fletador indemnizará al fletante por las consecuencias o responsabilidades que puedan derivarse de la inconsistencia del contrato de fletamento con los conocimientos de embarque o cartas de porte firmadas por el fletador o su agente o por el capitán a petición de éstos; por último, los conocimientos de embarque que incluyan carga en cubierta llevarán la siguiente cláusula: *«Embarcado en cubierta a riesgo, gastos y responsabilidades del fletador, cargador y receptor, sin ninguna responsabilidad por parte del buque o su propietario (fletante) por pérdidas, daños, gastos o retraso independientemente de su causa»*.

Sólo se realiza una breve modificación respecto a la versión anterior para reflejar las opciones de firma que conforman el capitán y el fletador o sus agentes; en el resto, esta cláusula se mantiene igual que en la póliza NYPE de 1993.

Clause 33. Protective Clauses

El contrato de fletamento que se está describiendo contiene tres cláusulas de protección:

La cláusula general *«Paramount»*, que establece que el conocimiento de embarque está sujeto a lo dispuesto en el Transporte de Mercancías por la Ley del Mar de los Estados Unidos (COGSA), las Reglas de la Haya o las Reglas de la Haya-Visby (RLHV), según sea el caso, o a cualquier otra legislación nacional similar que pueda aplicarse obligatoriamente en virtud del origen o destino del conocimiento de embarque (si no hay tal legislación de aplicación obligatoria, se aplicarán los términos de las Reglas de la Haya) que serán incorporadas al documento y nada de lo contenido se considerará una renuncia del transportista de cualquiera de sus derechos o inmunidades, o un aumento de cualquiera de sus responsabilidades u obligaciones bajo dicha ley. Si algún término o condición del conocimiento de embarque es incompatible con dicha ley en alguna medida, tal término será nulo en esa medida, pero no más allá.

La cláusula *«Both-to-Blame Collision»* (*«Ambos Culpables por Abordaje»*), que sostiene que en el caso de que haya un abordaje en que ambos buques sean culpables, cada buque responderá al otro y a los intereses del cargamento en proporción al grado de culpa, y que el titular de la mercancía responderá ante el fletante por las indemnizaciones a las que éste haya hecho frente ante el otro buque,

por lo que este último haya abonado al titular de la carga más allá del monto que correspondía a su grado de culpa.

La cláusula «*New Jason*» especifica literalmente que: «*En caso de accidente, peligro, averías o desastres antes o después del comienzo del viaje, resultante de cualquier causa, ya sea debido a negligencia o no, resultando el transportista no culpable, por la ley, contrato u otros, las mercancías, cargadores, consignatarios, o dueños de los bienes contribuirán con el transportista, en caso de avería gruesa, al pago de cualquier destrucción, pérdida o gastos de ese tipo, que pueden suscitarse, y tendrán que pagar salvamentos o gastos especiales de las mercancías. Si se efectúa el salvamento de un buque de propiedad u operado por el transportista, se pagarán todos los costes tal como si la nave perteneciese a extranjeros. El depósito que el transportista o sus agentes estimen suficiente por las mercancías o salvamentos o costes especiales, si así se requiere, puede hacerse por los bienes, cargadores, consignatarios o dueños de mercancías al transportista antes de la entrega*».

Las disposiciones de estas tres cláusulas están incorporadas en todos los conocimientos de embarque y cartas de porte emitidos bajo contratos de fletamentos suscritos en esta póliza, aplicándose también al propio fletamento por tiempo.

Respecto a la cláusula *Paramount*, se mantiene igual que en la cláusula 31. *Protective Clauses* de la edición de 1993, salvo por la adición de la frase entre paréntesis «*si no hay tal legislación de aplicación obligatoria, se aplicarán los términos de las Reglas de la Haya*». Estas palabras adicionales sirven para evitar la incertidumbre en cuanto al régimen aplicable, cuando se de el caso.

La cláusula *Both-to-Blame Collision* es de particular importancia cuando la ley de los Estados Unidos solicita el reparto de la responsabilidad por la colisión entre dos buques donde ambos han actuado con negligencia al causar el siniestro. Es un medio para reestablecer la posición de los propietarios en virtud de las Reglas de La Haya/La Haya-Visby, por lo que los propietarios están exentos de responsabilidad a los propietarios de la carga por la pérdida o daño a la mercancía resultante de «acto, negligencia o defecto» en la navegación o gestión del buque. El motivo de esta cláusula es que Estados Unidos ha firmado pero no ha ratificado el Convenio de Bruselas de 1910 sobre abordajes, mientras que la mayoría de los otros Estados marítimos han ratificado la Convención.

Por último, la cláusula *New Jason* cobra particular importancia cuando pueda aplicarse la ley de los Estados Unidos. Es un requisito común de la cobertura del *P & I Club* tener la cláusula incorporada en todos los conocimientos de embarque. Por lo tanto, no se recomienda que el texto sea modificado de ninguna manera.

Clause 35. *Ice*

Respecto al empleo del buque en zonas de hielo, sólo se podrá realizar bajo la aprobación del fletante y contando con las condiciones necesarias.

Aunque el texto de esta cláusula es prácticamente igual al de la cláusula 33. *Ice* de la NYPE 1993, una nueva primera frase deja claro que «*el buque no está obligado a forzar el hielo, pero si el capitán decide hacerlo y el buque sufre daños, éstos correrán por cuenta del fletante*». Ambas ediciones coinciden en que se requiere la aprobación previa del fletante para que el buque rompa el hielo.

Clause 36. *Requisition*

En esta cláusula se especifica que si el buque es requisado por el gobierno del pabellón del buque u otro gobierno a cuyas leyes el fletante está sujeto durante el periodo de vigencia del contrato, el buque será declarado en situación *off-hire*, es decir, de suspensión del pago del flete. El periodo de tiempo durante el cual el buque se encuentra requisado, contará como parte del periodo previsto en el contrato de fletamento. Si el tiempo de requisado es superior a noventa días, cualquiera de las partes del contrato podrá optar por su cancelación.

Se ha añadido, respecto a la cláusula 34. *Requisition* de la NYPE 1993, la opción de requisar el buque por parte del gobierno del país a cuyas leyes estén sujetos los propietarios.

Clause 37. *Stevedore Damage*

Establece que el fletador pagará por los daños ocasionados al buque causados por los estibadores siempre que el capitán lo notifique al fletador o a su agente por escrito dentro de las veinticuatro siguientes al acto. Mediante dos apartados especifica que los daños que afecten a la navegabilidad del buque, a la seguridad de la tripulación o a las capacidades de empleo del buque, serán inmediatamente reparados por cuenta del fletador, y durante este periodo la obligación del pago del flete seguirá activo (*on-hire*), y si es necesario, el buque pasará por la sociedad de clasificación.

La cláusula 35. *Stevedore Damage* de la póliza NYPE 1993 ha sido modificada para que esté en consonancia con la práctica comercial actual. Se ha reescrito para establecer la estricta obligación del propietario/capitán para reportar cualquier daño dentro de las veinticuatro horas de haber ocurrido, en contraste con la redacción en la NYPE 1993 que daba a los propietarios cuarenta y ocho horas posteriores al descubrimiento de los daños para informar al fletador. El descubrimiento de los daños ocultos que han traído causa en las operaciones de carga, es ahora objeto de la debida diligencia. Esto significa que el tiempo de notificación de veinticuatro horas se extiende desde cuando el daño oculto podría haber sido descubierto por el ejercicio de la debida diligencia.

Clause 41. *Industrial Action*

Mediante esta cláusula se declara que las situaciones que retrasen o anulen la operatividad del buque, como huelgas, interrupciones laborales, boicots o cualquier otra dificultad derivada de la propiedad del buque, de la tripulación o de sus condiciones de empleo, serán consideradas *off-hire*, es decir, se suspenderá la obligación del pago del flete por todo el tiempo perdido.

Clause 51. *Ballast Water Exchange Regulations*

Esta cláusula especifica que si el agua de lastre debe ser cambiado a petición de algún Estado costero donde se esté empleando el buque, el tiempo, riesgos y gastos correrán por cuenta del fletador.

Clause 54. *Law and Arbitration*

Esta cláusula dispone que es esencial que las partes contratantes acuerden desde el principio la ley que se aplicará al contrato de fletamento que les compete, así como la manera en que se resolverán las disputas que surjan en relación a dicho contrato de fletamento por tiempo.

La póliza NYPE 2015 ofrece una amplia selección de opciones de leyes y arbitrajes al tener en consideración que esta póliza se emplea en el mercado internacional. Las opciones de Londres, Nueva York y Singapur representan las leyes y sedes de arbitraje más utilizadas a nivel internacional. Aun así la flexibilidad de esta cláusula es proporcionada por la opción «abierta», donde las partes podrán designar ley y arbitraje aplicables distintos de los nombrados.

Debido a la importancia de acordar la ley y el arbitraje antes de concluir el contrato acordado, y para evitar conflictos futuros, esta cláusula establece por defecto el empleo de la ley norteamericana y el arbitraje de Nueva York, si las partes del contrato no especifican otra opción.

Las tres sedes de arbitraje nombradas ofrecen un procedimiento para las reclamaciones. Ambas partes del contrato deben tener en cuenta que el tamaño de las reclamaciones o reconvenciones se referirán a una cantidad fija que no excederá los US \$ 100.000 en el caso de Nueva York y Londres, ni los US \$ 150.000 en el caso de Singapur. Si las partes desean acordar cantidades diferentes, deberá indicarse claramente como una enmienda.

II.2.- PLANTEAMIENTO TÉCNICO DEL PROBLEMA

II.2.1.- Descripción del sistema objeto de estudio

La póliza NYPE (*New York Produce Exchange*) representa el contrato estándar de fletamento por tiempo más utilizado para cargas secas en el sector marítimo. La primera póliza NYPE fue publicada en noviembre de 1913, y modificada en 1921, 1931, 1946, 1981 y 1993, y por sexta vez con la revisión de 2015.

La nueva póliza NYPE 2015 es un producto elaborado a partir de la revisión de su edición anterior de 1993. Mediante la incorporación de las modificaciones necesarias y las cláusulas adicionales que han tenido lugar durante los últimos veinticinco años, se pretende obtener una póliza con un mayor atractivo global, cuya finalidad es aportar un contrato de fletamento por tiempo para el sector de la carga seca moderno, completo, inequívoco y equilibrado, acorde a la práctica comercial y legal actual.

El contrato de fletamento por tiempo tiene su origen en el Reino Unido, y actualmente sigue teniendo una influencia anglosajona, ya que ésta es la que impregna el contenido de las pólizas-tipo, como es el caso concreto de la póliza NYPE. Por tanto, para interpretar correctamente el alcance de las disposiciones contenidas en la misma, es necesario conocer tanto el Derecho anglosajón como su jurisprudencia en la materia.

El *Common Law* es el «Derecho común» o «Derecho consuetudinario» vigente en la mayoría de los países de tradición anglosajona. A grandes rasgos, se habla de *Common Law* para referirse a aquel sistema legal basado, primordialmente, en las decisiones adoptadas por los tribunales, en contraste con los sistemas de Derecho civil, como el español, donde la principal fuente de Derecho es la ley. El *Common Law* está formado por un conjunto de normas no escritas y no promulgadas o sancionadas. Se fundamenta, por tanto, en el Derecho de carácter eminentemente jurisprudencial. De ahí el dicho comúnmente utilizado por los juristas anglosajones de «*Remedies precede rights*», que podría traducirse por «la acción crea el Derecho», y que hace referencia a que son las acciones o los procedimientos judiciales interpuestos antes los tribunales los que dan pie a las decisiones de los jueces que, a su vez, crean el Derecho.

Casi al mismo tiempo de la creación de la póliza NYPE 2015, se instaura en la legislación de España la LNM como nueva ley de transporte marítimo. Hasta su

entrada en vigor en 2014, no se encontraba regulado el contrato de fletamento por tiempo (*time charter*) en el ordenamiento jurídico español. Esta nueva ley configura un contexto legal distinto a aquél en cuyo seno se ha desarrollado (redactado, interpretado, modificado...) la familia de pólizas NYPE, pero al que bajo determinadas circunstancias puede verse sometido un fletamento bajo esta póliza. No obstante, el legislador de la LNM realmente, y esto se verá a lo largo del Trabajo, ha facilitado la integración de ambos regímenes al tener en cuenta muchas premisas anglosajonas.

Y ante esto, surge el objeto de estudio del presente Trabajo, que consiste en la conveniencia de testar si la LNM es afín a la concepción e interpretación anglosajona de la NYPE 2015. Para dar respuesta a esta cuestión se realizará un estudio comparativo para averiguar si el ordenamiento español resulta atractivo, o no, para ser elegido por las partes como ley aplicable al contrato. Otra cuestión conexa es si, por asunto de normas imperativas y orden público, llevar pleitos relativos a la póliza NYPE 2015 a ser resueltos en un tribunal español pueda, o no, distorsionar la voluntad contractual de las partes, cosa que ocurriría si hay cuestiones de orden público que el tribunal español no puede tolerar contra la voluntad de las partes, o contra la forma de interpretarla bajo legislación anglosajona, de tolerarlas. Todo ello nos da una medida de la «modernidad» y proximidad, o no, de la LNM a la práctica mercantil real actual en el ámbito del *time charter*.

II.2.2.- Contexto científico o técnico

Para resolver las cuestiones que fundamentan este Trabajo se aplica la metodología existente que se emplea en los estudios jurídicos.

A través de lo que nos transmiten los materiales jurídicos relacionados con un ámbito de la realidad, como aquí es el *time charter* y un ejemplo concreto del mismo, la novedosa NYPE 2015, se intenta determinar el acierto, o al menos la proximidad, o no, del régimen jurídico de la LNM a la «vida real» en el mundo del *time chartering*.

En el campo de los estudios legales y jurídicos lo que se emplea para problemas como el que aquí nos ocupa es un método **jurídico-comparativo**, que trata de establecer las semejanzas y/o diferencias entre instituciones jurídicas o sistemas jurídicos (por ejemplo: semejanzas entre el Derecho penal alemán y el venezolano).

Este modelo busca las similitudes y diferencias en normas jurídicas o instituciones formales entre dos sistemas jurídicos.

En relación a este Trabajo, lo que se va a comparar es:

- Por un lado, el régimen de NYPE 2015, interpretado en el sustrato legal en el que ha nacido y que es su fuente de interpretación «natural», que es el Derecho anglosajón (básicamente el inglés, como fuente más importante de jurisprudencia, pero también el de otros países anglosajones, básicamente USA, que entre sí difieren poco en realidad).
- Por otro, lógicamente, la LNM.

O si se quiere, visto de otra manera: comparación Derecho anglosajón/LNM aplicados sobre el mismo material, el contrato de *time charter* NYPE 2015.

II.2.3.- Objeto o finalidad

El objeto de este TFM está constituido por las cuestiones que se pretenden resolver, clasificándose en el siguiente orden:

1ª.- Determinar el grado de similitud o diferencia del régimen de NYPE 2015 y de la LNM.

2ª.- Hecho lo anterior, ahora se trataría de determinar si las diferencias detectadas de NYPE 2015 con la LNM, a su vez son o no «admisibles» por la LNM y resto de nuestra legislación. Dicho de otro modo: si la LNM tiene la «flexibilidad» de «aceptar» como válidas esas diferencias, lo que se resume en estudiar si esas diferencias detectadas son materia de Derecho dispositivo o de Derecho imperativo.

3ª.- Y finalmente, determinar si la normativa contenida en NYPE 2015 y en la LNM se complementan o resultan incompatibles, para saber si existen o no cuestiones que inclinarían a las partes contractuales a optar por el Derecho español como ley aplicable al contrato, y si sería atractivo o no acudir a un tribunal español para resolver un posible pleito sobre un contrato con NYPE 2015.

II.2.4.- Hipótesis de partida y de resultado

II.2.4.1.- Hipótesis de partida

- La fuerte componente de *Common Law* que tiene la regulación del contrato de *time charter*, en general, en la práctica habitual mercantil de este contrato.

- La fuerte componente de *Common Law* en el caso concreto de la póliza NYPE 2015.

II.2.4.2.- Hipótesis de resultado

- Se espera corroborar que la LNM, en general, no introduce distorsiones en la interpretación y aplicación de NYPE 2015, pues el legislador ha sido consciente de los principios anglosajones sobre el *time charter* a la hora de crear la LNM.
- Se espera confirmar que el contenido de la LNM, en general, no sería fuente de «rechazo» para emplear la legislación española como ley aplicable al contrato, o para acudir a tribunales españoles a dirimir pleitos sobre NYPE 2015.

II.2.5.- Planteamiento técnico del problema

Partiendo de la gran importancia que conlleva la versión 2015 de la póliza NYPE como contrato de fletamento por tiempo moderno, acorde a la práctica comercial y legal del sector de la carga seca internacional actual, se insta en la legislación española, casi al mismo tiempo, la LNM como nueva ley de transporte marítimo, regulando por primera vez el contrato de fletamento por tiempo en el ordenamiento jurídico español. Teniendo en cuenta que esta nueva ley configura un contexto legal distinto al nativo de la póliza NYPE, que es el anglosajón, surge la necesidad de testar si la LNM es afín a la concepción e interpretación anglosajona de la NYPE 2015. Para ello se aplica el método jurídico-comparativo. Este modelo consiste en buscar las similitudes y diferencias en normas entre dos sistemas jurídicos, a ser, por un lado, el Derecho anglosajón y, por otro lado, la LNM, ambos aplicados sobre el mismo material, el contrato de *time charter* NYPE 2015. Mediante la aplicación de esta metodología se pretenden resolver las cuestiones objeto de este Trabajo, previamente citadas, así como corroborar las formuladas hipótesis de resultado.

II.3.- METODOLOGÍA: SOLUCIÓN DEL PROBLEMA

Para obtener resultados relevantes a la hora de cumplir los objetivos de este Trabajo, y por tanto respuestas a las preguntas concretas que se plantean, aplicando un método comparativo entre dos realidades jurídicas, lo que hay que hacer es seleccionar cuidadosamente los aspectos concretos objeto de comparación, eligiendo aquellos puntos o campos de las realidades jurídicas a comparar, que son decisivos para definir las propias cualidades de esas realidades para perfilar su esencia. Dicho de otro modo: de nada serviría comparar aspectos irrelevantes o contingentes, pues entonces las similitudes y diferencias obtenidas, y las conclusiones de ellas alcanzadas, resultarían igualmente contingentes y endeble, y por tanto poco fiables, pues siempre restarían de considerar cuestiones más sustanciales que bien podrían encargarse de desmentir nuestra «solución» a las preguntas planteadas. De esta manera, en las realidades jurídicas a comparar aquí, la póliza NYPE 2015 y la LNM (en lo que esta última interesa al *time charter*), hay que fijar la atención en aspectos muy concretos relativos al contrato de fletamento por tiempo que contengan la esencia del mismo y que sean auténtica piedra de toque para, a través de las similitudes y diferencias que en ellos se detecten, deducir unas conclusiones sólidas sobre la proximidad o lejanía, compatibilidad o incompatibilidad, armonía o distorsión contractual, entre NYPE 2015 y la LNM, y en una sucesiva destilación, unas respuestas fiables a las cuestiones formuladas.

Se han seleccionado los siguientes diez puntos de comparación, en la confianza de que son los aspectos definitorios de un *time charter*, y de que la relevancia de las diferencias y similitudes, y de compatibilidad o incompatibilidad, respecto a los mismos entre dos contextos jurídicos a comparar, van a diagnosticar fielmente la proximidad o lejanía entre sí de dichos contextos respecto a su forma de abordar el hecho del contrato de fletamento por tiempo:

- El modo y relevancia de la descripción del buque y de las características del mismo comprometidas en el contrato.
- El contenido y carácter de la obligación de puesta a disposición del buque en el lugar y tiempo pactados.
- El contenido y carácter de la obligación de que el buque fletado esté armado, equipado y en condiciones de navegabilidad inicial.

- El contenido y carácter de la obligación de mantener el buque en condiciones de navegabilidad durante el transcurso del contrato.
- El tratamiento de lo relativo a la duración del contrato y el régimen de su devolución al término del mismo.
- El régimen de la gestión (náutica y comercial) del buque.
- El régimen de empleo e indemnización.
- La regulación de lo relativo al flete.
- El régimen de límites en la utilización del buque.
- El régimen de responsabilidad relativa a la carga.

Aplicando el método comparativo en estos puntos concretos, se van a obtener unas conclusiones parciales, enfocadas cada una en su campo temático específico, de cuya interpretación en conjunto se van a obtener unas conclusiones definitivas que responderán a las preguntas planteadas al establecer el objeto de este Trabajo.

III.- DESARROLLO

III.1.- COMPARATIVA ENTRE LA PÓLIZA NYPE 2015 Y LA REGULACIÓN DEL FLETAMENTO POR TIEMPO EN LA LEY ESPAÑOLA

III.1.1.- Descripción del buque y las características comprometidas

El buque constituye un elemento fundamental en el contrato de fletamento por tiempo: es el objeto del contrato. Lo que se pacta es la puesta a disposición de un buque en concreto, con determinadas características, armado y equipado.

Que el buque reúna las características pactadas es definitivamente relevante en términos de cumplimiento del contrato. Ahora bien, el grado de relevancia en cada caso de las distintas características del buque, no es uniforme. Así lo establece la LNM, en concordancia con la clasificación determinada por la doctrina anglosajona.

Para saber qué establece la normativa española en relación a la identificación del buque en el contrato, hay que acudir, en principio, al art 211 LNM. Este artículo conduce a la misma consecuencia que el *Common Law*, considerando la relevancia de la identidad del buque como *condition*, pues declara que «*Si el contrato se refiere a un buque determinado, éste no podrá ser sustituido por otro, salvo pacto expreso que lo autorice*», dando lugar a la consecuente extinción del contrato de fletamento. Saenz García de Albizu¹⁶ estima que la importancia que se atribuye a la determinación del buque no es, sin embargo, algo novedoso, ya que dicha identificación era tomada también en consideración por los artículos 652 y 688 del Código de Comercio, precepto este último que permitía resolver el contrato de fletamento a petición del fletador cuando no se hubiera puesto a disposición de éste el buque pactado. **Así pues, el régimen jurídico anglosajón, para el cual está «pensada» esta póliza, y el de la LNM, en esta cuestión de la identidad del buque contratado, vemos que es similar, de manera que, por lo que se refiere a esta faceta, la póliza no es probable que cree ninguna dificultad bajo el ordenamiento español.**

¹⁶ En Emparanza Sobejano, A. y Martín Osante, J. M.: *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*; Ed. Marcial Pons, 2015.

La póliza estudiada no está en principio redactada para albergar un pacto de sustituibilidad del buque, o una facultad de determinación del buque concreto por el fletante a través de una cláusula «*to be nominated*», pactos por otra parte no muy empleados en el fletamento por tiempo, pero nada impide que las partes introduzcan expresamente las modificaciones necesarias para usar estas alternativas.

Atendiendo a las demás características comprometidas del buque contratado, que se recogen en la primera página (*Preamble*) de la póliza NYPE 2015, el Derecho anglosajón considera *intermediate terms* el pabellón, la velocidad y el consumo y la capacidad de carga del buque. Por su parte el Derecho español es coincidente, en base a lo establecido en el art 213 LNM, que especifica, refiriéndose expresamente a las características de bandera, clasificación, velocidad y consumo y capacidad de carga, que «*Si el buque no cumpliese alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustre la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, resolver el contrato*», de lo que se deduce que el legislador español quiso dar a esas características categoría de *intermediate terms* y de obligación absoluta.

En esta póliza que se analiza, el régimen sobre la velocidad y el consumo ha sido reemplazado, respecto a la versión anterior de NYPE, de forma más específica, mediante la cláusula 12. *Speed and Consumption*. Esta cláusula lo que hace es establecer un régimen pactado, y por tanto sustitutivo, al menos en parte, al puro régimen legal acerca de la obligación de cumplimiento y de la responsabilidad respecto a estas dos concretas características del buque, que son de la máxima importancia en un contrato como el fletamento por tiempo. La cláusula declara que si la velocidad se reduce o el consumo se incrementa, el fletador podrá reclamar al fletante el tiempo y el consumo adicional, proporcionando los registros pertinentes y costeando el informe pericial a partes iguales con el fletante; además, queda reflejado que estas garantías se mantendrán durante la vigencia del contrato, a diferencia de versiones anteriores a la NYPE 2015, que sólo se aplicaban en la puesta a disposición del buque, por tanto, el incumplimiento de la velocidad y consumo garantizados se consideran como *innominate terms* operantes a lo largo de toda la vida del contrato.

Se ha de tener en cuenta que la garantía del fletante respecto a la velocidad y el consumo es considerada mayoritariamente por la doctrina anglosajona como tal garantía sólo al momento de la puesta a disposición del buque (y no, por tanto, en

un momento posterior). También existe jurisprudencia que ha señalado que el momento es el de la suscripción del contrato, si no se desprende otra cosa del contrato en su conjunto, aunque la jurisprudencia norteamericana suele entender que las garantías de velocidad y consumo perduran durante la ejecución del mismo. Respecto a esta cuestión, quedan resueltas las dudas mediante aclaración expresa en la cláusula 12 anteriormente mencionada, la cual, entre otras cosas, extiende por pacto la garantía de velocidad y consumo a toda la duración del contrato.

Gabaldón¹⁷ señala que muchas de las características del buque se expresan en las pólizas con un carácter aproximado, lo que lógicamente conlleva la admisión de márgenes de tolerancia en su cumplimiento. Así sucede con la capacidad de carga y la velocidad, que indefectiblemente se acompañan del término «*about*». Para evitar estos problemas, casi todos los modelos de pólizas de fletamento por tiempo de buques tanque contienen cláusulas de rendimiento que obligan al armador a justificar una velocidad media mínima en condiciones atmosféricas definidas por referencia a una fuerza máxima del viento en la escala de *Beaufort*¹⁸.

En el caso de no haberse acordado de forma expresa en el contrato los términos sobre responsabilidades de las partes respecto al incumplimiento de obligaciones contractuales, es habitual que se empleen las soluciones previstas, para esos supuestos, por las reglas uniformes «*Time Charter Interpretation Code 2000*» de FONASBA, cuya línea sigue esta cláusula 12 de la póliza que estudiamos.

El TCIC de FONASBA establece una serie de reglas, que declara exclusivamente aplicables a las pólizas de fletamento por tiempo de buques de carga seca, que no especifiquen de otro modo las garantías de velocidad y consumo. En su virtud, y entre otras cosas, se manifiesta que tales garantías se entienden aplicables durante toda la duración del contrato y con independencia de que el buque esté cargado o en lastre. FONASBA TCIC también regula los criterios a seguir para el cálculo de los rendimientos y de la consiguiente liquidación económica.

Los pactos de la cláusula 12 sobre velocidad y consumo, concebidos para «funcionar» bajo Derecho anglosajón, y de hecho introducidos para detallar y aclarar entre las partes ciertos extremos donde la jurisprudencia no ha sido lo suficientemente clara, operan bien asimismo bajo la LNM, ya que el régimen del art 213 es de Derecho dispositivo, pudiendo las partes acordar, como aquí lo

¹⁷ Gabaldón García, J.L.: *Cuso de Derecho Marítimo Internacional*; Ed. Marcial Pons, 2012; pag 548.

¹⁸ Ver cláusula 12. *Speed and Consumption*.

hacen, de un modo expreso, el régimen de la obligación y de la responsabilidad correspondiente. A ello se une la similitud, en cuanto al régimen legal, en este aspecto, entre el *Common Law* y la LNM.

En cuanto a la característica concreta de la «clasificación» del buque, el Derecho anglosajón suele considerarlo como *condition*, y el Derecho español, atendiendo a lo dispuesto en el art 213 LNM, lo considera obligación absoluta por parte del fletante e *intermediate term*. De todas formas prevalece lo acordado en la póliza que se está analizando, y la clasificación se localiza en el Anexo A (*Vessel Description*) junto al resto de especificaciones en cuanto a la descripción y dotación del buque, todo ello pactado entre las partes, aunque en la póliza no se especifica expresamente el carácter de tales características. Se aprecia aquí, pues, un cierto matiz de diferencia de caracterización de la obligación respecto a la característica de clasificación del buque entre el *Common Law* y la LNM, que se trasladaría a la ejecución de la póliza estudiada, ya que ésta fía el régimen jurídico de este asunto a la ley aplicable al contrato: **bajo el *Common Law*, la clasificación del buque fletado por tiempo prometida en la póliza es categorizada como una *condition*, como ocurre bajo esa legislación con todas las características definitorias del *status* del buque, mientras que bajo la LNM se trata sólo de un *intermediate term*, de manera que bajo el ordenamiento español cabrían supuestos de grados de desviación respecto a la clasificación declarada que no facultarían al fletador a rechazar el buque y extinguir el contrato.**

Es interesante mencionar que en el Derecho español, para desencadenarse responsabilidad por incumplimiento de obligaciones contractuales se parte del principio culpabilístico (sólo hay responsabilidad por el incumplimiento si media culpa), sin perjuicio de que existan también supuestos de responsabilidad objetiva. Mediando responsabilidad, las consecuencias de ésta, donde no haya previsiones específicas, siguen las reglas generales de la indemnización por daños y perjuicios, y en su caso, de la resolución contractual, pudiendo llegar a caber esta última incluso sin mediar responsabilidad¹⁹. Precisamente esto último ocurre ante incumplimiento en los términos del art 214 LNM, siendo la facultad de resolución independiente de la concurrencia o no de culpa en ese incumplimiento.

¹⁹ LABORDA ORTIZ, P.: *Gestión de Fletamentos Marítimos*. Apuntes Máster Universitario en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima; Santander: UNICAN; tema 3, pag 7.

Respecto al tipo de responsabilidad del fletante ante un incumplimiento en este ámbito, dice Gabaldón que la doctrina española está de acuerdo en considerar que estamos ante auténticas *garantías del fletante*, esto es: que el fletante responde del incumplimiento incluso si este se produce sin culpa suya (por tanto, responsabilidad objetiva). Gabaldón también señala que, en general, cuando se emplean los términos «los armadores (fletantes) garantizan...» (*owners guarantee*) se manifiesta una voluntad contractual de considerar como auténtica *condition* la característica en cuestión, de forma que se está ante responsabilidad objetiva, y cualquier disparidad autoriza a la resolución del contrato.

III.1.2.- Puesta a disposición del buque en el lugar y tiempo pactado

De acuerdo con lo establecido en el art 211 LNM, «*El porteador (fletante) pondrá el buque a disposición del fletador o cargador en el puerto y fecha convenidos*».

El contrato fijará el lugar de puesta a disposición del buque mediante el empleo de la cláusula *Delivery*²⁰, que determina el momento a partir del cual el fletador puede ya ejercitar la gestión comercial del buque. La mencionada cláusula de la póliza NYPE 2015 especifica el puerto o lugar donde será entregado, junto a otra serie de requisitos que se tratarán posteriormente. La legislación española establece, en relación al puerto pactado, que «*el buque deberá ser puesto a disposición del fletador en el puerto convenido en el contrato. Si el puerto convenido fuera de acceso imposible o inseguro para el buque, cualquiera de las partes podrá resolver el contrato, salvo que la imposibilidad o inseguridad sean sólo temporales, en cuyo caso estarán obligadas a esperar un tiempo razonable a la subsanación del obstáculo*» (art 215 LNM).

Atendiendo a lo dispuesto en el párrafo anterior, la LNM parte de la hipótesis de que ese puerto viene en principio señalado en el contrato, aunque prevé la eventualidad de que se haya otorgado en el contrato al fletador la facultad de designar el puerto de puesta a disposición (art 216). Por el contrario, respecto al muelle o lugar de operaciones de carga, la LNM establece que el fletador dispone legalmente de la facultad de designarlo, salvo pacto en contrario (art 217). Es importante destacar que la cláusula 2 incluye expresamente las opciones de puesta a disposición del buque

²⁰ El término «*delivery*» puede llevar a confusión al emplearse en este tipo de contrato de fletamento por tiempo, pues no se produce una verdadera «entrega» o traspaso de posesión del buque, sino que se trata del traspaso de la gestión comercial del buque del fletante al fletador.

para ser cargado en el lugar de entrega o para recibir la carga en otro lugar distinto al de entrega.

Cuando la designación del puerto de puesta a disposición del buque es a opción del fletador, la introducción en el contrato de la cláusula «*Safe Port*», resulta superflua bajo la legislación española, pues sólo reafirma el régimen legal previsto en el art 216 LNM, que tiene por objeto contrarrestar el derecho de opción del fletador, mediante la protección del fletante en caso de que aquél designe un puerto en que el buque pudiera quedar expuesto a peligro o daño en su acceso o estancia. Es importante destacar que lo contenido en esta norma será aplicable, en el contexto de un fletamento por tiempo, con relación a todos los puertos que el fletador vaya designando durante la vigencia del contrato, en virtud de las facultades que le confiere la titularidad de la gestión comercial del buque. Esto último, en las pólizas de fletamento por tiempo siempre es recogido de manera expresa, como se puede ver en NYPE 2015, entre las previsiones relativas a los «*trading limits*», de manera que el legislador de la LNM en este aspecto ha recogido la práctica comercial habitual.

Asimismo, el contrato fijará la fecha de puesta a disposición. Lo común en este tipo de contratos de fletamento por tiempo es que se trabaje con dos fechas, empleando para ellas los términos de *fecha de puesta a disposición (time of delivery)* y *fecha de cancelación (cancelling)*. Concretamente, en la póliza NYPE 2015 se refleja mediante la cláusula 3. *Laydays/Cancelling*, según la cual el momento de cumplimiento de puesta a disposición debe verificarse dentro del lapso temporal entre dos fechas, suponiendo ese plazo los llamados *laydays* (y que no tienen que ver con el *laytime*, éste además exclusivo del fletamento por viaje). Ambas fechas se utilizan para determinar que el buque no tiene por qué ser aceptado por el fletador hasta el día acordado, y que si no está a disposición de éste después de la fecha límite, podrá cancelar el contrato.

En la misma línea, el art 214 LNM establece que «*el fletador podrá resolver el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida. Podrá además reclamar indemnización por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador (fletante)*». **El legislador español, siguiendo la práctica convencional y el sistema inglés, considera que, a falta de acuerdo sobre el carácter que tendrá la fecha pactada, se entenderá como *condition*, lo que conlleva que si bien la facultad del fletador de resolución opera**

independientemente de si el retraso se debe o no a culpa del fletante, sólo podrá el fletador exigir indemnización por perjuicios por tal retraso si concurre falta de diligencia por parte del fletante.

La póliza NYPE 2015, operando bajo el ordenamiento jurídico español como ley aplicable al contrato, estaría sometida a todo este régimen descrito en lo que hace al lugar y al momento de puesta a disposición del buque, pues la póliza no introduce variaciones pactadas al mismo, limitándose a recoger las menciones relativas a lugar y momento, y tan sólo introduciendo como aspecto relevante la fijación del plazo del fletador para ejercitar su facultad de cancelación si fuese el caso. A su vez, el régimen legal español tampoco difiere sustancialmente del anglosajón en lo relativo a lugar y momento de puesta a disposición, con lo cual no son previsibles distorsiones de consideración entre lo que unos contratantes estándar esperarían en la ejecución de un *time charter* bajo NYPE 2015, y lo que la legislación española impondría en materia de lugar y momento de puesta a disposición.

III.1.3.- Buque armado y equipado y en condiciones de navegabilidad inicial

El fletante por tiempo se obliga a poner a disposición un buque armado y equipado, y en estado de navegabilidad inicial.

Estos requisitos se recogen en la cláusula 2. *Delivery* de la póliza NYPE 2015, donde se declara que el buque será puesto a disposición del fletador en condiciones de navegabilidad (*seaworthy*), y en todos los aspectos listo para ser empleado en el servicio deseado. También contará con los tanques de lastre con el agua necesaria para garantizar la operatividad del buque a su entrega, con suficiente potencia como para operar todos los equipos de manejo de la carga a la vez, con la dotación completa y con todos los certificados a bordo necesarios.

En el momento de poner el buque a disposición del fletador, aquél debe, en términos generales, encontrarse en perfecto estado de navegabilidad. En la LNM viene proclamado en el art 212, donde el primer apartado define la obligación de navegabilidad y su contenido: *«El porteador cuidará de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento*

contratado». En el Derecho anglosajón la obligación de navegabilidad del buque es una de las cinco *implied obligations* de cualquier contrato de transporte marítimo.

Para que un buque se considere en perfecto estado de navegabilidad es necesario que esté construido, pertrechado, equipado, avituallado y acondicionado de forma que sea capaz de realizar con garantía de seguridad para él mismo y para su cargamento, en las circunstancias normales de riesgo de la navegación, el viaje o viajes para el/los que ha sido contratado, en el caso de fletamentos por viaje, o el servicio acorde con su tipo en un fletamento por tiempo²¹.

Tal navegabilidad debe darse en un doble aspecto:

- *Seaworthiness*, o navegabilidad en general para afrontar el/los viaje/s pactados, y tratándose en concreto de un fletamento por tiempo, para el empleo del buque por el fletador (siempre dentro de los límites pactados), esto es, que el buque se halle en estado apto, válido, para hacerse a la mar en ejecución de su contrato.
- *Cargoworthiness*, esto es, poseer navegabilidad en el sentido de tener capacidad de transportar con seguridad la carga concreta comprometida (en un fletamento por viaje), o la capacidad para transportar la mercancía que le asigne el fletador dentro del empleo que tenga conferido (en un fletamento por tiempo), sin daños para la misma.

El fletante tiene la obligación de procurar la navegabilidad del buque fletado a lo largo de la ejecución del contrato, pero en distinto grado en función del momento de ejecución del mismo, y en este sentido se debe distinguir entre «navegabilidad inicial» y «navegabilidad en fase de ejecución».

La navegabilidad inicial hace referencia al estado de navegabilidad del buque cuando es puesto a disposición del fletador en el puerto acordado. Entendiéndose comúnmente que la navegabilidad inicial del buque ha de reunirse en el momento en que éste se haga a la mar desde el puerto de carga. La LNM española regula así el momento en que ha de verificarse la condición de navegabilidad en su art 212.2: *«El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de*

²¹ Laborda Ortiz, P.: *Gestión de Fletamentos Marítimos*. Apuntes Máster Universitario en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima; Santander: UNICAN; tema 3, pag 20.

conservar las mercancías con seguridad (cargoworthiness)». El legislador de la LNM hace mención a la existencia de navegabilidad en «...cada uno de los viajes...» debido a que el fletamento por tiempo es un contrato de larga duración, en cuyo curso se ejecutan numerosos viajes, y basada en una línea jurisprudencial norteamericana que predica la renovación de la obligación de navegabilidad inicial al comienzo de cada uno de los viajes, y que se suele ser proclive a aplicar en los casos de fletamentos por tiempo con pólizas NYPE, dado que en éstas, y en la NYPE 2015 es así igualmente, la cláusula *Paramount* empleada para incorporar al acervo del contrato el régimen de las RLHV, viene referida a la ley COGSA norteamericana.

La situación de falta de navegabilidad inicial del buque se denomina «innavegabilidad inicial», y puede tener lugar mediante dos supuestos, acarreando distintas consecuencias:

- 1º Cuando el defecto que causa la innavegabilidad, además de estar presente en la fase previa a la salida a la mar, es conocido, o bien debería haber sido detectado con la razonable diligencia exigible a un armador (fletante).
- 2º Cuando el defecto que causa la innavegabilidad, está presente en la fase previa a la salida a la mar, pero por su naturaleza no se manifiesta externamente hasta después de la salida a la mar del buque, ni era antes de ello detectable para un armador (fletante) razonablemente diligente. Sería un supuesto de «vicio oculto».

Desde el punto de vista del régimen legal, la jurisprudencia anglosajona considera la navegabilidad inicial como una obligación absoluta (salvo que haya pacto expreso en contra) por parte del fletante, y en caso de situación de innavegabilidad inicial, desencadena responsabilidad objetiva, esto es, incluso sin culpa del fletante, aunque alegue que fue fortuita, o que se trataba de un defecto o vicio oculto. También será objetivamente responsable de cualquier perjuicio que la innavegabilidad inicial manifestada antes del buque hacerse a la mar cause al fletador, así como la manifestada posteriormente procedente de un vicio oculto.

El Derecho español diferencia los tipos de culpa en función de los daños producidos por innavegabilidad inicial:

- Los daños a la mercancía transportada o retraso en su entrega: la obligación de procurar la navegabilidad inicial es de mera diligencia, con lo cual el

fletante quedará libre de responsabilidad siempre que haya ejercido la debida diligencia en poner el buque en condiciones de navegabilidad, es decir, responsabilidad por culpa²².

- Otros daños y perjuicios derivados: aquí caben dos interpretaciones. Hay quien opina que, en base al art 212.2 LNM, existe una obligación absoluta de navegabilidad inicial y por tanto una responsabilidad objetiva del fletador ante la presencia de daños y/o perjuicios (no relacionados con las mercancías)²³. Otros entienden, atendiendo a lo dispuesto en los arts 212.3 y 214, que la obligación de navegabilidad inicial es también de mera diligencia para estos perjuicios, por lo que dicta la responsabilidad por culpa²⁴ del fletador.

Atendiendo a lo descrito anteriormente, cuando tengan lugar daños a las mercancías o retrasos en su entrega, si el buque no se encontraba en condiciones de navegabilidad al salir a navegar, el fletador tendrá siempre derecho a pedir una indemnización de daños y perjuicios.

En definitiva, y bajo términos de régimen legal, se establece que el incumplimiento de la obligación de puesta a disposición, y en general cualquier otro perjuicio al fletador derivado del incumplimiento de poner a su disposición un buque inicialmente navegable, bajo Derecho inglés generará responsabilidad objetiva e indemnización (salvo que por pacto en este aspecto también se haya rebajado la responsabilidad a «por culpa»); sin embargo, bajo Derecho español, la normativa no es tan clara y rígida, pues se harán tratamientos distintos en relación a los daños causados y en función de las interpretaciones de la ley, pues no será igual para los defensores del carácter absoluto de la obligación de navegabilidad inicial del art 212 LNM, que para quienes ven una obligación de mera diligencia.

De cualquier modo, las pólizas se encargan invariablemente de modificar, por vía de pacto, la rigurosa regla del Derecho inglés (y parcialmente rigurosa del Derecho español para algunos autores), convirtiendo la obligación absoluta en una obligación de mera diligencia del fletante. Ello hace que el fletante quede exento de responsabilidad por las consecuencias derivadas de vicios ocultos; no así por innavegabilidad inicial por causa detectable antes de hacerse a la mar o detectada y

²² Producto de la remisión que la propia LNM hace al régimen de las RLHV en su art 277.2.

²³ Arroyo, I.: *Compendio de Derecho Marítimo*, Ed. Tecnos, 2014; pag 245, y Navas Garatea, M.: *La Navegabilidad del Buque en el Derecho Marítimo Internacional*, Ed. Gobierno Vasco, 2013; pag 573.

²⁴ Pulido Begines, J.L.: *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*; Ed. Tecnos, 2015; pags 219 y 220.

no reparada. Eso sí, los tribunales no admiten cláusulas que eximan totalmente de responsabilidad personal al fletante por innavegabilidad inicial.

Concretamente, **la póliza NYPE 2015 incluye una Cláusula *Paramount*, que introduce, al menos en cuanto a los efectos de la innavegabilidad inicial en los daños a la carga, un régimen de responsabilidad basado en el incumplimiento de la *due diligence*, de acuerdo con las normas de las RLHV o legislación equivalente, y en concordancia con el régimen legal español descrito para los daños a la carga y retraso en su entrega derivados de la innavegabilidad inicial (diseñado sobre la base de las RLHV)²⁵. Por tanto, cuando menos en materia de daños a la carga, el tratamiento que se hace sobre la navegabilidad inicial en el régimen legal español, coincide con lo previsto por acuerdo de las partes a través de esa cláusula *Paramount*, y por ello no es previsible ningún problema ni frustración de expectativas a la hora de resolver un posible pleito en este campo, entre fletante y fletador, ante un tribunal español y bajo el ordenamiento español.**

En cuanto a las facetas de la navegabilidad inicial no conectadas directamente con los daños a la carga, la concordancia de la póliza NYPE 2015 con la LNM será igualmente plena si se interpreta que en estos aspectos el carácter de esta obligación es de «mera diligencia» en la LNM, y ello porque la adscripción de la cláusula *Paramount* de NYPE a la «versión» de la ley COGSA norteamericana de las RLHV, hace que esta póliza otorgue a la obligación de navegabilidad inicial el carácter de «mera diligencia». En cualquier caso, una interpretación tendente a que la LNM plantea la navegabilidad inicial, fuera del ámbito de los daños a la carga, como obligación «absoluta», tampoco resultaría particularmente problemática, pues nada impide el cambio de carácter de la obligación por la voluntad de las partes, que es lo que NYPE hace. Se podría decir que, en esto,

²⁵ Tal régimen puede resumirse así: al fletante le basta para cumplir con la obligación de navegabilidad inicial con ejercitar la debida diligencia para poner al buque en las debidas condiciones de navegabilidad (tanto *Seaworthy* como *Cargoworthy*). Acontecido un daño a la carga por falta de navegabilidad inicial, se entiende que concurrió la debida diligencia si la causa de la innavegabilidad no fue ni podía ser detectada con la diligencia exigible al transportista al momento de hacerse a la mar. Esta obligación es de carácter indelegable (esto es, responde no sólo por su conducta personal, sino también por lo hecho por sus dependientes) y su prueba corresponde al fletante si quiere quedar exonerado. Y cualquier pacto (como puede ser una cláusula de exoneración) que tienda a modificar el contenido de la obligación que se acaba de señalar, carecerá de validez habida cuenta del carácter imperativo de las RLHV.

la LNM estaría entonces frente a la NYPE 2015 en la misma situación que el propio Derecho inglés.

La adscripción de NYPE, y de su versión de 2015 también, a la ley COGSA norteamericana como «versión» incorporada de las RLHV en su cláusula *Paramount* trae un efecto que, curiosamente, podría entenderse que pone a la LNM en una situación concreta de mayor concordancia con NYPE que el propio Derecho inglés. Ello se debe a que esa adscripción de NYPE a la legislación norteamericana alimenta la postura de que esta póliza requiere la navegabilidad inicial al comienzo de cada viaje dentro de la duración del contrato, y no sólo a la puesta a disposición²⁶, y ese mismo requerimiento encontramos en el art 212.2 LNM, ya antes citado.

Por otra parte, cabe preguntarse si poner a disposición un buque que no está en estado de navegabilidad habilita para resolver el contrato. El Derecho español coincide con el anglosajón al considerar la navegabilidad inicial como un *intermediate term*, pues mediante el art 213 LNM se dispone que «*el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustre la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, resolver el contrato*». Así pues, el régimen jurídico anglosajón y el de la LNM, en esta cuestión sobre la posibilidad de extinción del contrato, se ve que es similar, de manera que, por lo que se refiere a esta faceta, la póliza, que por su parte no añade nada al régimen legal, no es probable que cree ninguna dificultad bajo el ordenamiento español.

Sólo añadir, en relación a esta obligación, que suele tener lugar un *survey* (inspección) a la puesta a disposición del buque (cláusula 5. *On-Hire Survey* de la póliza NYPE 2015), a los efectos de comprobar el estado del buque en ese momento en cuanto al cumplimiento de las obligaciones referidas más arriba, así como de documentar tal estado a efectos de compararlo con su estado por el empleo a que el fletador someta al buque, y la habitual medición y valoración de bunkers, con el levantamiento del acta pertinente recogiendo todo lo anterior (*delivery certificate*).

²⁶ Coghlin, T. y otros: *Time Charters* (7ª Ed). Ed. Informa Law, 2014; pags 624 y ss.

III.1.4.- Mantener el buque en condiciones de navegabilidad

Además de presentar un buque en buen estado de navegabilidad inicial, como hemos visto en el apartado anterior, el fletante está obligado a proveer, durante la vigencia del contrato, el mantenimiento del buque (casco, máquinas y equipo), y dentro de ello mantener la «navegabilidad en fase de ejecución» y solventar las situaciones de «innavegabilidad sobrevenida»²⁷ que se produzcan.

La póliza NYPE 2015 lo expresa así mediante su cláusula 6. *Owners to Provide*: «... shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service...» como cláusula general, acompañada de algunas aplicaciones concretas, como por ejemplo el compromiso expreso que se puede encontrar en la cláusula 28, de mantener el estado operativo del equipo de carga, o el de cumplir el código ISM durante el contrato, en la cláusula 44. Ello se traduce en una obligación de mantenimiento de la navegabilidad durante la vigencia del contrato²⁸.

Si se considera el mantenimiento de la navegabilidad como una obligación absoluta por parte del fletante, ante una innavegabilidad sobrevenida, además de la obligación de inmediata reparación para restablecer la navegabilidad (o en su caso, si es aplicable, llegarse a la extinción del contrato), incurriría en responsabilidad en todo caso por los daños, retrasos y perjuicios causados por esa innavegabilidad.

Por el contrario, si se considera el mantenimiento de la navegabilidad como un mero deber de razonable diligencia, sólo tendría lugar responsabilidad por culpa del fletante en esa innavegabilidad sobrevenida.

Tanto en el Derecho Inglés como en la doctrina española (y así corrobora la LNM en su art 212.3, «*El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato*») se está de acuerdo en que, una vez el contrato de fletamento por tiempo se encuentra en fase de ejecución, la obligación de navegabilidad es (salvo pacto en contra) de mera diligencia, respondiéndose por culpa; siendo la consecuencia del surgimiento de una innavegabilidad sobrevenida únicamente, el surgimiento a su vez de una obligación del fletante de tomar las medidas adecuadas para restablecer la

²⁷ Cuando el buque deviene innavegable por un defecto del mismo que nace tras la salida a la mar del buque (es decir, no existía antes de ese momento, ni siquiera como vicio oculto), se dice que el buque incurre en «innavegabilidad sobrevenida».

²⁸ Bajo el literal de la LNM sería «tras el inicio de cada viaje».

navegabilidad (o en su caso, si es aplicable, llegarse a la extinción del contrato) y, sólo en caso de haber incurrido en culpa en el acontecimiento de esa innavegabilidad sobrevenida, responder ante el fletador por ello. **Así pues, el régimen jurídico anglosajón y el de la LNM, en esta cuestión sobre la responsabilidad por innavegabilidad en fase de ejecución, es coincidente, y teniendo en cuenta que la póliza no contiene nada pactado respecto a esta materia, se entiende que la obligación es de mera diligencia, y por lo tanto, ante un juez español, no dará lugar a conflicto.**

La innavegabilidad sobrevenida, en principio, de por sí, no constituye un incumplimiento del contrato, generando sólo una obligación de reparación, y tal vez alguna medida adicional, como las situaciones *off-hire*, y como ya se ha descrito, únicamente genera una responsabilidad por daños y perjuicios en caso de culpa, ahora bien, como siempre, hay que estar, antes que nada, a los términos exactos en que esta obligación se configura en la póliza por la voluntad de las partes.

En nuestra póliza, puede decirse que opera la obligación con carácter de razonable diligencia y la responsabilidad legal por culpa arriba citadas, ya que no puede decirse que la negligencia en el mantenimiento de la navegabilidad se encuentre expresamente excepcionada en la cláusula 21, de exenciones de responsabilidad, a diferencia de en la póliza BALTIME, donde el ámbito de exclusión de responsabilidad del fletante pactado en su cláusula 12, por supuestos de negligencia, es mucho más amplio.

Como medida subsanadora, la póliza NYPE 2015 establece, mediante la cláusula 17. *Off-Hire*, que en caso de pérdida de tiempo por deficiencias, defectos, averías o daños del casco, maquinaria o equipo (a menos que sea por responsabilidad del fletador, subfletador, subordinador del fletador, agentes o subcontratados), o por cualquier otra causa similar que impida el pleno empleo del buque, se suspende la obligación del pago del alquiler o flete, así como el cese de las horas extraordinarias por todo el tiempo perdido en la reparación. **Teniendo en cuenta que la legislación española está de acuerdo en que el fletante aborde con diligencia las reparaciones para restaurar con prontitud la navegabilidad del buque, las mencionadas disposiciones comprendidas en la cláusula 17 no producirán discrepancias ante un tribunal español que aplique la LNM.**

La cláusula 37. *Stevedore Damage*, especifica que los daños producidos por los estibadores, que afecten a la navegabilidad del buque, a la seguridad de la

tripulación o a las capacidades de empleo del buque, serán inmediatamente reparados por cuenta del fletador, y durante este periodo la obligación del pago del flete seguirá activo (*on-hire*), y si es necesario, el buque pasará por la sociedad de clasificación. El fletador estará obligado a estos efectos, siempre que el capitán ejerza su obligación de supervisión de la estiba náutica²⁹ y comunique al fletador, por escrito dentro de las veinticuatro horas siguientes al evento, sobre los daños al buque cometidos por los estibadores y la invitación a designar un inspector para evaluar la magnitud de los mismos. Se aprecia aquí un caso concreto de pérdida de navegabilidad en ausencia de negligencia por parte del buque (de hecho, la negligencia corresponde a los auxiliares del fletador, a los estibadores), donde, lógicamente, y en concordancia con las reglas antes vistas, no se adjudica responsabilidad al fletante. Sin embargo, a sensu contrario, una pérdida de navegabilidad del buque por un accidente de carga en el cual hubiese intervenido como desencadenante una actuación desafortunada de la tripulación en el ejercicio la supervisión de estas operaciones, conduciría a las consecuencias generales de una innavegabilidad sobrevenida.

Hay un supuesto de navegabilidad, incluyendo la inicial, que tiene relación directa con una operación técnica común, cuya mala ejecución puede hacer incurrir al buque en situación de innavegabilidad, y que suele ser objeto expreso de atención de la normativa. Se trata de la estiba, en el caso de que el capitán no ejerza su obligación de supervisión técnica, establecido en la cláusula 8 de la póliza que se está analizando. **La jurisprudencia inglesa y la LNM mediante su art 218.3, coinciden en que, incluso bajo condiciones FIOS³⁰, en lo que a la relación entre fletante y fletador se hace en NYPE, respecto a las operaciones de carga y descarga mediante las condiciones de la cláusula 8, los daños derivados de una mala estiba náutica (es decir, aquella mala estiba que pone en peligro la seguridad del viaje, a buque y carga por tanto) generarán responsabilidad al fletante, cuyo fundamento radica en que, propiamente, la situación de inseguridad generada por esa mala estiba náutica constituye un caso genuino de innavegabilidad. En el caso de la LNM, el carácter de esa responsabilidad recogida en el art 218.3 es imperativa, no exonerable por tanto. Además, debido a la inclusión del régimen de responsabilidad de las RLHV en la**

²⁹ Con el fin de que se mantenga la seguridad del buque y el viaje.

³⁰ FIOS («Franco dentro y fuera y estibado»): en su virtud toda la operación de estiba ha de ser económicamente soportada por el fletador, sin perjuicio de la labor de supervisión técnica de esa estiba que corresponde siempre al capitán.

relación fletante/fletador, traído a la póliza a través de la cláusula *Paramount*, se excluye la posibilidad de excepcionar esta responsabilidad. Esto asimila el régimen previsto por la póliza y el de la LNM en los supuestos de innavegabilidad por mala estiba náutica. Por otra parte, y como Derecho supletorio, el capitán encuentra en la LNM, al tiempo, obligación y apoyo legal respecto a su intervención en aras a una buena estiba náutica en los arts 182 y 184 LNM. En conclusión, ante un tribunal español u otro que aplique el ordenamiento español como «ley aplicable» a un fletamento por tiempo en póliza NYPE 2015, no es previsible que se produzcan en este punto conflictos legales.

III.1.5.- Duración de la disposición del buque y devolución

La fijación de la duración del contrato se contempla en el primer apartado de la cláusula 1. *Duration/Trip Description* de la póliza NYPE 2015. La duración del contrato de *time charter* se suele pactar comúnmente por periodos descritos en meses, y teniendo en cuenta que no especifica otra cosa, se entiende que se trata de meses naturales, es decir, de fecha a fecha. Por otra parte, señalar que en Derecho inglés la costumbre es considerar parte de un día como un día completo.

Los términos acordados entre las partes respecto a la devolución³¹ del buque al término del contrato, se especifican en la póliza mediante su cláusula 4. *Redelivery*, donde se concreta que el buque será entregado de nuevo al fletante en buen estado y condición similar, exceptuando el desgaste normal, en el lugar pactado; que el fletador informará al fletante del itinerario sobre la fecha aproximada de la entrega del buque, que se producirá en o antes de la fecha indicada; y una declaración de que la aceptación del buque a la reentrega no supone una renuncia de los derechos que el fletante pueda tener de acuerdo a la póliza.

En cuanto a las posibles situaciones que se den ante una devolución tardía por el fletador, la póliza no especifica nada entre las partes, por lo que se regirá por lo dispuesto en el régimen jurídico anglosajón, al igual que en los casos de devolución temprana del buque.

³¹ El uso del término «devolver» se estima que no es adecuado en el fletamento por tiempo, porque a diferencia de en el arrendamiento de buque, no hay entrega del buque al fletador y consiguiente adquisición de la posesión por éste, sino una mera puesta del buque y tripulación a las órdenes del fletador para los viajes y cargas que éste decida, razón por la cual al término del contrato realmente lo que sucede no es una «devolución», sino una «retirada del buque del servicio» a las órdenes del fletador.

En cuanto al estado del buque a la devolución, aquel demérito que vaya más allá del desgaste natural, y que haya sido producto del empleo del buque bajo las órdenes del fletador, generarán responsabilidad del éste. Al igual que lo dicho en el párrafo anterior, debido a que la póliza no establece su propio régimen sobre la regulación de la responsabilidad del fletador por estos daños, se estará ante lo dispuesto por la jurisprudencia inglesa, para la cual está «pensada» la póliza NYPE, que consistirá en soportar los costes de las reparaciones acontecidas y los perjuicios derivados. Para el cotejo de estados, así como para el cálculo de los bunkers a la devolución, se realiza el correspondiente «*off-hire survey*», que se comparará con el «*on-hire survey*» hecho al inicio del contrato. Esto último queda contemplado en la cláusula 5 de la póliza, que especifica que el tiempo empleado en el *off-hire survey* correrá por cuenta del fletante.

Respecto al cálculo de los bunkers a la devolución, la cláusula 9. *Bunkers* establece que el fletador a la puesta a disposición, y el fletante a la devolución del buque, habrán de asumir y pagar todo el combustible que esté a bordo, especificando que tanto en un momento como en otro se haga constar en la póliza la cantidad y el precio.

Resulta extraño que en la LNM, en las disposiciones relativas al fletamento por tiempo, no se haga ninguna referencia a la devolución del buque y su estado al término del contrato, ni tampoco se recogen en los artículos dedicados al flete, mención al correspondiente al último viaje si se superase el plazo de duración del periodo pactado. Sólo de modo implícito se hace referencia a la relevancia del momento previsto como de terminación del plazo de duración del contrato, desde la perspectiva, a su vez, del momento en que se suscribió, al mencionarse en el art 204, que contiene la definición de «fletamento por tiempo», que el compromiso del fletante es el de realizar los viajes que le ordene el fletador «*durante el periodo pactado*».

No obstante en la regulación que hace la LNM del contrato de arrendamiento de buque mediante el art 195, se recoge la obligación de restituir el buque a la terminación del contrato, que como ya se ha explicado, no es aplicable en esos términos al fletamento por tiempo, pero en él se hace mención al lugar donde se ha de entregar, cuándo y que ha de estar en el mismo estado que a la puesta a disposición salvo el desgaste normal en el uso pactado, que sí podrían ser aplicables analógicamente, al ser coincidentes con las previsiones que se hacen en

la póliza que se está analizando. En último término sería de aplicación el Derecho común, cuyos principios en este tipo de asuntos, realmente están bien reflejados en las aludidas normas del contrato de arrendamiento de buque.

Dicho esto, ante un pleito sobre estos términos que tenga que ser resuelto por un tribunal español aplicando el ordenamiento español, prevalece lo pactado entre las partes y expresado en la póliza, que además, parece estar de acuerdo con lo contemplado en la LNM, aunque esta ley no disponga normas concretas para estos supuestos en el contrato de fletamento por tiempo (pero sí en el contrato de arrendamiento). Dada la ausencia de materia reguladora en el ordenamiento español, sobre responsabilidades por incumplimientos contractuales en lo que ha este apartado se refiere, y en los casos en que no se realice acuerdo expreso entre las partes del contrato, un juez español deberá tener en consideración el régimen jurídico anglosajón, para el cual está «pensada» esta póliza, y hacer uso del régimen convencional comúnmente utilizado en lo que a estas facetas se refiere.

III.1.6.- Gestión del buque

Como ya se ha explicado en el epígrafe II.1.1.3.- Fletamento por tiempo, este tipo de contratos se caracteriza principalmente por la singularidad que muestra en cuanto a la gestión del buque, donde el fletante cede la gestión comercial del buque al fletador y conserva la posesión del mismo y la gestión náutica y, con ella, la obligación de correr con los gastos relativos a esa gestión náutica, gastos que, básicamente, se corresponden con los gastos fijos generados por el buque.

En NYPE 2015, por su cláusula 6. *Owners to Provide*, el fletante se compromete a hacerse cargo de los gastos fijos relativos a la gestión náutica del buque, que incluyen expresamente los seguros del buque, las provisiones, los pertrechos de camarotes, cubierta y máquinas, calderas de agua y aceites lubricantes, salarios de la tripulación, cargos por servicios portuarios relacionados con la tripulación, el mantenimiento eficiente del casco, máquinas y equipos durante el contrato del buque y asegurar la dotación completa de capitán, oficiales y marineros. En relación a este último requisito, la cláusula 10 de NYPE 2015 incluye el avituallamiento (alimentación y alojamiento a bordo cuando proceda) por parte del fletante a pilotos y demás personal autorizado por el fletador.

Volviendo a la cláusula 6 de la póliza, también correrá por cuenta del fletante la apertura y cierre de escotillas ejecutado por la tripulación cuando la normativa laboral de tierra lo permita, y además, proporcionará toda la documentación necesaria para el empleo del buque dentro de los límites acordados, así como los Certificados de Responsabilidad Financiera por contaminación de hidrocarburos, acompañados de la cobertura estándar por contaminación de hidrocarburos que exige la cláusula 18. *Pollution*.

En cuanto al tratamiento que realiza el ordenamiento español respecto a estos términos, la LNM en su art 204.2 establece que *«El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación»*. Por su contenido se deduce que los gastos originados por la gestión náutica del buque corresponden al fletante.

Como se observa, lo pactado entre las partes en la póliza respecto a las obligaciones del fletante en cuanto a los gastos fijos del buque, es coincidente con lo que se deduce de la normativa de la LNM, sin perjuicio de regulación expresa en la póliza para asuntos de gestión o gastos muy concretos que se aparten de la regla general, contra cuya validez no hay regla imperativa. Por tanto, no son previsibles tensiones en la aplicación de esta póliza bajo el ordenamiento español como ley aplicable al contrato.

Como ya se ha señalado antes, el fletamento por tiempo se caracteriza porque la gestión comercial del buque pasa a manos del fletador. Esto implica que el fletador es quien determina los viajes que el buque va a hacer, los puertos que va a visitar y las cargas que el buque va a transportar. En cuanto a los gastos generados por esta gestión, son aquellos relacionados con las decisiones sobre el empleo del buque, que corresponden a los gastos variables, pues son indeterminados al realizarse el contrato, ya que dependen directamente de la gestión que el fletador lleve a cabo.

La LNM recoge estas mismas características del fletamento por tiempo en su art 204.1: *«En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados»*, y en su art 204.2: *«El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación»*. **Teniendo en cuenta que ambas disposiciones son de Derecho dispositivo, en principio, prevalecería lo establecido en la póliza aunque fuese incompatible con la LNM, pero como resulta coincidente el**

contenido de la ley y el de la póliza NYPE 2015, por lo que se refiere a esta faceta, la póliza no es probable que cree ninguna dificultad bajo el ordenamiento español.

En la póliza que se está analizando, la cláusula 7. *Charterers to Provide* trata sobre las obligaciones del fletador en cuanto a los gastos variables del buque, donde se compromete a pagar los bunkers pactados (hay diferentes modalidades en la póliza), los servicios portuarios (incluyendo la eliminación de residuos obligatoria), los vigilantes de escala obligatoria y de carga, prácticos, remolcadores, cuotas de canales, agencias, comisiones, gastos consulares (excepto los relativos a la tripulación y al pabellón), así como los demás gastos variables habituales, salvo cuando el buque esté en puerto por causas de responsabilidad de la nave, en cuyo caso será el fletante quien corra con los gastos incurridos. Dentro de la misma cláusula, el fletador también se compromete a correr con los gastos relativos a fumigaciones por culpa de la mercancía o los puertos visitados, pero no por infestaciones ocurridas antes de la puesta a disposición del buque; y proveerá y pagará los elementos de trincaje, ensolero y otros equipos específicos utilizados en operaciones o cargas inusuales, retirándolos a su costa antes de devolver el buque al término del contrato.

Volviendo a los bunkers, según lo pactado en la cláusula 9, el fletador deberá suministrar el combustible de acuerdo a las especificaciones y calidades acordadas, y salvo acuerdo en contrario por escrito, deberá cumplir con la norma ISO 8217:2012. Esta cláusula también establece que el fletador será responsable ante el fletante por cualquier pérdida o daño del buque causado por el suministro inadecuado de combustibles que no cumplan con las especificaciones acordadas, careciendo el fletante de responsabilidad por cualquier reducción en el rendimiento de la velocidad del buque y/o aumento del consumo de combustible, así como cualquier otra consecuencia que surja de la inadecuada acción del fletador.

La cláusula 10 también contiene compromisos económicos a cumplir por el fletador, correspondientes a los gastos variables, éstos son: el pago del flete pactado (incluyendo el tiempo extra por el servicio de la tripulación), la posibilidad de devolver el buque con las bodegas sin limpiar mediante un pago especificado, y la cantidad fijada para cubrir todas las comunicaciones, avituallamientos y gastos incurridos en el empleo del buque. Si se pacta que la tripulación realice la limpieza de las bodegas, el fletador pagará un precio determinado por bodega, correrá por su

cuenta el tiempo empleado en el servicio, y costeará los productos de limpieza utilizados, proporcionando al fletante una declaración con la identificación de los productos empleados de conformidad con el anexo V del MARPOL, y siendo responsable durante la vigencia del contrato del tiempo, gastos y desvíos relacionados con la retirada y eliminación de residuos de la carga y la limpieza.

NYPE 2015 también determina que los impuestos y tasas acontecidos durante la explotación del buque sean costeados por el fletador, quien también correrá con los riesgos y gastos derivados de tener que cambiar el agua de lastre, a petición de algún Estado costero donde se esté empleando el buque.

III.1.7.- Cláusula/s de empleo e indemnización

Como se ha explicado en el apartado anterior, a partir de la cesión de la gestión comercial, es el fletador quien determina los viajes a realizar y los puertos de destino, la carga que se ha de transportar; y decidir no sólo lo que se carga, sino también cómo, lo que implica una adecuada estiba para la seguridad del buque. Estas facultades comerciales conferidas al fletador mediante la póliza de fletamento por tiempo se reflejan en las cláusulas denominadas de «empleo y agencia», que también contienen los deberes del fletante en relación con la explotación comercial del buque.

Dicho esto, habrá de considerarse el hecho de que a través de la actividad del capitán y la tripulación, en cumplimiento de las instrucciones que en el ámbito comercial tiene el fletador derecho a emitir, bien puede el fletante incurrir en responsabilidad ante terceros, o ver incrementada tal responsabilidad respecto a la que de otro modo tendría, precisamente por seguir esas instrucciones, y asimismo puede suceder que el propio buque reciba daños por razón igualmente de cumplir esas instrucciones. Para dar solución a ello, las pólizas suelen contener «cláusulas de indemnización» que otorgan al fletante el derecho a ser resarcido por parte del fletador por esos daños recibidos en el propio buque, o por esas indemnizaciones que ha tenido que hacer frente personalmente ante terceros.

Respecto a las mencionadas cláusulas de indemnización, la doctrina española considera que, incluso a falta de una previsión expresa en el contrato, el fletante tendrá derecho de resarcimiento. En coherencia con tal afirmación, la LNM establece su acuerdo mediante la última frase de su art 207: *«El fletador por tiempo o viaje podrá también celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el*

transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros. En este caso, el porteador y el fletador serán responsables solidariamente frente a los terceros de los daños y averías de las mercancías transportadas, conforme a lo establecido en la sección 9ª de este capítulo, sin perjuicio del derecho de regreso entre ellos que corresponda de acuerdo con la póliza de fletamento». Dicho esto, se procederá a desarrollar más este aspecto en el apartado posterior relativo a la responsabilidad ante terceros.

Un caso concreto de cumplimiento de órdenes del fletador susceptible de causarle al fletante aumentos de responsabilidad, es el que se produce en relación con la emisión de los conocimientos de embarque. Este supuesto viene regulado en la póliza NYPE 2015 mediante la cláusula 31. *Bills of Lading*, que establece que el capitán firmará los conocimientos de embarque tal «*como se le presenten*», y que el fletador podrá firmar el conocimiento de embarque en nombre del capitán (con su previa autorización por escrito). Es por ello que la propia cláusula incluye expresamente una cláusula de indemnización para cubrir el incremento de responsabilidad que se pueda producir por la firma del capitán de tales documentos y su discrepancia con el contenido del contrato de fletamento. Además añade que los conocimientos de embarque que incluyan carga en cubierta llevarán la siguiente cláusula: «*Embarcado en cubierta a riesgo, gastos y responsabilidades del fletador, cargador y receptor, sin ninguna responsabilidad por parte del buque o su propietario (fletante) por pérdidas, daños, gastos o retraso independientemente de su causa*».

Esta cláusula de indemnización está pensada básicamente para cubrir el incremento de responsabilidad o de obligaciones que pueda afectar al fletante frente a terceros interesados. Esta posibilidad, como se ha mencionado anteriormente, será desarrollada a continuación en el apartado correspondiente. En lo que respecta a la relación directa entre el fletante y el fletador, la póliza expresa que será regulada por las RLHV por efecto de la cláusula *Paramount*, que además forman parte del régimen legal español, así que se deduce que, en cuanto a esta faceta, en todo lo relativo cuando menos a responsabilidad por daños a la carga y retraso en su entrega, la póliza no producirá ninguna dificultad bajo el ordenamiento español.

La póliza NYPE 2015 en la cláusula 8. *Performance of Voyages* se refiere a la cláusula de empleo, cuando indica que el capitán deberá realizar los viajes con la debida diligencia y prestará asistencia a la tripulación; que estará bajo las órdenes y

dirección del fletador respecto del empleo y agencia; y que el fletador realizará todo el manejo de la carga, incluyendo las operaciones de carga, estiba, trimado, amarre, aseguramiento, desamarre, descarga y recuento de las mercancías, siendo de su cuenta y riesgo, y todo ello bajo la supervisión del capitán.

Sin embargo en esta cláusula, a diferencia de la póliza BALTIME, en NYPE no se introduce cláusula de indemnización por la responsabilidad o perjuicios superiores a los pactados en la póliza que pudiera derivarse para el fletante por estos actos bajo las instrucciones de los fletadores. Propiamente, NYPE recoge cláusula de indemnización expresa sólo respecto a la cuestión ya comentada de la firma de conocimientos de embarque. Respecto a otros asuntos, en el Derecho anglosajón se sigue la doctrina donde procede la indemnización siempre que las instrucciones de los fletadores que ocasionaron la mayor responsabilidad o perjuicio fuesen legales, legítimas dentro del ámbito pactado en el contrato, y causa del daño generador de tal mayor responsabilidad o perjuicio. **La falta de regla general expresa de la LNM para estas cuestiones, más allá de lo indicado por el art 207 para los concretos casos de responsabilidad por daños a la carga o retraso en su entrega, y además remitiendo a los propios pactos en la póliza, puede suponer que bajo la legislación española la posición del fletante de una póliza NYPE, en orden a la indemnización por mayores costes y responsabilidades producidos por el cumplimiento de las órdenes comerciales de empleo del fletador, sea más débil que bajo una legislación anglosajona.**

En relación con la realización de los viajes con la debida diligencia acordada en la cláusula anteriormente citada, la cláusula 14. *Supercargo* especifica que el fletador tendrá derecho a nombrar a un sobrecargo que se encargará de supervisar la debida diligencia en la realización de los viajes ordenados, y ambos, fletador y sobrecargo, estarán obligados a firmar la carta estándar de renuncia de indemnización recomendada por la Asociación de Protección e Indemnización del Buque, antes de que el sobrecargo esté a bordo del buque. Y la cláusula 15. *Sailing Orders and Logs*, establece que el fletador entregará al capitán, cada cierto tiempo, todas las instrucciones necesarias y las direcciones de navegación para los viajes a realizar, por escrito y en inglés, y el capitán conservará los registros de puente y máquinas completos de los viajes, y suministrará copias al fletador cuando sea necesario.

Mediante la cláusula 38. *Slow Steaming*, se permite al fletador dar instrucciones al capitán para reducir o ajustar la velocidad del buque, lo que conlleva una importante

influencia sobre las estrictas obligaciones del capitán respecto a la realización de las travesías con *due dispatch*.

Respecto a lo establecido en dicha póliza, se ha de tener en cuenta lo que dicta la LNM en su art 184.1, que determina que ni el armador (fletante) ni el fletador *«pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino»*. Además, mediante el art 182 de la misma ley, el capitán encuentra apoyo legal respecto a su intervención en el ejercicio de sus funciones técnicas.

Teniendo en cuenta que en la póliza NYPE 2015 no se especifica nada que limite lo establecido en el párrafo anterior, y que ante un tribunal español se aplicaría lo dispuesto en la LNM como Derecho supletorio, ante un posible conflicto entre órdenes de empleo del buque y seguridad o contaminación, prevalecería la primacía del criterio profesional del capitán. Toda vez que la seguridad y el medio ambiente son bienes objeto de general protección en todas las legislaciones nacionales, en cualquier caso unas órdenes contrarias a estos bienes con toda probabilidad serían ilegales, de manera que, como obligación contractual de seguirlas, estarían directamente viciadas de nulidad, y aún más, de seguirlas, bajo ordenamientos anglosajones, incluso dejarían sin base al derecho de indemnización del fletante respecto al fletador ordenante. Con todo, las previsiones de la LNM en protección del criterio profesional el capitán resultan una salvaguarda loable por su claridad y especificidad.

Continuando con los derechos y deberes de las partes en cuanto a la gestión comercial del buque, la cláusula 28. *Cargo Handling Gear and Lights* establece que el fletante deberá mantener los medios de manipulación de la carga descritos en la póliza, y también proporcionará las luces de trabajo nocturno de a bordo, menos las adicionales, que correrán a cargo del fletador. Por su parte el fletador tendrá acceso al equipo de manejo de la carga a bordo del buque, y si él lo requiere, el buque trabajará día y noche, y todos los medios de manipulación de las mercancías estarán a su disposición durante la carga y la descarga.

La misma cláusula también especifica que, en el caso de inutilidad del equipo de manejo de la carga, o de energía insuficiente del mismo, el buque se considerará en situación de suspensión del pago del flete (*off-hire*) durante el tiempo perdido, y el fletante pagará a los estibadores durante ese tiempo, salvo que el problema sea

producido por los estibadores del fletador. Además, si el fletador lo requiere, el fletante asumirá el coste de la contratación de los medios de manipulación de la carga, en cuyo caso la obligación del pago del flete seguiría activo (*on-hire*), excepto por el tiempo real perdido.

La cláusula 37. *Stevedore Damage* establece que el fletador pagará por los daños ocasionados al buque causados por los estibadores siempre que el capitán lo notifique al fletador o a su agente por escrito dentro de las veinticuatro siguientes al acto. Y añade que, los daños que afecten a la navegabilidad del buque, a la seguridad de la tripulación o a las capacidades de empleo del buque, serán inmediatamente reparados por cuenta del fletador, y durante este periodo la obligación del pago del flete seguirá activo (*on-hire*), y si es necesario, el buque pasará por la sociedad de clasificación.

Teniendo en cuenta que el régimen de responsabilidad por falta de cumplimiento de sus obligaciones por parte del fletante y del fletador, respecto a las cláusulas previamente mencionadas, viene establecido en la propia póliza NYPE, y que en principio no presenta incompatibilidad con el régimen español, la regulación de estas disposiciones no supondrá ningún conflicto con el ordenamiento jurídico español.

La cláusula 21. *Exceptions* declara que se considerarán exceptuados de responsabilidad, tanto para el fletante como para el fletador, los casos de acto de Dios, fuego, enemigos, restricciones de los príncipes, gobernantes y el pueblo, y todos los peligros y accidentes de los mares, ríos, máquinas, calderas y errores de navegación, a través del contrato de fletamento. **Se trata de la clásica cláusula anglosajona de excepciones de responsabilidad que, en este caso, se refiere a toda una serie de eventos que bajo el ordenamiento español serían supuestos de fuerza mayor o caso fortuito. Está bien sentado en la jurisprudencia anglosajona que los supuestos exoneratorios de esta cláusula operan sólo en ausencia de negligencia de quien los alega (así el fletante no podría alegar «error de navegación» si en ese error mediase negligencia). De esta manera, la cláusula «funciona», de acuerdo al sentido dado por sus creadores en un contexto anglosajón, del mismo modo bajo el ordenamiento español.**

III.1.8.- El flete

Pagar el flete pactado es la principal obligación del fletador. Al respecto de la misma, en este apartado, se analizará el modo de pago, las consecuencias que se derivan de su incumplimiento, los supuestos de suspensión de esa obligación de pago (cláusulas *off-hire*), y las garantías con que cuenta el fletante para el cobro del flete.

El pago del flete en la LNM viene recogido en la propia definición del fletamento del art 203, donde se establece que la obligación del porteador (fletante) será «a cambio del pago de un flete».

El flete del *time charter* se devenga por tiempo (normalmente por meses) y, de acuerdo a lo que se suele pactar en las pólizas-tipo, se abona al fletante al contado («*in cash*»), por adelantado («*in advance*») e íntegramente (lo que significa que un pago parcial no es válido para considerarse cumplida la obligación). La LNM establece por defecto el sistema de base de cálculo del flete por tiempo en su art 233.b: «El flete se calculará en la forma pactada en el contrato y, en su defecto, en el fletamento por tiempo el flete se devengará día a día durante todo el tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización por éste».

La póliza NYPE 2015 en la cláusula 10 trata del pago del flete por el fletador, donde se recoge la determinación del flete por día o proporcionalmente para parte de un día, estableciendo la moneda en que se ha de efectuar y en base a qué conceptos se aplica, ajustándose al UTC los momentos de entrega y reentrega del buque para el cálculo del flete por tiempo. También añade la obligación del fletador de pagar por periodos quincenales el flete, y junto a él, la cantidad especificada para cubrir todas las comunicaciones, avituallamientos y gastos incurridos en el empleo del buque.

En la cláusula 11 establece las condiciones del pago del flete, especificando que se realizará mediante cuenta bancaria, en la moneda indicada en la cláusula 10 y con quince días de adelanto, realizando el primer pago a la entrega del buque.

En otro apartado regula el periodo de gracia por la falta de pago puntual y regular del flete, estableciendo que el fletante notificará del fallo del pago al fletador, y le concederá un nuevo plazo de tres días para solventar la deuda, teniendo el fletante derecho a retirar el buque pasado el plazo concedido y a reclamar los daños por las pérdidas del resto del contrato.

Además, por todo el tiempo de la deuda pendiente, el fletante podrá suspender la realización de sus responsabilidades sin sufrir consecuencias, con el fin de proteger sus intereses, y el fletador deberá indemnizarle si es necesario, aparte de seguir acumulando el pago del flete y tener que correr con los gastos de la retención.

La misma cláusula también tiene estipulaciones respecto al último pago del flete, recogiendo las circunstancias que se pueden dar sobre el último viaje hacia el puerto de entrega del buque, y fijando que se pagará el flete restante por día de más desde su vencimiento.

Y por último, tiene un apartado para regular los adelantos en efectivo por parte del fletador a petición del fletante, para los gastos ordinarios del buque en cualquier puerto, que tendrán un interés del 2 por ciento, y que serán deducidos del alquiler o flete.

Como conclusión, respecto al modo de pago del flete y a las consecuencias que puedan derivarse de su incumplimiento, la póliza NYPE 2015 recoge una regulación completa que, además, no encuentra regla imperativa contraria en la LNM, siendo esta última de aplicación en caso de defecto de pacto entre las partes y de forma dispositiva. De ello se deduce que para las partes del contrato, no sería problemático escoger como ley aplicable al contrato la española si quisieran preservar lo establecido en los párrafos previamente descritos.

Una característica determinante de las pólizas de fletamento por tiempo usuales, es que suelen contener cláusulas *off-hire*, destinadas a pactar que el fletador no tiene obligación de pagar el flete por aquellos periodos durante la vigencia del contrato en los cuales el buque no esté en condiciones de prestar servicio.

Las situaciones que generan los periodos *off-hire* están relacionadas con operaciones tales como reparaciones, aprovisionamientos, etc. que obstaculizan temporalmente la eficiencia del buque pero que no tiene por qué ser consecuencia de negligencias del fletante. Ahora bien, si concurre tal culpa, además de producirse la situación *off-hire*, al fletador le cabrá pedir además daños y perjuicios al fletante por la no disponibilidad del buque. Contrariamente, si el evento que ha causado la pérdida de tiempo por incapacidad del buque de prestar servicio se ha debido a un incumplimiento del fletador, éste no podrá invocar la situación *off-hire*.

Como vimos más arriba, la LNM, en el art 233.b vincula (por defecto y dispositivamente, eso sí) el devengo del flete durante «*el tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización por éste*». De ello se deduce que, aunque no se haga mención expresa, la LNM recoge la situación *off-hire*, debiendo entenderse que no se genera derecho al cobro del flete durante el tiempo que no se haya podido dedicar el buque a los fines contratados durante la vigencia del contrato.

La póliza NYPE 2015 en su cláusula 17 recoge la situación *off-hire*, haciendo una amplia enumeración de las distintas circunstancias que pueden dar lugar a que el buque deje de poder prestar los servicios acordados. Especificando que se suspende la obligación del pago del alquiler o flete, así como el cese de las horas extraordinarias por todo el tiempo perdido cuando tengan lugar los sucesos mencionados u otra causa similar que impida el pleno empleo del buque.

A parte de los casos recogidos en la cláusula anterior, también se declarará el buque en situación *off-hire*, según la cláusula 36, cuando el buque sea requisado por el gobierno del pabellón del buque u otro gobierno, para cuyas leyes el fletante está sujeto durante el periodo de vigencia del contrato. Además especifica que el periodo de tiempo durante el cual el buque se encuentre requisado, contará como parte del periodo previsto en el contrato de fletamento, y si el tiempo de requisado es superior a noventa días, cualquiera de las partes del contrato podrá optar por su cancelación.

La póliza NYPE también recoge los supuestos que ocasionen retrasos o anulación de la operatividad del buque, derivados de la propiedad del buque, de la tripulación o de sus condiciones de empleo, como pueden ser huelgas, interrupciones laborales, boicots, dando lugar a la suspensión de la obligación del pago del flete por todo el tiempo perdido.

De todo lo analizado anteriormente respecto a las situaciones que ocasionen periodos *off-hire*, se puede deducir, al igual que cuando se analizó el modo de pago del flete y las consecuencias de su incumplimiento, que la póliza NYPE 2015 establece su propia regulación pactada entre las partes del contrato, y que lo establecido en la LNM resulta compatible con el contenido de la póliza en relación a estos aspectos. Efectivamente, la LNM recoge como regla general el «espíritu» de las cláusulas *off-hire*, y de la de NYPE en particular, y al tiempo no establece limitaciones a la voluntad dispositiva de las partes en este asunto.

Las pólizas siempre conceden al fletante, en garantía del cobro del flete, un derecho de retención («*possesory lien*») sobre los cargamentos a bordo. No obstante se haya pactado tal derecho en la póliza, nos encontramos en el fletamento por tiempo con algún problema legal para ejercitarlo, debido a que, si bien no hay obstáculo para llevarlo a cabo cuando la mercancía retenida pertenece al fletador, esto es, al mismo sujeto que es deudor, no parece que quepa posibilidad de que, para garantizar una deuda del fletador, se pueda retener la carga de un tercero (bajo una situación de superposición de contratos de transporte).

En este sentido, la LNM mediante su art 238 propone una solución legal que pretende tener en cuenta los derechos patrimoniales de terceros: «*En el fletamento por tiempo, el porteador (fletante) podrá retener o depositar las mercancías por impago de fletes cuando pertenezcan al fletador. En caso de que sean propiedad de terceros que hubieren contratado el transporte con el fletador, el porteador sólo podrá retener o depositar las mercancías por el importe de los fletes que aquéllos adeuden todavía al fletador*». Lo sustancial de este artículo es que se establece la prevención, en protección de terceros, de que la retención de mercancías cuyo transporte ha subcontratado como porteador el fletador, queda limitada a la cuantía de los fletes aún debidos por los terceros a éste. No queda claro el carácter del artículo, pero parece razonable considerar que se trata de una norma de Derecho imperativo, toda vez que afecta y protege legalmente a terceros ajenos a la relación contractual de *time charter*.

La póliza NYPE 2015 mediante la cláusula 23. *Liens*, establece el derecho del fletante a retener todas las mercancías, subalquileres, subfletes (incluyendo falso flete y estadía) pertenecientes al fletador o subfletadores por cualquier cantidad debida del contrato de fletamento, incluidas las contribuciones por avería gruesa. A su vez, la misma cláusula también especifica que el fletador tendrá derecho de retención del buque por todo el dinero pagado por adelantado y finalmente no devengado, y por cualquier flete o depósito pagado en exceso.

Lo establecido en la póliza NYPE respecto al derecho de retención que tiene el fletante no parece contradecir lo dispuesto en la LNM, más bien la complementa. Dicho esto, ante un juez español y aplicando la legislación española, se deberá respetar lo contenido en la póliza, pero en ningún caso este derecho de retención se extenderá, sobre los bienes de sujetos totalmente ajenos a la deuda que se pretende garantizar, más allá de en lo que esos

sujetos sean a su vez deudores del fletador. Pues se entiende que permitir tal extensión sería tanto como defraudar las legítimas expectativas y derechos de esos terceros, que en la práctica se verían abocados al pago de un segundo flete. En este sentido, la aplicación del contrato bajo ley española puede limitar la amplitud del derecho de retención respecto a lo esperado bajo otras legislaciones.

III.1.9.- Utilización del buque dentro de los límites acordados

Los contratos de fletamento por tiempo suelen establecer pactos entre las partes sobre «límites de empleo», esto es, restricciones expresas respecto a puertos, zonas de navegación o cargas que el fletador, en uso de su gestión comercial, puede ordenar al buque. En el caso concreto de la póliza NYPE 2015 se establecen ciertos límites que se manifiestan en las siguientes cláusulas:

Mediante la cláusula 1. *Duration/Trip Description* se especifican los siguientes: limitaciones de empleo geográficas que incluyen la obligación del fletador de utilizar el buque para tráficos legales y sólo entre puertos y lugares seguros; la obligación del fletador de realizar las cargas y descargas en fondeaderos, muelles y lugares seguros donde el buque pueda entrar, permanecer y salir de nuevo a la mar con seguridad y manteniéndose siempre a flote; aunque recoge la posibilidad de efectuar cargas y descargas en lugares en que el buque opere varado siempre que pueda permanecer seguro pese a ello.

La jurisprudencia inglesa permite, en caso de que el fletante acceda a ir fuera de la zona geográfica permitida, pero bajo protesta, a reclamar como indemnización la diferencia de flete entre lo pagado según la póliza, y el flete de mercado. También ha llegado la jurisprudencia inglesa a reconocer un derecho del fletante a retirar el buque del servicio si el fletador insiste en ordenar acudir a las zonas excluidas. En todo caso, dichos pactos de salida de los límites geográficos no enervan la obligación de observar las condiciones de que los puertos sean *safe port* y *always afloat* para el buque.

Respecto a la característica exigida de «*safe port*» para los puertos donde conducir al buque durante el contrato, Gabaldón señala que es opinión común que en el fletamento por tiempo, tal característica resulte exigible incluso sin necesidad de que expresamente se pida en el contrato. La LNM recoge en su art 216.2 una regulación específica en cuanto a esta característica: «*Si el buque sufriera averías como*

consecuencia de la entrada y estancia en un puerto inseguro designado por el fletador, éste será responsable de ellas, salvo que pruebe que el capitán no actuó con la diligencia náutica exigible a un capitán competente. En el fletamento por tiempo, esta disposición será aplicable con relación a todos los puertos que el fletador vaya designando durante la vigencia del contrato».

La cláusula 16. *Cargo Exclusions* establece que el buque podrá ser empleado en el transporte de mercancías legales, con exclusión de aquellas de naturaleza peligrosa, nociva, inflamable o corrosiva, salvo que se realice de acuerdo a los requisitos o recomendaciones de las autoridades competentes del país de matrícula del buque y de los puertos de carga y descarga, así como de cualquier país o puerto intermedio por cuyas aguas deba navegar el buque. Sin perjuicio de lo anterior, quedan específicamente excluidos el ganado de cualquier tipo, armas, municiones, explosivos, materiales nucleares y radiactivos, y cualquier otro elemento especificado en esta cláusula.

En relación con la cláusula anterior, la cláusula 29. *Solid Bulk Cargoes/Dangerous Goods* especifica que el fletador cumplirá con los requisitos exigidos en la póliza para el transporte de cargas sólidas a granel, de acuerdo con el Código IMSBC y con los exigidos a las mercancías peligrosas por el Código IMDG, y de no ser así, el capitán tendrá derecho a negarse a la carga de las mercancías o, si ya se han cargado, para descargarlas por cuenta y riesgo del fletador por incumplimiento de sus obligaciones con el Código IMSBC o Código IMDG, según sea el caso.

Sólo añadir que el capitán está facultado para negarse a cumplir una orden del fletador en relación con el transporte de una carga fuera de los límites pactados, así como que el fletador responderá de los daños sobrevenidos por embarcar mercancías de las que están excluidas (siempre, eso sí, que el consentimiento del capitán en embarcarlas haya sido razonable).

La cláusula 22. *Liberties* sostiene que el buque tendrá libertad para navegar con o sin pilotos, para remolcar y ser remolcado, para ayudar a los buques en peligro, y para desviarse con el fin de salvar vidas y bienes.

La cláusula 26. *Navigation* especifica que el fletante seguirá siendo responsable de la navegación del buque, los actos de los pilotos y remolcadores, los seguros, la tripulación, y todos los demás asuntos, igual que cuando lo emplea por su propia

cuenta. En definitiva, aclara la condición jurídica de «armador» del fletante (y no del fletador).

Respecto al empleo del buque en zonas de hielo, la cláusula 35 recoge que sólo se podrá realizar bajo la aprobación del fletante y contando con las condiciones necesarias, declarando expresamente que *«el buque no está obligado a forzar el hielo, pero si el capitán decide hacerlo y el buque sufre daños, éstos correrán por cuenta del fletante»*.

La misma póliza también recoge otros límites impuestos referentes a periodos de tiempo excedidos, riesgo de guerra y piratería.

De forma general, la LNM está de acuerdo en la aplicación de unos límites de empleo acordados entre las partes, según lo dispuesto en su art 204.1: «En el fletamento por tiempo el porteador (fletante) se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados». A ello se añade la importante previsión expresa del art 216.2 de la exigencia de que los puertos que vaya designando el fletador a lo largo del contrato sean *safe port*. Teniendo en cuenta que nada especifica ni contradice lo redactado en NYPE 2015 respecto a tales límites de empleo del buque, ante un posible pleito a resolver, no supondrá ningún problema la aplicación de lo acordado en la póliza bajo ley española.

III.1.10.- Responsabilidad relativa a la carga

Entre las partes (fletante y fletador)

En este apartado se trata de analizar la responsabilidad del fletante frente al fletador por daños producidos a la carga durante la vigencia del contrato de fletamento por tiempo.

A efectos de determinar esta responsabilidad, se ha de tener presente cuál es la naturaleza jurídica de este fletamento, pues hay quienes consideran el contrato de fletamento como un arrendamiento de obra, cuya obra consiste en navegar, y otros quienes lo consideran como un auténtico contrato de transporte, con su correspondiente compromiso de transportar una carga, siendo los efectos de la responsabilidad distintos para el fletante en cada caso.

En España, la LNM ha refrendado la concepción del fletamento por tiempo como contrato de transporte, estableciendo en su art 277.1 que: *«El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección (9ª), las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo».*

Respecto a ese carácter imperativo de la regulación de la responsabilidad, se debe recordar que el régimen es enteramente dispositivo entre fletante y fletador, siendo la normativa recogida en la LNM aplicable en defecto de pacto expreso en la póliza. Esto queda reflejado en el segundo inciso de su art 277.1: *«No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías. Sin embargo, tales cláusulas, cuando estén pactadas en la póliza de fletamento y no entrañen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente en las relaciones entre este y el fletador, sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona distinta del fletador».*

La póliza NYPE 2015, en la cláusula 33. *Protective Clauses*, incorpora la cláusula *Paramount*, que hace aplicable al conocimiento de embarque la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos (US COGSA) y las RLHV³² a las relaciones entre fletante y fletador, no afectando a la responsabilidad derivada del fletador en las labores de carga, estiba y desestiba, como se señala en la cláusula 8, añadiendo que se llevarán a cabo bajo la «supervisión» (pero no «responsabilidad») del capitán, como garante de la seguridad del buque. Por lo tanto, el periodo durante el cual el deber de custodia del fletante está presente y los daños a la carga por negligencia en el cumplimiento de ese deber generan responsabilidad, se limita a la fase de transporte, de desplazamiento, esto es, desde que la carga está ya a bordo, hasta que se inicia la descarga, ello sin perjuicio de la preceptiva vigilancia por el capitán de la buena estiba náutica, asunto tratado anteriormente.

³² RLHV: explicado muy someramente, consiste en una responsabilidad del porteador (fletante) por daños a la carga por culpa propia en el mantenimiento de la navegabilidad inicial del buque y por faltas comerciales –no náuticas– de sus dependientes, así como de los daños ocasionados por desvío injustificado, con exclusión expresa de los daños a la carga por caso fortuito o fuerza mayor, con carga de la prueba del fortuito para el porteador, y con limitación de la responsabilidad a un tanto por unidad de carga.

En la misma póliza, concretamente en la cláusula 30, se contempla que el fletador deberá indemnizar al fletante, por la mayor responsabilidad que le pueda corresponder por la obligación del capitán de firmar los conocimientos de embarque.

De este modo, en vez del régimen legal, se aplicará al fletante el régimen de responsabilidad del porteador previsto en las RLHV, y ello, circunscrito exclusivamente a la fase de transporte. Con la LNM, en España, este régimen ya es aplicable «de inicio» por directa previsión legal al remitirse en el art 277.2 al régimen de la «responsabilidad del porteador» de las RLHV (que habrá que entender que son esencialmente los preceptos radicados en el art 4, puntos 1º, 2º y 4º)³³. Dicho esto, se presupone que ante un órgano judicial que aplique el ordenamiento español como ley aplicable al contrato, un posible pleito entre fletante y fletador en cuanto a la responsabilidad relativa a la carga, no supondrá incompatibilidad alguna, pues coinciden tanto el régimen legal como el convencional, ya que la póliza NYPE y la propia legislación española (LNM) aplican el régimen establecido en las RLHV.

Frente a terceros

En este apartado se va a tratar de analizar la situación que en el fletamento por tiempo se produce frecuentemente y que conlleva que el receptor de la carga en destino sea un tercero distinto del fletador. Esta situación puede tener lugar mediante dos posibilidades:

- Por un lado, en el transporte de una carga propia del fletador, éste puede transmitir el conocimiento de embarque relativo a esa carga a un tercero porque, por ejemplo, le vendió ese cargamento, o éste fuese objeto de una venta CIF³⁴.
- Por otra parte, que el fletador, a su vez, suscriba contratos de transporte con terceros (fletamentos por viaje, o contratos de transporte en régimen de

³³ El primero, responsabilidad por pérdidas o daños derivados de innavegabilidad inicial (art 4.1º RLHV); el segundo, responsabilidad por pérdidas o daños derivados de desvío injustificado (art 4.4º RLHV); y el tercero, responsabilidad por pérdidas o daños por inoponibilidad de un conjunto de supuestos de exoneración que engloba casos fortuitos, de fuerza mayor, vicios de la mercancía, culpa del fletador o de tercero y, señaladamente, falta náutica (art 4.2º RLHV).

³⁴ CIF («Cost, Insurance and Freight»): se emplea en la compra/venta donde el vendedor contrata el seguro y el transporte marítimo y corre con los generados antes de la entrega, siendo el comprador quien corre con los gastos posteriores.

conocimiento), esto es, que se den situaciones de superposición de contratos de transporte, siendo el receptor, pues, ese tercero, o bien otro tercero tenedor del c/e a quien el que contrató con el fletador le transmite el c/e.

El fletante no se encuentra vinculado con ese tipo de terceros en virtud del contrato de fletamento por tiempo, pero sí puede verse vinculado por dos vías:

- En primer lugar, en virtud del c/e, en tanto en cuanto el fletante conste en el mismo como «porteador» (o tal cosa se deduzca de los datos del c/e). A los efectos del destinatario-tenedor del c/e y a la vista del documento, el porteador es el fletante, por lo tanto será quien responderá ante él por daños a la carga.
- En segundo lugar, con independencia de que exista o no c/e, o cuando el porteador (contractual) según el c/e no sea el fletante por tiempo, sino otro sujeto (el fletador), entonces, si la legislación aplicable lo prevé, quedará vinculado como «porteador efectivo», por el hecho de haber ejecutado materialmente el transporte, y en los términos de responsabilidad que esa legislación aplicable prevea.

En ambos casos puede generarse una diferencia de régimen de responsabilidad entre el de la póliza de fletamento y el del c/e.

Una práctica bastante común en el *time charter* consiste en introducir en la póliza pactadamente el llamado «*NYPE Interclub Agreement*» (ICA). La póliza NYPE 2015 en su cláusula 27. *Cargo Claims* introduce tal acuerdo, que constituye una alteración del régimen de responsabilidad fletante/fletador por daños a la carga o por retrasos en su entrega. Básicamente consiste en un pacto entre el fletante y el fletador para compartir la responsabilidad por daños a la carga a la que se haya tenido que hacer frente, independientemente de quién sea el auténtico responsable. Se emplea con la finalidad de evitar litigios costosos y prolongados, aplicándose del modo siguiente: costean la responsabilidad al 50% fletante y fletador, excepto si la responsabilidad provino de innavegabilidad inicial o falta náutica, en cuyo caso el fletante costeará el 100%, o si provino de las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga y manejo de la mercancía, en cuyo caso será el fletador quien costee la responsabilidad al 100%. Fue resultado de un acuerdo entre los *P&I Clubs*, que a fin de cuentas son los que aseguran esas responsabilidades.

Sin embargo, hay que tener en cuenta el carácter imperativo de las disposiciones contenidas en la LNM respecto a la responsabilidad relativa a la carga frente a terceros. En virtud de esta ley, se desprende que quien ha efectuado físicamente el transporte (en este caso el fletante por tiempo) puede ser demandado por el tercero tenedor del c/e en cualquier caso. Mediante los arts 207 y 278 se imponen las siguientes normas:

- La responsabilidad solidaria de porteador contractual y porteador efectivo (art 278.1 LNM).
- La consideración en todo caso como porteador efectivo del armador del buque porteador (art 278.3 LNM).
- Un derecho legal de repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo por la responsabilidad a la que aquél tuvo que hacer frente según el régimen de responsabilidad legal (art 278.4 LNM), con sus eventuales exoneraciones y limitaciones de responsabilidad, válidas entre ellos (art 277.1 LNM).
- Un posible derecho de regreso entre fletante y fletador en situación de superposición de contratos de transporte, de acuerdo con la póliza de fletamento que vincula a ambos sujetos (art 207 LNM), mediante la cláusula de indemnización.

Como conclusión de estas disposiciones, se deduce que, ante la legislación española, al destinatario le resulta indiferente accionar contra el fletante o contra el fletador. Y teniendo en cuenta que mediante el acuerdo «ICA» pactado en la póliza NYPE 2015, las partes se reparten la responsabilidad de forma que resulta compatible con lo establecido en las normas imperativas de la LNM, la resolución de un posible conflicto relacionado con los derechos de dicho destinatario, no provocará, en principio, discrepancias entre lo establecido en la póliza y el régimen jurídico español.

IV.- CONCLUSIONES

Para poder dar respuesta a las preguntas formuladas en el «Planteamiento del problema», previamente habrá que refundir las conclusiones parciales que se han ido obteniendo a lo largo del «Desarrollo» en cada punto de estudio y comparación:

1.- Respecto a la descripción del buque y las características comprometidas:

El régimen jurídico anglosajón, para el cual está «pensada» la póliza NYPE, y el de la LNM, es similar en lo que se refiere a la identidad del buque contratado.

En cuanto a los pactos de la cláusula 12 sobre velocidad y consumo, concebidos para «funcionar» bajo Derecho inglés, operan bien asimismo bajo la LNM, pudiendo las partes acordar de un modo expreso el régimen de la obligación y de la responsabilidad correspondiente. A ello se une la similitud, en cuanto al régimen legal, en este aspecto, entre el *Common Law* y la LNM.

La clasificación del buque fletado por tiempo prometida en la póliza es categorizada, bajo el *Common Law*, como una *condition*, mientras que bajo la LNM se trata sólo de un *intermediate term*, de manera que bajo el ordenamiento español cabrían supuestos de grados de desviación respecto a la clasificación declarada que no facultarían al fletador a rechazar el buque y extinguir el contrato.

2.- Respecto a la puesta a disposición del buque:

El régimen legal español no difiere sustancialmente del anglosajón en lo relativo a este apartado, con lo cual no son previsibles distorsiones de consideración entre lo que unos contratantes estándar esperarían en la ejecución de un *time charter* bajo NYPE 2015, y lo que la LNM impondría en materia de lugar y momento de puesta a disposición.

3.- Respecto a la obligación de navegabilidad inicial:

Cuando menos en materia de daños a la carga, el tratamiento que se hace sobre la navegabilidad inicial en el régimen legal español, coincide con lo previsto por acuerdo de las partes a través de la cláusula *Paramount*, y por ello no es previsible ningún problema ni frustración de expectativas a la hora de resolver un posible pleito en este campo, entre fletante y fletador, bajo el ordenamiento español.

En cuanto a las facetas de la navegabilidad inicial no conectadas directamente con los daños a la carga, la concordancia de la póliza NYPE 2015 con la LNM será igualmente plena si se interpreta que en estos aspectos el carácter de esta obligación es de «mera diligencia» en la LNM. En cualquier caso, una interpretación tendente a que la LNM plantea la navegabilidad inicial, fuera del ámbito de los daños a la carga, como obligación «absoluta», tampoco resultaría particularmente problemática, pues nada impide el cambio de carácter de la obligación por la voluntad de las partes, que es lo que NYPE hace. Se podría decir que, en esto, la LNM estaría entonces frente a la NYPE 2015 en la misma situación que el propio Derecho inglés.

La adscripción de NYPE, y de su versión de 2015 también, a la ley COGSA norteamericana pone a la LNM en una situación concreta de mayor concordancia con NYPE que el propio Derecho inglés, al requerir la navegabilidad inicial al comienzo de cada viaje dentro de la duración del contrato, y no sólo a la puesta a disposición.

En lo referente a la cuestión sobre la posibilidad de extinción del contrato, el régimen jurídico anglosajón y el de la LNM es similar, de manera que, por lo que se refiere a esta faceta, la póliza, que por su parte no añade nada al régimen legal, no es probable que cree ninguna dificultad bajo el ordenamiento español.

4.- Respecto a la obligación de mantener la navegabilidad:

El régimen jurídico anglosajón y el de la LNM, en cuanto a la responsabilidad por innavegabilidad en fase de ejecución, es coincidente, y teniendo en cuenta que la póliza no contiene nada pactado respecto a esta materia, se entiende que la obligación es de mera diligencia, y por lo tanto, ante un juez español que aplique la LNM, las disposiciones sobre mantenimiento de la navegabilidad comprendidas en la cláusula 17 no producirán discrepancias.

La jurisprudencia inglesa y la LNM, coinciden en que los daños derivados de una mala estiba náutica generarán responsabilidad al fletante. En el caso de la LNM, el carácter de esa responsabilidad es imperativo, y por tanto se excluye la posibilidad de excepcionar dicha responsabilidad.

En conclusión, ante un tribunal español u otro que aplique el ordenamiento español como «ley aplicable» a un fletamento por tiempo en póliza NYPE 2015, no es

previsible que se produzcan en este punto conflictos legales.

5.- Respecto a la duración de la disposición del buque y su devolución:

Ante un pleito sobre estos términos que tenga que ser resuelto por un tribunal español aplicando el ordenamiento español, prevalece lo pactado entre las partes y expresado en la póliza, que además, parece estar de acuerdo con lo contemplado en la LNM, aunque esta ley no disponga normas concretas para estos supuestos en el contrato de fletamento por tiempo (pero sí en el contrato de arrendamiento).

6.- Respecto a la gestión del buque:

Lo pactado entre las partes en la póliza respecto a las obligaciones del fletante en cuanto a los gastos fijos del buque, es coincidente con lo que se deduce de la normativa de la LNM. Por tanto, no son previsibles tensiones en la aplicación de esta póliza bajo el ordenamiento español como ley aplicable al contrato.

En cuanto a la gestión comercial asumida por el fletador, las disposiciones recogidas en la LNM son de Derecho dispositivo, ello implica que, en principio, prevalecería lo establecido en la póliza aunque fuese incompatible con la LNM, pero como resulta coincidente el contenido de la ley y el de la póliza NYPE 2015, por lo que se refiere a esta faceta, la póliza no es probable que cree ninguna dificultad bajo el ordenamiento español.

7.- Respecto a las cláusulas de empleo e indemnización:

En lo que respecta a la relación directa entre el fletante y el fletador, la póliza expresa que será regulada por las RLHV por efecto de la cláusula *Paramount*, que además forman parte del régimen legal español, así que se deduce que, en cuanto a esta faceta, en todo lo relativo cuando menos a responsabilidad por daños a la carga y retraso en su entrega, la póliza no producirá ninguna dificultad bajo el ordenamiento español.

Para los casos concretos de responsabilidad por daños a la carga o retraso en su entrega, se presupone que bajo la legislación española, la posición del fletante de una póliza NYPE, en orden a la indemnización por mayores costes y responsabilidades producidos por el cumplimiento de las órdenes comerciales de empleo del fletador, sea más débil que bajo una legislación anglosajona, debido a la

falta de regla general expresa de la LNM para estas cuestiones y su remisión a los propios pactos de la póliza.

Ante un posible conflicto entre órdenes de empleo del buque y seguridad o contaminación a resolver ante un tribunal español, prevalecería la primacía del criterio profesional del capitán, de acuerdo con lo dispuesto en la LNM como Derecho supletorio, ya que nada se especifica en NYPE 2015 que limite lo establecido en esta ley.

Teniendo en cuenta que el régimen de responsabilidad por falta de cumplimiento de sus obligaciones por parte del fletante y del fletador, respecto a los daños ocasionados al buque recogidos en la cláusula 37, viene establecido en la propia póliza NYPE, y que en principio no presenta incompatibilidad con el régimen español, la regulación de estas disposiciones no supondrá ningún conflicto con el ordenamiento jurídico español.

La cláusula 21. *Exceptions* es la clásica cláusula anglosajona de excepciones de responsabilidad que, en este caso, se refiere a toda una serie de eventos que bajo el ordenamiento español serían supuestos de fuerza mayor o caso fortuito. Está bien sentado en la jurisprudencia anglosajona que los supuestos exoneratorios de esta cláusula operan sólo en ausencia de negligencia de quien los alega (así el fletante no podría alegar «error de navegación» si en ese error mediase negligencia). De esta manera, la cláusula «funciona», de acuerdo al sentido dado por sus creadores en un contexto anglosajón, del mismo modo bajo el ordenamiento español.

8.- Respecto al flete:

Respecto al modo de pago del flete y a las consecuencias que puedan derivarse de su incumplimiento, la póliza NYPE 2015 recoge una regulación completa que, además, no encuentra regla imperativa contraria en la LNM, siendo esta última de aplicación en caso de defecto de pacto entre las partes y de forma dispositiva. De ello se deduce que para las partes del contrato, no sería problemático escoger como ley aplicable al contrato la española si quisieran preservar lo establecido en la póliza.

La póliza NYPE 2015 establece su propia regulación pactada entre las partes del contrato respecto a las situaciones que ocasionen periodos *off-hire*, siendo compatible con lo dispuesto en la LNM, que recoge como regla general el «espíritu»

de las cláusulas *off-hire*, y de la de NYPE en particular, y al tiempo no establece limitaciones a la voluntad dispositiva de las partes en este asunto.

Lo establecido en la póliza NYPE respecto al derecho de retención que tiene el fletante no parece contradecir lo dispuesto en la LNM, más bien la complementa. Dicho esto, ante un juez español y aplicando la legislación española, se deberá respetar lo contenido en la póliza, pero en ningún caso este derecho de retención se extenderá, sobre los bienes de sujetos totalmente ajenos a la deuda que se pretende garantizar, más allá de en lo que esos sujetos sean a su vez deudores del fletador. En este sentido, la aplicación del contrato bajo ley española puede limitar la amplitud del derecho de retención respecto a lo esperado bajo otras legislaciones.

9.- Respecto a la utilización del buque dentro de los límites acordados:

De forma general, la LNM está de acuerdo en la aplicación de unos límites de empleo acordados entre las partes, pero exige de forma expresa que los puertos que vaya designando el fletador a lo largo del contrato sean *safe port*. Teniendo en cuenta que nada especifica ni contradice en cuanto a lo redactado y adoptado por las partes en NYPE 2015 respecto a tales límites de empleo del buque, ante un posible pleito a resolver, no supondrá ningún problema la aplicación de lo acordado en la póliza bajo ley española.

10.- Respecto a la responsabilidad relativa a la carga:

Se aplicará al fletante el régimen de responsabilidad del porteador previsto en las RLHV, y ello, circunscrito exclusivamente a la fase de transporte. Con la LNM, en España, este régimen ya es aplicable «de inicio» por directa previsión legal. Dicho esto, se presupone que ante un órgano judicial que aplique el ordenamiento español como ley aplicable al contrato, un posible pleito entre fletante y fletador en cuanto a la responsabilidad relativa a la carga, no supondrá incompatibilidad alguna, pues coinciden tanto el régimen legal como el convencional, ya que la póliza NYPE y la propia legislación española (LNM) aplican el régimen establecido en las RLHV.

Respecto a la responsabilidad relativa a la carga frente a terceros, ante la legislación española, al destinatario le resulta indiferente accionar contra el fletante o contra el fletador. Y teniendo en cuenta que mediante el acuerdo «ICA» pactado en la póliza NYPE 2015, las partes se reparten la responsabilidad de forma que resulta compatible con lo establecido en las normas imperativas de la LNM, la resolución

de un posible conflicto relacionado con los derechos de dicho destinatario, no provocará, en principio, discrepancias entre lo establecido en la póliza y el régimen jurídico español.

CONCLUSIONES FINALES:

1ª.- Determinar el grado de similitud o diferencia del régimen de NYPE 2015 y de la LNM.

De los diez aspectos comparados, la mayoría de ellos no presentan discordancia entre el régimen pactado en la póliza NYPE 2015 y el establecido en la LNM. Tal es el caso de la regulación de la velocidad y el consumo, de la obligación de navegabilidad inicial, de la duración de la disposición del buque y su devolución, de la gestión náutica y comercial, y demás aspectos de similitud.

En otros casos, como la identidad del buque, el lugar y momento de puesta a disposición, o la innavegabilidad en fase de ejecución, no aparecen expresamente regulados en NYPE 2015, sin embargo el régimen legal anglosajón para el cual está «pensada» dicha póliza coincide con lo establecido en el régimen legal español recogido en la LNM.

Respecto a las diferencias surgidas entre el régimen de NYPE 2015 y el de la LNM, más bien se definirían como limitaciones que esta ley impone a lo pactado en la póliza para ciertos aspectos, en el caso de aplicarse el ordenamiento español. Concretamente se puede observar en el tratamiento que hace la LNM sobre la clasificación del buque, limitando la facultad del fletador a rechazar el buque y extinguir el contrato, o en cuanto a la amplitud del derecho de retención que tiene el fletante, que bajo la ley española puede verse limitado respecto a lo esperado bajo otras legislaciones. **De todo ello se deduce la poca relevancia que adquieren estos aspectos de discordancia en comparación con la amplia compatibilidad que presentan ambos regímenes respecto al resto de facetas contrastadas.**

2ª.- Determinar si las diferencias detectadas de NYPE 2015 con la LNM, a su vez son o no «admisibles» por la LNM y resto de la legislación española.

Las diferencias acaecidas entre el régimen de NYPE 2015 y el ordenamiento jurídico español (fundamentalmente la LNM), se subsanan mayoritariamente por dos razones. La primera tiene lugar por el carácter dispositivo que presentan las normas de la LNM en materia de fletamento en cuanto a las relaciones entre fletante y

fletador, respetando lo pactado. La segunda razón reside en la necesidad de concebir una ley que sea consonante con el uso generalizado de las pólizas-tipo, en particular con la NYPE, que representa el contrato estándar de fletamento por tiempo más utilizado para cargas secas en el sector marítimo, y que encuentra apoyo en una interpretación «sociológica» de las normas jurídicas, acogida como criterio legal de interpretación por el artículo 3.1º de nuestro Código Civil. Ambas razones se verifican a lo largo del análisis realizado, donde no sólo se contempla el acatamiento de la LNM a lo pactado entre las partes del contrato, sino también la similitud de ambos regímenes. **Se concluye por tanto que, las diferencias detectadas entre ambas regulaciones son mayoritariamente admisibles. Sólo la cuestión puntual de la limitación de la oponibilidad del derecho de retención del fletante para el cobro del flete frente a mercancías de terceros contratantes con el fletador parece imponer restricciones ineludibles bajo la LNM que potencialmente podrían contravenir la voluntad de las partes.**

3ª.- Determinar si la normativa contenida en NYPE 2015 y en la LNM se complementan o resultan incompatibles, para saber si existen o no cuestiones problemáticas que inclinarían a las partes contractuales a aceptar, o por el contrario a evitar al ordenamiento español como ley aplicable al contrato, y si sería «atractivo» o no acudir a un tribunal español para resolver un posible pleito sobre un contrato con NYPE 2015.

En cuanto a la posibilidad de establecer como ley aplicable al contrato la LNM en cláusula 54 de la póliza NYPE 2015, hay que tener en cuenta previamente ciertos factores condicionantes. Ya hemos visto en las conclusiones anteriores cómo la normativa contenida en NYPE 2015 y en la LNM, en su mayoría, se complementa, y que en buena medida el legislador de la LNM tenía la vista puesta en la realidad anglosajona cuando introdujo mejoras respecto a la normativa española que se venía aplicando al contrato de fletamento, empezando por el propio hecho de regular por primera vez en el ordenamiento español el contrato de fletamento por tiempo. Sin embargo, no hay que perder de vista que el fletamento por tiempo tiene desde sus inicios y seguirá teniendo, una influencia anglosajona determinante, ya que ésta es la que impregna el contenido de las pólizas-tipo del fletamento. En concreto, en el caso de la póliza que aquí estudiamos, los tribunales ingleses llevan más de un siglo resolviendo conflictos generados en virtud de las disposiciones de la póliza NYPE desde su primera revisión en 1913, y cada línea de la redacción de todas sus versiones es una consecuencia de la jurisprudencia generada. En relación a esto

último, aunque la LNM conforma una norma actual, acorde a los usos internacionales, que permite a los operadores del sector continuar utilizando los modelos contractuales existentes, se debe considerar la escasa doctrina jurisprudencial en España respecto a los asuntos surgidos del fletamento por tiempo, y particularmente de asuntos de fletamento por tiempo bajo la LNM (norma con sólo dos años de vigencia, y donde los pleitos bajo su régimen apenas podrían hoy estar aún empezando a llegar al Tribunal Supremo). **Por ello, cabe decir que el ordenamiento español como ley aplicable al fletamento por tiempo, en general, y a un contrato bajo NYPE 2015 en particular, no presenta en general ninguna dificultad insalvable como para ser valorado por los contratantes; sin embargo, en lo atinente a los tribunales nacionales como sede de resolución de pleitos en la materia, sí que puede comportar menor confianza, aunque no por causa de normativa aplicable, sino por falta de jurisprudencia: será necesaria en España una jurisprudencia asentada sobre sentencias acertadas en este ámbito para que resulte atractivo para las partes contractuales optar por tribunales españoles y, eventualmente, por tribunales españoles aplicando la LNM.**

Referencias citadas

1. **Laborda Ortiz, P.** Apuntes Máster Universitario en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima. *Gestión de Fletamentos Marítimos*. Santander : UNICAN, 2015/2016.
2. **Arroyo Martínez, I.** *Compendio de Derecho Marítimo*. 5ª. Madrid : Tecnos, 2014. 9788430963041.
3. **Arroyo Martínez, I.** *Curso de Derecho Marítimo*. 3ª. Madrid : Civitas, 2015. 978-84-470-5267-7.
4. **Todd, P.** *Principles of the Carriage of Goods by Sea*. 1ª. Abingdon : Routledge, 2016. 978-0415743730.
5. **Gabaldón García, J. L. y Ruiz Soroa, J. M.** *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. 3ª. Madrid : Marcial Pons, 2006. pág. 519 a 541. 9788497683128.
6. **Gabaldón García, J. L.** *Curso de Derecho Marítimo Internacional*. 1ª. Madrid : Marcial Pons, 2012. pág. 541 a 569. 9788497689298.
7. **Uría Menéndez.** *Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*. Madrid : s.n., 2014.
8. **Martínez Jiménez, M. I. y Arroyo Martínez, I.** *Los Contratos de Explotación del Buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*. Barcelona : J. M. Bosch, 1991. 84-7698-158-9.
9. **Llorente Gómez de Segura, C.** Capítulo X. El contrato de fletamento. [aut. libro] Fuentes Gómez J. C. et al. *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. 1ª. Madrid : Dykinson, 2015.
10. **Pulido Begines, J. L.** *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*. 1ª. Madrid : Tecnos, 2015. 9788430965984.
11. **Wilson, J. F.** *Carriage of Goods by Sea*. 7ª. Harlow : Pearson, 2010. pág. 85 a 112. 978-1408218938.
12. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Pólizas de Fletamento. Secretaría de la UNCTAD*. Ginebra : Naciones Unidas, 1990.
13. *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Jefatura del Estado*. Madrid : BOE-A-2014-7877, 2015. Texto consolidado.

14. **Gabaldón García, J. L.** *Compendio de Derecho Marítimo Español*. 1ª. Madrid : Marcial Pons, 2016. pág. 157 y 158. 978-84-9123-014-4.
15. **Grupo Wolters Kluwer España.** Wolters Kluwer. *Guías Jurídicas*. [En línea] Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (CENDOJ). <http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Inicio.aspx>.
16. **Emparanza Sobejano, A. y Martín Osante, J. M.** *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. 1ª. Madrid : Marcial Pons, 2015. 978-84-16402-44-1.
17. **Saenz García de Albizu, J.C.** *La Innavegabilidad del Buque en el Transporte Marítimo*. Madrid : Civitas, 1992. pág. 86 y ss.
18. **Ivamy, E.R.H.** *Casebook on Carriage By Sea*. Londres : Lloyd's of London Press, 1979. pág. 225 y ss.
19. **Sáenz García de Albizu, J. C.** El contenido del contrato de fletamento. [aut. libro] A. Emparanza Sobejano y J. M. Martín Osante. *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Madrid : Marcial Pons, 2015, págs. 295-314.
20. **Navas Garatea, M.** *La Navegabilidad del Buque en el Derecho Marítimo Internacional*. 1ª. s.l. : Gobierno Vasco, 2013. 9788445732984.
21. **FONASBA.** *Time Charter Interpretation Code 2000*.
22. **BIMCO, ASBA and the SMF.** *NYPE 2015 Explanatory Notes*.

ANEXOS

I.- ANEXO: NYPE 1993

Code Name: "NYPE 93"

Recommended by:
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
The Federation of National Associations of
Ship Brokers and Agents (FONASBA)



TIME CHARTER®

New York Produce Exchange Form

Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.

November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th, 1961; September 14th 1993.

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in				1
this	day of	19		2
Between				3
Owners of the Vessel described below, and				4
				5
				6
Charterers.				7
				8
<u>Description of Vessel</u>				9
Name	Flag	Built	(year).	10
Port and number of Registry				11
Classed				12
Deadweight		long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and		13
stores not exceeding		long*/metric* tons) on a salt water draft of		14
on summer freeboard.				15
Capacity		cubic feet grain	cubic feet bale space.	16
Tonnage	GT/GRT.			17
Speed about		knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum		18
Force	on the Beaufort wind scale, on a consumption of about		long*/metric*	19
tons of				20
* Delete as appropriate.				21
For further description see Appendix "A" (if applicable)				22
1. <u>Duration</u>				23
The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period				24
of				25
				26
				27
			within below mentioned trading limits.	28
2. <u>Delivery</u>				29
The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at				30
				31
				32
			The Vessel on her delivery	33
shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted				34
for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear				35
simultaneously.				36
The Owners shall give the Charterers not less than			days notice of expected date of	37

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 93 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

delivery.	38
3. On-Off Hire Survey	39
Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree. If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party. On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time.	40 41 42 43 44 45 46 47
4. Dangerous Cargo/Cargo Exclusions	48
(a) The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry and of ports of shipment and discharge and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive materials,	49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64
(b) If IMO-classified cargo is agreed to be carried, the amount of such cargo shall be limited to tons and the Charterers shall provide the Master with any evidence he may reasonably require to show that the cargo is packaged, labelled, loaded and stowed in accordance with IMO regulations, failing which the Master is entitled to refuse such cargo or, if already loaded, to unload it at the Charterers' risk and expense.	65 66 67 68 69
5. Trading Limits	70
The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within	71 72
excluding	73
as the Charterers shall direct.	74 75 76
6. Owners to Provide	77
The Owners shall provide and pay for the insurance of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including 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 the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew.	78 79 80 81 82
7. Charterers to Provide	83
The Charterers, while the Vessel is on hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory watchmen and cargo watchmen and compulsory garbage disposal), all communication expenses pertaining to the Charterers' business at cost, pilotages,	84 85 86

lowages, 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 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. All other fumigations shall be for the Charterers' account after the Vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage and fittings at their cost and in their time.

8. Performance of Voyages

(a) The Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashings, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.

(b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

9. Bunkers

(a) 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.

(b) The Charterers shall supply bunkers of a quality suitable for burning in the Vessel's engines and auxiliaries and which conform to the specification(s) as set out in Appendix A.

The Owners reserve their right to make a claim against the Charterers for any damage to the main engines or the auxiliaries caused by the use of unsuitable fuels or fuels not complying with the agreed specification(s). Additionally, if bunker fuels supplied do not conform with the mutually agreed specification(s) or otherwise prove unsuitable for burning in the Vessel's engines or auxiliaries, the Owners shall not be held responsible for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption, nor for any time lost and any other consequences.

10. Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices

The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \$ U.S. currency, daily, or \$ U.S. currency per ton on the Vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on summer freeboard, per 30 days, 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

unless otherwise mutually agreed.

The Charterers shall give the Owners not less than	days notice of the Vessel's	135
expected date and probable port of redelivery.		136
For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be		137
adjusted to GMT.		138
11. Hire Payment		139
(a) <i>Payment</i>		140
Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in		141
, viz		142
		143
		144
	in	145
	currency, or in United States Currency, in funds available to the	146
Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate		147
amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day		148
as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire,		149
or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to		150
withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners)		151
may otherwise have on the Charterers.		152
At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the		153
hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold		154
the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever		155
for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire		156
shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the		157
Charterers' account.		158
(b) <i>Grace Period</i>		159
Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors		160
or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners		161
clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the		162
failure, and when so rectified within those	days following the Owners' notice, the payment shall	163
stand as regular and punctual.		164
Failure by the Charterers to pay the hire within	days of their receiving the Owners' notice as	165
provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above.		166
(c) <i>Last Hire Payment</i>		167
Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate		168
payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and		169
the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking		170
into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for		171
the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the		172
balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be		173
refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.		174
(d) <i>Cash Advances</i>		175
Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required		176
by the Owners, subject to 2% percent commission and such advances shall be deducted from the hire.		177
The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.		178
12. Berths		179

The Vessel shall be loaded and discharged in any safe dock or at any safe berth or safe place that Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat at any time of tide.

13. Spaces Available

(a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (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 the Vessel's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.

(b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature caused to the Vessel as a result of the carriage of deck cargo and which would not have arisen had deck cargo not been loaded.

14. Supercargo and Meals

The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for the Master's table, the Charterers paying at the rate of per day. The Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by the Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of per meal for all such victualling.

15. Sailing Orders and Logs

The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs 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 such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.

16. Delivery/Cancelling

If required by the Charterers, time shall not commence before Vessel not be ready for delivery on or before but not later than and should the hours, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.

Extension of Cancelling

If the Owners warrant that, despite the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, and provided the Owners are able to state with reasonable certainty the date on which the Vessel will be ready, they may, at the earliest seven days before the Vessel is expected to sail for the port or place of delivery, require the Charterers to declare whether or not they will cancel the Charter Party. Should the Charterers elect not to cancel, or should they fail to reply within two days or by the cancelling date, whichever shall first occur, then the seventh day after the expected date of readiness for delivery as notified by the Owners shall replace the original cancelling date. Should the Vessel be further delayed, the Owners shall be entitled to require further declarations of the Charterers in accordance with this Clause.

17. Off Hire

In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of

hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. 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 or where permitted in lines 257 to 258 hereunder, the hire is 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. All bunkers used by the Vessel while off hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. 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 bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.	226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236
18. Sublet	237
Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.	238 239 240
19. Drydocking	241
The Vessel was last drydocked	242
*(a) The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances.	243 244 245
*(b) Except in case of emergency no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.	246 247
* Delete as appropriate	248
20. Total Loss	249
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.	250 251
21. Exceptions	252
The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	253 254 255
22. Liberties	256
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.	257 258
23. Liens	259
The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.	260 261 262 263
The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time.	264 265 266 267

24. Salvage	268
All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and crew's proportion.	269 270
25. General Average	271
General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof, in currency.	272 273 274
The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of the Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof and will include the "New Jason Clause" as per Clause 31.	275 276 277 278
Time charter hire shall not contribute to general average.	279
26. Navigation	280
Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.	281 282 283
27. Cargo Claims	284
Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement of February 1970, as amended May, 1984, or any subsequent modification or replacement thereof.	285 286 287
28. Cargo Gear and Lights	288
The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel which is as follows:	289 290 291 292
providing gear (for all derricks or cranes) capable of lifting capacity as described. The Owners shall also provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any gear on board the Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on hire.	293 294 295 296 297 298 299 300 301 302
29. Crew Overtime	303
In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by the Charterers or their agents, the Charterers shall pay the Owners, concurrently with the hire or pro rata.	304 305 306
30. Bills of Lading	307
(a) The Master shall sign the bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates or tally clerk's receipts. However, the Charterers may sign bills of lading or waybills on behalf of the Master, with the Owner's prior written authority, always in conformity with mates or tally clerk's receipts.	308 309 310

(b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or by the Master at their request.	311 312 313 314
(c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at Charterers', Shippers' and Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel, or her Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused."	315 316 317
31. Protective Clauses	318
This Charter Party is subject to the following clauses all of which are also to be included in all bills of lading or waybills issued hereunder:	319 320
(a) CLAUSE PARAMOUNT	321
"This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, 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 applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."	322 323 324 325 326 327 328
and	329
(b) BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE	330
"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 insofar 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."	331 332 333 334 335 336 337
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."	338 339 340
and	341
(c) NEW JASON CLAUSE	342
"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."	343 344 345 346 347 348
If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if 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."	349 350 351 352
and	353
(d) U.S. TRADE - DRUG CLAUSE	354
"In pursuance of the provisions of the U.S. Anti Drug Abuse Act 1986 or any re-enactment thereof, the Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and marijuana to be loaded or concealed on board the Vessel."	355 356 357

Non-compliance with the provisions of this clause shall amount to breach of warranty for consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, as a result of the Charterers' breach of the provisions of this clause shall be for the Charterer's account and the Vessel shall remain on hire.

Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' non-compliance with the provisions of this clause, the Charterers shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their expense put up the bails to secure release of the Vessel.

The Owners shall remain responsible for all time lost and all expenses incurred, including fines, in the event that unmanifested narcotic drugs and marijuana are found in the possession or effects of the Vessel's personnel."

and

(e) WAR CLAUSES

"(i) No contraband of war shall be shipped. The Vessel shall not be required, without the consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration of war or not, where the Vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces).

(ii) If such consent is given by the Owners, the Charterers will pay the provable additional cost of insuring the Vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not exceeding a valuation of In addition, the Owners may purchase and the Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a government program, the Vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone.

(iii) In the event of the existence of the conditions described in (i) subsequent to the date of this Charter, or while the Vessel is on hire under this Charter, the Charterers shall, in respect of voyages to any such port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities.

(iv) Any war bonus to officers and crew due to the Vessel's trading or cargo carried shall be for the Charterers' account."

32. War Cancellation

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:

either the Owners or the Charterers may cancel this Charter Party. Whereupon, the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 10; 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 11 and except as aforesaid all other provisions of this Charter Party shall apply until redelivery.

33. Ice

The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area

where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging. Subject to the Owners' prior approval the Vessel is to follow ice-breakers when reasonably required with regard to her size, construction and ice class.

34. Requisition

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by the Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party. If the period of requisition exceeds months, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim may be made by either party.

35. Stevedore Damage

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing as soon as practical but not later than 48 hours after any damage is discovered. Such notice to specify the damage in detail and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.

(a) In case of any and all damage(s) affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage(s) at their expense and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.

(b) Any and all damage(s) not described under point (a) above shall be repaired at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or the expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.

36. Cleaning of Holds

The Charterers shall provide and pay extra for sweeping and/or washing and/or cleaning of holds between voyages and/or between cargoes provided such work can be undertaken by the crew and is permitted by local regulations, at the rate of per hold.

In connection with any such operation, the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed by the port or any other authority. The Charterers shall have the option to re-deliver the Vessel with unclean/unswept holds against a lumpsum payment of in lieu of cleaning.

37. Taxes

Charterers to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners).

38. Charterers' Colors

The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.

39. Laid up Returns	450
The Charterers shall have the benefit of any return insurance premium receivable by the Owners from their underwriters as and when received from underwriters by reason of the Vessel being in port for a minimum period of 30 days if on full hire for this period or pro rata for the time actually on hire.	451 452 453
40. Documentation	454
The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel that may be required to permit the Vessel to trade within the agreed trade limits, including, but not limited to certificates of financial responsibility for oil pollution, provided such oil pollution certificates are obtainable from the Owners' P & I club, valid international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, valid certificate of registry and certificates relating to the strength and/or serviceability of the Vessel's gear.	455 456 457 458 459
41. Stowaways	460
(a) (i) The Charterers warrant to exercise due care and diligence in preventing stowaways in gaining access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers.	461 462 463
(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, this shall amount to breach of charter for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire.	464 465 466 467 468 469 470
(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of charter according to sub-clause (a)(ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.	471 472 473 474
(b) (i) If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, stowaways have gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire.	475 476 477 478
(ii) Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, the Owners shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.	479 480 481 482
42. Smuggling	483
In the event of smuggling by the Master, Officers and/or crew, the Owners shall bear the cost of any fines, taxes, or imposts levied and the Vessel shall be off hire for any time lost as a result thereof.	484 485
43. Commissions	486
A commission of _____ percent is payable by the Vessel and the Owners to _____	487 488 489 490
on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.	491
44. Address Commission	492
An address commission of _____ percent is payable to _____	493

	494
	495
on hire earned and paid under this Charter.	496
45. Arbitration	497
(a) NEW YORK	498
All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and subject to U.S. Law:	499
	500
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.	501
	502
	503
	504
	505
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$	** 506
the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	507
	508
(b) LONDON	509
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 Shipping, 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.	510
	511
	512
	513
	514
	515
	516
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$	** 517
the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	518
	519
<i>*Delete para (a) or (b) as appropriate</i>	520
<i>** 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.</i>	521
	522
If mutually agreed, clauses to , both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in this Charter Party.	523
	524
APPENDIX "A"	525
To Charter Party dated	526
Between	527
and	528
	529
Further details of the Vessel:	530

II.- ANEXO: NYPE 2015



ASBA



BIMCO

SMF Singapore
Maritime
Foundation

NYPE 2015

TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form

November 6th, 1913 – Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th 1981; September 14th 1993; June 3rd, 2015.

- 1 **THIS CHARTER PARTY**, made and concluded in [Click here to enter text..](#) this [Click here to enter text..](#) day of [Click here to](#)
2 [enter text.](#) 20 [Click here to enter text.](#)
- 3 Between **Choose an item.** of [Click here to enter text.](#)
- 4 as ***Registered Owners/*Disponent Owners/*Time Chartered Owners** (the "Owners") of the Vessel
5 described below
- 6 **delete as applicable*
- 7 Name: **Choose an item.**
- 8 IMO Number: [Click here to enter text.](#)
- 9 Flag: [Click here to enter text.](#)
- 10 Built (year): [Click here to enter text.](#)
- 11 Deadweight All Told: [Click here to enter text.](#) metric tons
- 12 (For Vessel's charter party description see Appendix A (Vessel Description)),
- 13 and **Choose an item.** Charterers of [Click here to enter text.](#) (the "Charterers")
- 14 This Charter Party shall be performed subject to all the terms and conditions herein consisting of this
15 main body including any additional clauses and addenda, if applicable, as well as Appendix A attached
16 hereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of any additional clauses and Appendix A
17 shall prevail over those of the main body to the extent of such conflict, but no further.

18 **1. Duration/Trip Description**

- 19 (a) The Owners agree to let, and the Charterers agree to hire, the Vessel from the time of delivery, for
20 Click here to enter text.. within below mentioned trading limits.
- 21 (b) Trading Limits - The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe
22 places within the following trading limits Click here to enter text.. as the Charterers shall direct.
- 23 (c) Berths - The Vessel shall be loaded and discharged in any safe anchorage or at any safe berth or
24 safe place that the Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie
25 and depart always afloat.
- 26 (d) The Vessel during loading and/or discharging may lie safely aground at any safe berth or safe
27 place where it is customary for vessels of similar size, construction and type to lie at the following
28 areas/ports Click here to enter text. (if this space is left blank then this sub-clause 1(d) shall not apply), if
29 so requested by the Charterers, provided it can do so without suffering damage.
30
- 31 The Charterers shall indemnify the Owners for any loss, damage, costs, expenses or loss of time,
32 including any underwater inspection required by class, caused as a consequence of the Vessel
33 lying aground at the Charterers' request.
- 34 (e) Sublet - The Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time
35 covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this
36 Charter Party.

37 **2. Delivery**

- 38 (a) The Vessel shall be delivered to the Charterers at Click here to enter text. (state port or place).
- 39
- 40 (b) The Vessel on delivery shall be seaworthy and in every way fit to be employed for the intended
41 service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear
42 simultaneously, and, with full complement of Master, officers and ratings who meet the Standards
43 for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) requirements for a vessel of her
44 tonnage.
- 45 (c) The Vessel's holds shall be clean and in all respects ready to receive the intended cargo, or if no
46 intended cargo, any permissible cargo:
- 47 (i) On *delivery; or
- 48 (ii) On *arrival at first loading port if different from place of delivery. If the Vessel fails hold
49 inspection then the Vessel shall be off-hire from the time of rejection until the Vessel has passed a
50 subsequent inspection.
- 51 **(c)(i) and (c)(ii) are alternatives; delete as appropriate. If no deletion then Sub-clause (c)(i) shall apply.*
- 52 (d) The Owners shall keep the Charterers informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the
53 Vessel at the delivery port or place, the Owners shall serve the Charterers with Click here to enter text.
54 days' approximate and Click here to enter text. days' definite notices of the Vessel's delivery. Following
55 the tender of any such notice the Owners shall give or allow to be given to the Vessel only such
56 further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow delivery to
57 occur on or before the date notified. The Owners shall give the Charterers and/or their local agents
58 notice of delivery when the Vessel is in a position to come on hire.

59 Vessel itinerary prior to delivery: [Click here to enter text.](#)

60 (e) Acceptance of delivery of the Vessel by the Charterers shall not prejudice their rights against the
61 Owners under this Charter Party.

62 **3. Laydays/Cancelling**

63 If required by the Charterers, time on hire shall not commence before [Click here to enter text.](#) (local time)
64 and should the Vessel not have been delivered on or before [Click here to enter text.](#) (local time) at the port
65 or place stated in Sub-clause 2(a), the Charterers shall have the option of cancelling this Charter
66 Party at any time but not later than the day of the Vessel's notice of delivery.

67 **4. Redelivery**

68 (a) The Vessel shall be redelivered to the Owners in like good order and condition, ordinary wear and
69 tear excepted, at [Click here to enter text.](#) (*state port or place*)

70 (b) The Charterers shall keep the Owners informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the
71 Vessel at the redelivery port or place, the Charterers shall serve the Owners with [Click here to enter text.](#)
72 days' approximate and [Click here to enter text.](#) days' definite notices of the Vessel's redelivery. Following
73 the tender of any such notices the Charterers shall give or allow to be given to the Vessel only such
74 further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow redelivery to
75 occur on or before the date notified.

76 (c) Acceptance of redelivery of the Vessel by the Owners shall not prejudice their rights against the
77 Charterers under this Charter Party.

78 **5. On/Off-Hire Survey**

79 Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors,
80 for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port
81 respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining the quantity of
82 bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each
83 occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting
84 forth items upon which the surveyors cannot agree.

85 If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such
86 party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the
87 other party.

88 Any time lost as a result of the on-hire survey shall be for the Owners' account and any time lost as
89 a result of the off-hire survey shall be for the Charterers' account.

90 **6. Owners to Provide**

91 (a) The Owners shall provide and pay for the insurances of the Vessel, except as otherwise provided,
92 and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, boiler water and
93 lubricating oil; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges
94 for port services pertaining to the crew/crew visas; shall maintain the Vessel's class and keep her in
95 a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a
96 full complement of Master, officers and ratings.

97 (b) The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the
98 Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage

- 99 Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates relating
100 to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear. Such documentation shall be
101 maintained during the currency of the Charter Party as necessary.
- 102 Owners shall also provide and maintain such Certificates of Financial Responsibility for oil pollution
103 to permit the Vessel to trade within the agreed limits as may be required at the commencement of
104 the Charter Party. However, in the event that, at the time of renewal, a Certificate of Financial
105 Responsibility is unavailable in the market place, or, the premium for same increases significantly
106 over the course of the Charter Party, then Owners and Charterers shall discuss each with the other
107 to find a mutually agreeable solution for same, failing such solution the port(s) that require said
108 Certificate of Financial Responsibility are to be considered as added to the Vessel's trading
109 exclusions. (See also Clause 18 (Pollution)).
- 110 (c) The Vessel to work night and day if required by the Charterers, with crew opening and closing
111 hatches, when and where required and permitted by shore labor regulations, otherwise shore labor
112 for same shall be for the Charterers' account.
- 113 **7. Charterers to Provide**
- 114 (a) The Charterers, while the Vessel is on-hire, shall provide and pay for all the bunkers except as
115 otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory garbage disposal), compulsory
116 gangway watchmen and cargo watchmen, compulsory and/or customary pilotages, canal dues,
117 towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew
118 members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but
119 when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by
120 stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners.
- 121 (b) Fumigations ordered because of illness of the crew or for infestations prior to delivery under this
122 Charter Party shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or
123 ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers'
124 account.
- 125 (c) The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage, lashing materials and also any extra
126 fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of
127 any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their
128 dunnage, fittings and lashing materials at their cost and in their time.
- 129 **8. Performance of Voyages**
- 130 (a) Subject to Clause 38 (Slow Steaming) the Master shall perform the voyages with due despatch and
131 shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with
132 the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and
133 directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform
134 all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing,
135 dunnaging, unlashings, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of
136 the Master.
- 137 (b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or
138 officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if
139 necessary, make a change in appointments.

140 **9. Bunkers**

141 (a) Bunker quantities and prices

142 *(i) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery or any termination of this Charter
143 Party, shall take over and pay for all bunkers remaining on board the Vessel as hereunder. The
144 Vessel's bunker tank capacities shall be at the Charterers' disposal. Bunker quantities and prices
145 on delivery /redelivery to be [Click here to enter text.](#)

146 *(ii) The Owners shall provide sufficient bunkers onboard to perform the entire time charter trip.
147 The Charterers shall not bunker the Vessel, and shall pay with the first hire payment for the
148 mutually agreed estimated bunker consumption for the trip, namely [Click here to enter text.](#) metric tons at
149 [Click here to enter text.](#) (price). Upon redelivery any difference between estimated and actual
150 consumption shall be paid by the Charterers or refunded by the Owners as the case may be.

151 *(iii) The Charterers shall not take over and pay for bunkers Remaining On Board at delivery but
152 shall redeliver the Vessel with about the same quantities and grades of bunkers as on delivery. Any
153 difference between the delivery quantity and the redelivery quantity shall be paid by the Charterers
154 or the Owners as the case may be. The price of the bunkers shall be the net contract price paid by
155 the receiving party, as evidenced by suppliers' invoice or other supporting documents.

156 **(i), (ii) and (iii) are alternatives; delete as applicable. If neither Sub-clause (i), (ii) nor (iii) is deleted*
157 *then Sub-clause (i) shall apply.*

158 (b) Bunkering Prior to Delivery/Redelivery

159 Provided that it can be accomplished at ports of call, without hindrance to the working or operation
160 of or delay to the Vessel, and subject to prior consent, which shall not be unreasonably withheld,
161 the Owners shall allow the Charterers to bunker for their account prior to delivery and the
162 Charterers shall allow the Owners to bunker for their account prior to redelivery. If consent is given,
163 the party ordering the bunkering shall indemnify the other party for any delays, losses, costs and
164 expenses arising therefrom.

165 (c) Bunkering Operations and Sampling

166 (i) The Chief Engineer shall co-operate with the Charterers' bunkering agents and fuel suppliers
167 during bunkering. Such cooperation shall include connecting/disconnecting hoses to the Vessel's
168 bunker manifold, attending sampling, reading gauges or meters or taking soundings, before, during
169 and/or after delivery of fuels.

170 (ii) During bunkering a primary sample of each grade of fuels shall be drawn in accordance with the
171 International Maritime Organization (IMO) Resolution Marine Environment Protection Committee
172 (MEPC) MEPC.182(59) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance
173 with the Marine Pollution Convention (MARPOL) 73/78 Annex VI or any subsequent amendments
174 thereof. Each primary sample shall be divided into no fewer than five (5) samples; one sample of
175 each grade of fuel shall be retained on board for MARPOL purposes and the remaining samples of
176 each grade distributed between the Owners, the Charterers and the bunker suppliers.

177 (iii) The Charterers warrant that any bunker suppliers used by them to bunker the Vessel shall
178 comply with the provisions of Sub-clause (c)(ii) above.

179 (iv) Bunkers of different grades, specifications and/or suppliers shall be segregated into separate
180 tanks within the Vessel's natural segregation. The Owners shall not be held liable for any restriction
181 in bunker capacity as a result of segregating bunkers as aforementioned.

182 (d) Bunker Quality and Liability

183 (i) The Charterers shall supply bunkers of the agreed specifications and grades: [Click here to enter text.](#)
184 The bunkers shall be of a stable and homogeneous nature and suitable for burning in the Vessel's
185 engines and/or auxiliaries and, unless otherwise agreed in writing, shall comply with the
186 International Organization for Standardization (ISO) standard 8217:2012 or any subsequent
187 amendments thereof. If ISO 8217:2012 is not available then the Charterers shall supply bunkers
188 which comply with the latest ISO 8217 standard available at the port or place of bunkering.

189 (ii) The Charterers shall be liable for any loss or damage to the Owners or the Vessel caused by
190 the supply of unsuitable fuels and/or fuels which do not comply with the specifications and/or
191 grades set out in Sub-clause (d)(i) above, including the off-loading of unsuitable fuels and the
192 supply of fresh fuels to the Vessel. The Owners shall not be held liable for any reduction in the
193 Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption nor for any time lost and any
194 other consequences arising as a result of such supply.

195 (e) Fuel Testing Program

196 Should the Owners participate in a recognized fuel testing program one of the samples retained by
197 the Owners shall be forwarded for such testing. The cost of same shall be borne by the Owners
198 and if the results of the testing show the fuel not to be in compliance with ISO 8217:2012, or any
199 subsequent amendment thereof, or such other specification as may be agreed, the Owners shall
200 notify the Charterers and provide a copy of the report as soon as reasonably possible.

201 In the event the Charterers call into question the results of the testing, a fuel sample drawn in
202 accordance with IMO Resolution MEPC.96(47) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for
203 Determination of Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 or any subsequent amendments
204 thereof, shall be sent to a mutually agreed, qualified and independent laboratory whose analysis as
205 regards the characteristics of the fuel shall be final and binding on the parties concerning the
206 characteristics tested for. If the fuel sample is found not to be in compliance with the specification
207 as agreed in the paragraph above, the Charterers shall meet the cost of this analysis, otherwise
208 same shall be for the Owners' account.

209 (f) Bunker Fuel Sulphur Content

210 (i) Without prejudice to anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall supply
211 fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to comply with the
212 maximum sulphur content requirements of any emission control area when the Vessel is ordered to
213 trade within that area.

214 The Charterers also warrant that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker
215 surveyors used by the Charterers to supply such bunkers shall comply with Regulations 14 and 18
216 of MARPOL Annex VI, including the Guidelines in respect of sampling and the provision of bunker
217 delivery notes.

218 The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss,
219 liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply
220 with this Sub-clause (f)(i).

221 (ii) Provided always that the Charterers have fulfilled their obligations in respect of the supply of
222 fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Owners warrant that:

223 1. the Vessel shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI and with the
224 requirements of any emission control area; and

225 2. the Vessel shall be able to consume fuels of the required sulphur content,
226 when ordered by the Charterers to trade within any such area.

227 Subject to having supplied the Vessel with fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the
228 Charterers shall not otherwise bear any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or
229 resulting from the Vessel's failure to comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI.

230 (iii) For the purpose of this Clause, "emission control area" shall mean an area as stipulated in
231 MARPOL Annex VI and/or an area regulated by regional and/or national authorities such as, but
232 not limited to, the European Union (EU) and the United States (US) Environmental Protection
233 Agency.

234 (g) Grades and Quantities of Bunkers on Redelivery

235 Unless agreed otherwise, the Vessel shall be redelivered with the same grades and about the
236 same quantities of bunkers as on delivery; however, the grades and quantities of bunkers on
237 redelivery shall always be appropriate and sufficient to allow the Vessel to reach safely the nearest
238 port at which fuels of the required types are available.

239 **10. Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses**

240 (a) The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of [Click here to enter text.](#) per
241 day or pro rata for any part of a day, commencing on and from the time of her delivery, as
242 aforesaid, including the overtime of crew; hire to continue until the time of her redelivery to the
243 Owners as per Clause 4 (Redelivery) (unless Vessel lost).

244 Unless otherwise mutually agreed, the Charterers shall have the option to redeliver the Vessel with
245 unclean/unswept holds against a lumpsum payment of [Click here to enter text.](#) in lieu of hold cleaning, to
246 the Owners (unless Vessel lost).

247 The Owners shall victual pilots and such other persons as authorized by the Charterers or their
248 agents. While on-hire, the Charterers shall pay the Owners along with the hire payments, [Click here to](#)
249 [enter text.](#) per thirty (30) days or pro rata, to cover all Communications, Victualing and Expenses
250 properly incurred by the Vessel under the Charterers' employment.

251 For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of this Charter
252 Party shall be adjusted to Coordinated Universal Time (UTC).

253 (b) Hold Cleaning/Residue Disposal

254 (i) The Charterers may request the Owners to direct the crew to sweep and/or wash and/or clean
255 the holds between voyages and/or between cargoes against payment at the rate of [Click here to enter](#)
256 [text.](#) per hold, provided the crew is able safely to undertake such work and is allowed to do so by
257 local regulations. In connection with any such operation the Owners shall not be responsible if the
258 Vessel's holds are not accepted or passed. Time for cleaning shall be for the Charterers' account.

259 (ii) Unless this Charter Party is concluded for a single laden leg, all cleaning agents and additives
260 (including chemicals and detergents) required for cleaning cargo holds shall be supplied and paid
261 for by the Charterers. The Charterers shall provide the Owners with a dated and signed statement
262 identifying cleaning agents and additives that, in accordance with IMO Resolution 219(63)
263 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V, are not substances harmful to the marine
264 environment and do not contain any component known to be carcinogenic, mutagenic or
265 reprotoxic.

266 (iii) Throughout the currency of this Charter Party and at redelivery, the Charterers shall remain
267 responsible for all costs and time, including deviation, if any, associated with the removal and
268 disposal of cargo related residues and/or hold washing water and/or cleaning agents and
269 detergents and/or waste. Removal and disposal as aforesaid shall always be in accordance with
270 and as defined by MARPOL Annex V, or other applicable rules.

271 **11. Hire Payment**

272 (a) Payment

273 Payment of Hire shall be made without deductions due to Charterers' bank charges so as to be
274 received by the Owners or their designated payee into the bank account as follows [Click here to enter text.](#)
275 in the currency stated in Clause 10 (Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and
276 Expenses), in funds available to the Owners on the due date, fifteen (15) days in advance, and for
277 the last fifteen (15) days or part of same the approximate amount of hire, and should the same not
278 cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so
279 required by the Owners. The first payment of hire shall be due on delivery.

280 (b) Grace Period

281 Where there is failure to make punctual payment of hire due, the Charterers shall be given by the
282 Owners three (3) Banking Days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to
283 rectify the failure, and when so rectified within those three (3) Banking Days (as recognized at the
284 agreed place of payment and the place of currency of the Charter Party) following the Owners'
285 notice, the payment shall stand as punctual.

286 (c) Withdrawal

287 Failure by the Charterers to pay hire due in full within three (3) Banking Days of their receiving a
288 notice from Owners under Sub-clause 11(b) above shall entitle the Owners, without prejudice to
289 any other rights or claims the Owners may have against the Charterers:

290 (i) to withdraw the Vessel from the service of the Charterers;

291 (ii) to damages, if they withdraw the Vessel, for the loss of the remainder of the Charter Party.

292 (d) Suspension

293 At any time while hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw,
294 be entitled to withhold the performance of any and all obligations hereunder and shall have no
295 responsibility whatsoever for any consequences thereof, and Charterers hereby indemnify the
296 Owners for all legitimate and justifiable actions taken to secure their interests, and hire shall
297 continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the
298 Charterers' account.

299 (e) Last Hire Payment

300 Should the Vessel be on her voyage towards port/place of redelivery at the time the last
301 payment(s) of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the
302 estimated time necessary to complete the voyage, including the deduction of estimated
303 disbursements for the Owners' account before redelivery. Should said payments not cover the
304 actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due.

- 305 Unless Sub-clause 9(a)(ii) or (iii) has been agreed, the Charterers shall have the right to deduct the
306 value of bunkers on redelivery from last sufficient hire payment(s).
- 307 When the Vessel has been redelivered, any difference in hire and bunkers is to be refunded by the
308 Owners or paid by the Charterers within five (5) Banking Days, as the case may be.
- 309 (f) Cash Advances
- 310 Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as
311 required by the Owners, subject to two and a half (2.5) per cent commission and such advances
312 shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the
313 application of such advances.
- 314 **12. Speed and Consumption**
- 315 (a) Upon delivery and throughout the duration of this Charter Party the Vessel shall be capable of
316 speed and daily consumption rates as stated in Appendix A in good weather on all sea passages
317 with wind up to and including Force four (4) as per the Beaufort Scale and sea state up to and
318 including Sea State three (3) as per the Douglas Sea Scale (unless otherwise specified in
319 Appendix A). Any period during which the Vessel's speed is deliberately reduced to comply with the
320 Charterers' orders/requirements (unless slow steaming or eco speed warranties have been given in
321 Appendix A) or for reasons of safety or while navigating within narrow or restricted waters or when
322 assisting a vessel in distress or when saving or attempting to save life or property at sea, shall be
323 excluded from performance calculations.
- 324 (b) The Charterers shall have the option of using their preferred weather routing service. The Master
325 shall comply with the reporting procedure of the Charterers' weather routing service and shall
326 follow routing recommendations from that service provided that the safety of the Vessel and/or
327 cargo is not compromised.
- 328 (c) The actual route taken by the Vessel shall be used as the basis of any calculation of the Vessel's
329 performance.
- 330 (d) If the speed of the Vessel is reduced and/or fuel oil consumption increased, the Charterers may
331 submit to the Owners a documented claim limited to the estimated time lost and/or the additional
332 fuel consumed, supported by a performance analysis from the weather routing service established
333 in accordance with this Clause. The cost of any time lost shall be off-set against the cost of any fuel
334 saved and vice versa.
- 335 (e) In the event that the Owners contest such claim then the Owners shall provide copies of the
336 Vessel's deck logs for the period concerned and the matter shall be referred to an independent
337 expert or alternative weather service selected by mutual agreement, whose report shall take
338 Vessel's log data and the Charterers' weather service data into consideration and whose
339 determination shall be final and binding on the parties. The cost of such expert report shall be
340 shared equally.
- 341 **13. Spaces Available**
- 342 (a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can
343 reasonably and safely stow and carry), also accommodation for supercargo, if carried, shall be at
344 the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's Master,
345 officers, ratings, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and bunkers.

- 346 (b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the
347 Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature howsoever caused to
348 the deck cargo which would not have arisen had the deck cargo not been loaded. Bills of Lading
349 shall be issued as per Clause 31(c).
- 350 **14. Supercargo**
- 351 The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the
352 Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with
353 free accommodation and meals same as provided for the Master's table. The Charterers and the
354 supercargo are required to sign the standard letter of waiver and indemnity recommended by the
355 Vessel's Protection and Indemnity Association before the supercargo comes on board the Vessel.
- 356 **15. Sailing Orders and Logs**
- 357 The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing
358 directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and
359 engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and
360 shall furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such
361 deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of
362 bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.
- 363 **16. Cargo Exclusions**
- 364 The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise, excluding any goods of a
365 dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the
366 requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's
367 registry, and of ports of loading and discharge, and of any intermediate countries or ports through
368 whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing in addition
369 the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives,
370 nuclear and radioactive material, [Click here to enter text.](#)
- 371 **17. Off-Hire**
- 372 In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or ratings, or
373 deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding,
374 detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the
375 Charterers, their sub-charterers, servants, agents or sub-contractors are responsible), or detention
376 by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies, or detention by average
377 accidents to the Vessel or cargo, unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo,
378 drydocking for the purpose of examination, cleaning and/or painting of underwater parts and/or
379 repair, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire
380 and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back
381 during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than
382 accident to the cargo or where permitted in Clause 22 (Liberties) hereunder, the hire to be
383 suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or
384 equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by
385 the Vessel while off-hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven
386 into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports
387 with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for
388 the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of,
389 any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers
390 consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.

391 Bunkers used by the Vessel while off-hire and the cost of replacing same shall be for the Owners'
392 account and therefore deducted from the hire.

393 **18. Pollution**

394 The Owners shall provide for standard oil pollution coverage equal to the level customarily offered
395 by the International Group of P&I Clubs, together with the appropriate certificates to that effect.
396 (See also Clause 6 (Owners to Provide)).

397 **19. Drydocking**

398 The Vessel was last drydocked [Click here to enter text.](#)

399 Except in case of emergency or under Clause 52(b), no drydocking shall take place during the
400 currency of this Charter Party.

401 **20. Total Loss**

402 Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss
403 or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.

404 **21. Exceptions**

405 The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents
406 of the seas, rivers, machinery, boilers and navigation, and errors of navigation throughout this
407 Charter Party, always mutually excepted.

408 **22. Liberties**

409 The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and be towed, to assist vessels
410 in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.

411 **23. Liens**

412 The Owners shall have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights (including deadfreight
413 and demurrage) belonging or due to the Charterers or any sub-charterers, for any amounts due
414 under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a
415 lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess
416 deposit to be returned at once.

417 The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or
418 encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The
419 Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies
420 or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners.

421 **24. Salvage**

422 All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting
423 the Owners' and the Charterers' expenses and crew's proportion.

424 **25. General Average**

425 General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and settled in US dollars
426 in the same place as stipulated in Clause 54 (Law and Arbitration). The Charterers shall procure

427 that all bills of lading issued during the currency of this Charter Party will contain a provision to the
428 effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and will
429 include the "New Jason Clause" as per Clause 33(c). Time charter hire will not contribute to general
430 average.

431 **26. Navigation**

432 Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Charterers. The Owners
433 shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance,
434 crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

435 **27. Cargo Claims**

436 Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the
437 Inter-Club NYPE Agreement 1996 (as amended 1 September 2011), or any subsequent
438 modification or replacement thereof.

439 **28. Cargo Handling Gear and Lights**

440 The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel providing lifting capacity as
441 described in Appendix A (Vessel Description). The Owners shall also provide on the Vessel for
442 night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the
443 Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any cargo handling gear on board the
444 Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling
445 gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled
446 cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be
447 off-hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore
448 stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused
449 by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of
450 hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on-hire, except for actual
451 time lost.

452 **29. Solid Bulk Cargoes/Dangerous Goods**

453 (a) The Charterers shall provide appropriate information on the cargo in advance of loading in
454 accordance with the requirements of the IMO International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC)
455 Code to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage to
456 be put into effect. The information shall be accompanied by a cargo declaration summarising the
457 main details and stating that the cargo is fully and accurately described and that, where applicable,
458 the test results and other specifications can be considered as representative for the cargo to be
459 loaded.

460 (b) If a cargo listed in the IMO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code (website:
461 www.imo.org) is agreed to be carried, the Charterers shall provide a dangerous goods transport
462 document and, where applicable, a container/vehicle packing certificate in accordance with the
463 IMDG Code requirements. The dangerous goods transport document shall include a certificate or
464 declaration that the goods are fully and accurately described by the Proper Shipping Name, are
465 classified, packaged, marked and labelled/placarded correctly and are in all respects in proper
466 condition for transport according to applicable international and national government regulations.

467 (c) The Master shall be entitled to refuse cargoes or, if already loaded, to unload them at the
468 Charterers' risk and expense if the Charterers fail to fulfil their IMSBC Code or IMDG Code
469 obligations as applicable.

470 **30. BIMCO Hull Fouling Clause for Time Charter Parties**

471 (a) If, in accordance with the Charterers' orders, the Vessel remains at or shifts within a place,
472 anchorage and/or berth for an aggregated period exceeding:

473 (i) a period as the parties may agree in writing in a Tropical Zone or Seasonal Tropical Zone*; or

474 (ii) a period as the parties may agree in writing outside such Zones*

475 any warranties concerning speed and consumption shall be suspended pending inspection of the
476 Vessel's underwater parts including, but not limited to, the hull, sea chests, rudder and propeller.

477 **If no such periods are agreed the default periods shall be 15 days.*

478 (b) In accordance with Sub-clause (a), either party may call for inspection which shall be arranged
479 jointly by the Owners and the Charterers and undertaken at the Charterers' risk, cost, expense and
480 time.

481 (c) If, as a result of the inspection either party calls for cleaning of any of the underwater parts, such
482 cleaning shall be undertaken by the Charterers at their risk, cost, expense and time in consultation
483 with the Owners.

484 (i) Cleaning shall always be under the supervision of the Master and, in respect of the underwater
485 hull coating, in accordance with the paint manufacturers' recommended guidelines on cleaning, if
486 any. Such cleaning shall be carried out without damage to the Vessel's underwater parts or
487 coating.

488 (ii) If, at the port or place of inspection, cleaning as required under this Sub-clause (c) is not
489 permitted or possible, or if the Charterers choose to postpone cleaning, speed and consumption
490 warranties shall remain suspended until such cleaning has been completed.

491 (iii) If, despite the availability of suitable facilities and equipment, the Owners nevertheless refuse to
492 permit cleaning, the speed and consumption warranties shall be reinstated from the time of such
493 refusal.

494 (d) Cleaning in accordance with this Clause shall always be carried out prior to redelivery. If,
495 nevertheless, the Charterers are prevented from carrying out such cleaning, the parties shall, prior
496 to but latest on redelivery, agree a lump sum payment in full and final settlement of the Owners'
497 costs and expenses arising as a result of or in connection with the need for cleaning pursuant to
498 this Clause.

499 (e) If the time limits set out in Sub-clause (a) have been exceeded but the Charterers thereafter
500 demonstrate that the Vessel's performance remains within the limits of this Charter Party the
501 vessel's speed and consumption warranties will be subsequently reinstated and the Charterers'
502 obligations in respect of inspection and/or cleaning shall no longer be applicable.

503 **31. Bills of Lading**

504 (a) The Master shall sign bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates'
505 receipts. However, the Charterers or their agents may sign bills of lading or waybills on behalf of
506 the Master, with the Owners'/Master's prior written authority, always in conformity with mates'
507 receipts.

508 (b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall
509 indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any
510 inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the
511 Charterers or their agents or by the Master at their request.

512 (c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at the Charterers', Shippers'
513 and Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel or her
514 Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused."

515 **32. BIMCO Electronic Bills of Lading Clause**

516 (a) At the Charterers' option, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter
517 Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper
518 equivalent.

519 (b) For the purpose of Sub-clause (a) the Owners shall subscribe to and use Electronic (Paperless)
520 Trading Systems as directed by the Charterers, provided such systems are approved by the
521 International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems
522 shall be for the Charterers' account.

523 (c) The Charterers agree to hold the Owners harmless in respect of any additional liability arising from
524 the use of the systems referred to in Sub-clause (b), to the extent that such liability does not arise
525 from Owners' negligence.

526 **33. Protective Clauses**

527 The following protective clauses shall be deemed to form part of this Charter Party and all Bills of
528 Lading or waybills issued under this Charter Party shall contain the following clauses.

529 (a) **General Clause Paramount**

531 This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of
532 the United States, the Hague Rules, or the Hague Visby Rules, as applicable, or such other similar
533 national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bill of lading,
534 (or if no such enactments are mandatorily applicable, the terms of the Hague Rules shall apply)
535 which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a
536 surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities
537 or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent,
538 such term shall be void to that extent, but no further.

539 and

540 (b) **Both-to-Blame Collision Clause**

541 "If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and
542 any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the
543 navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will
544 indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners
545 insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the
546 owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the
547 owners of said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her
548 owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

549 The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any
 550 ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a
 551 collision or contact."

552 and

553 (c) **New Jason Clause**

554 "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the
 555 voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for
 556 the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the
 557 goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general
 558 average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may
 559 be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If
 560 a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving
 561 ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient
 562 to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon
 563 shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the
 564 Carrier before delivery."

565 **34. BIMCO War Risks Clause CONWARTIME 2013**

566 (a) For the purpose of this Clause, the words:

567 (i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or
 568 other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

569 (ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

570 war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations;
 571 laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy");
 572 acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all
 573 vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain
 574 cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the
 575 government of any state or territory whether recognized or not, which, in the reasonable judgement
 576 of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel,
 577 cargo, crew or other persons on board the Vessel.

578 (b) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place,
 579 area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area"), where it appears that the Vessel,
 580 cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master
 581 and/or the Owners, may be exposed to War Risks whether such risk existed at the time of entering
 582 into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as
 583 aforesaid, which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the
 584 Vessel shall be at liberty to leave it.

585 (c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade as set
 586 out in Sub-clause (a), or to proceed to an Area where it may be subject to search and/or
 587 confiscation by a belligerent.

588 (d) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse
 589 to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any
 590 additional insurances that the Owners reasonably require in connection with War Risks.

- 591 (e) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of
592 Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.
- 593 (f) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or
594 additional wages in respect of sailing into an Area which is dangerous in the manner defined by the
595 said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by
596 the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever
597 occurs first.
- 598 (g) The Vessel shall have liberty:
- 599 (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes,
600 sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other
601 way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel
602 sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any
603 state or territory whether recognized or not, body or group whatsoever acting with the power to
604 compel compliance with their orders or directions;
- 605 (ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's
606 insurance(s);
- 607 (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the
608 effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same,
609 and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey
610 the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
- 611 (iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to
612 being held liable as a contraband carrier;
- 613 (v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board
614 the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment,
615 detention or similar measures.
- 616 (h) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall
617 refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall
618 immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first
619 giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a
620 safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within forty-eight (48) hours
621 of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of
622 their own choice. All costs, risk and expenses for the alternative discharge shall be for the
623 Charterers' account.
- 624 (i) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in
625 accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) which are made under any bills of
626 lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.
- 627 (j) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) of this Clause
628 anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due
629 fulfilment of this Charter Party.

630 **35. Ice**

631 The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' prior approval having due
632 regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers. The Vessel shall not be required

633 to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have
634 been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary
635 course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port
636 or area or to get out after having completed loading or discharging.

637 **36. Requisition**

638 Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag or other government to
639 whose laws the Owners are subject during the period of this Charter Party, the Vessel shall be
640 deemed to be off-hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said
641 government in respect of such requisition period shall be retained by Owners. The period during
642 which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided
643 for in this Charter Party.

644 If the period of requisition exceeds ninety (90) days, either party shall have the option of cancelling
645 this Charter Party and no consequential claim in respect thereof may be made by either party.

646 **37. Stevedore Damage**

647 Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all
648 damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers
649 and/or their agents in writing within twenty-four (24) hours of the occurrence but in case of hidden
650 damage latest when the damage could have been discovered by the exercise of due diligence.
651 Such notice to describe the damage and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the
652 extent of such damage.

653 (a) In case of any and all damage affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew
654 and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for
655 repairs of such damage at their expense and the Vessel is to remain on-hire until such repairs are
656 completed and if required passed by the Vessel's classification society.

657 (b) Any and all damage not described under Sub-clause (a) above shall be repaired, at the Charterers'
658 option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or
659 expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or expenses required for
660 the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary
661 to carry out the Owners' work.

662 **38. Slow Steaming**

663 (a) The Charterers may at their discretion provide, in writing to the Master, instructions to reduce
664 speed or Revolutions Per Minute (main engine RPM) and/or instructions to adjust the Vessel's
665 speed to meet a specified time of arrival at a particular destination.

666 (i) *Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or
667 RPM, the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the
668 Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written
669 instructions, provided that the engine(s) continue(s) to operate above the cut-out point of the
670 Vessel's engine(s) auxiliary blower(s) and that such instructions will not result in the Vessel's
671 engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as
672 published from time to time.

673 (ii) *Ultra-Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed
674 or RPM, regardless of whether this results in the engine(s) operating above or below the cut-out
675 point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s), the Master shall, subject always to the Master's

obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time. If the manufacturers'/designers' recommendations issued subsequent to the date of this Charter Party require additional physical modifications to the engine or related equipment or require the purchase of additional spares or equipment, the Master shall not be obliged to comply with these instructions.

**Sub-clauses (a)(i) and (a)(ii) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative (a)(i) shall apply.*

(b) At all speeds the Owners shall exercise due diligence to ensure that the Vessel is operated in a manner which minimises fuel consumption, always taking into account and subject to the following:

- (i) the Owners' warranties under this Charter Party relating to the Vessel's speed and consumption;
- (ii) the Charterers' instructions as to the Vessel's speed and/or RPM and/or specified time of arrival at a particular destination;
- (iii) the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment; and
- (iv) the Owners' obligations under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by them or on their behalf.

(c) For the purposes of Sub-clause (b), the Owners shall exercise due diligence to minimise fuel consumption:

- (i) when planning voyages, adjusting the Vessel's trim and operating main engine(s) and auxiliary engine(s);
- (ii) by making optimal use of the Vessel's navigation equipment and any additional aids provided by the Charterers, such as weather routing, voyage optimization and performance monitoring systems; and
- (iii) by directing the Master to report any data that the Charterers may reasonably request to further improve the energy efficiency of the Vessel.

(d) The Owners and the Charterers shall share any findings and best practices that they may have identified on potential improvements to the Vessel's energy efficiency.

(e) For the avoidance of doubt, where the Vessel proceeds at a reduced speed or with reduced RPM pursuant to Sub-clause (a), then provided that the Master has exercised due diligence to comply with such instructions, this shall constitute compliance with, and there shall be no breach of, any obligation requiring the Vessel to proceed with utmost and/or due despatch (or any other such similar/equivalent expression).

(f) The Charterers shall procure that this Clause be incorporated into all sub-charters and contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in breach of the Owners' obligation to proceed with due despatch or are to be held to be a deviation or the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners pursuant to this Clause.

717 **39. BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2013**

- 718 (a) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place,
719 area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area") which, in the reasonable judgement of
720 the Master and/or the Owners, is dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on
721 board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery
722 and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"), whether such risk existed at the time of entering into
723 this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid
724 which only becomes dangerous, or may become dangerous, after her entry into it, she shall be at
725 liberty to leave it.
- 726 (b) If in accordance with Sub-clause (a) the Owners decide that the Vessel shall not proceed or
727 continue to or through the Area they must immediately inform the Charterers. The Charterers shall
728 be obliged to issue alternative voyage orders and shall indemnify the Owners for any claims from
729 holders of the Bills of Lading caused by waiting for such orders and/or the performance of an
730 alternative voyage. Any time lost as a result of complying with such orders shall not be considered
731 off-hire.
- 732 (c) If the Owners consent or if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy
733 the Owners shall have the liberty:
- 734 (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but
735 not limited to re-routing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night
736 navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment
737 on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation);
- 738 (ii) to comply with underwriters' requirements under the terms of the Vessel's insurance(s);
- 739 (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of
740 the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are
741 subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting
742 with the power to compel compliance with their orders or directions; and
- 743 (iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the
744 effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same,
745 and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey
746 the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
- 747 and the Charterers shall indemnify the Owners for any claims from holders of Bills of Lading or third
748 parties caused by the Vessel proceeding as aforesaid, save to the extent that such claims are
749 covered by additional insurance as provided in Sub-clause (d)(iii).
- 750 (d) Costs
- 751 (i) if the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs will be
752 incurred including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid
753 Piracy, such reasonable costs shall be for the Charterers' account. Any time lost waiting for
754 convoys, following recommended routing, timing, or reducing speed or taking measures to
755 minimise risk, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire;
- 756 (ii) if the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or
757 additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the
758 said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by
759 the Charterers;

760 (iii) if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy, the Charterers shall
761 reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs
762 of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy risks
763 which may include but not be limited to War Loss of Hire and/or maritime Kidnap and Ransom
764 (K&R); and

765 (iv) all payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of
766 the Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

767 (e) If the Vessel is attacked by pirates any time lost shall be for the account of the Charterers and the
768 Vessel shall remain on hire.

769 (f) If the Vessel is seized by pirates the Owners shall keep the Charterers closely informed of the
770 efforts made to have the Vessel released. The Vessel shall remain on hire throughout the seizure
771 and the Charterers' obligations shall remain unaffected, except that hire payments shall cease as
772 of the ninety-first (91st) day after the seizure until release. The Charterers shall pay hire, or if the
773 Vessel has been redelivered, the equivalent of Charter Party hire, for any time lost in making good
774 any damage and deterioration resulting from the seizure. The Charterers shall not be liable for late
775 redelivery under this Charter Party resulting from the seizure of the Vessel.

776 (g) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a
777 deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict
778 between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party,
779 this Clause shall prevail.

780 **40. Taxes**

781 Charterers are to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the
782 Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency
783 of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights
784 and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners). In the
785 event the Owners/Vessel/her flag state are exempt from any taxes, the Owners shall seek such
786 exemption and filing costs for such exemption, if any, shall be for the Charterers' account and no
787 charge for such taxes shall be assessed to the Charterers.

788 **41. Industrial Action**

789 In the event of the Vessel being delayed or rendered inoperative by strikes, labor stoppages or
790 boycotts or any other difficulties arising from the Vessel's ownership, crew or terms of employment
791 of the crew of the chartered Vessel or any other vessel under the same ownership, operation and
792 control, any time lost is to be considered off-hire. The Owners guarantee that on delivery the
793 minimum terms and conditions of employment of the crew of the Vessel are in accordance with the
794 International Labour Organization Maritime Labour Convention (MLC) 2006, and will remain so
795 throughout the duration of this Charter Party.

796 **42. Stowaways**

797 (a) If stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or
798 containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to breach of this
799 Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the
800 Owners harmless and keep them indemnified against all claims; costs (including but not limited to
801 victualing costs for stowaways whilst on board and repatriation); losses; and fines or penalties,
802 which may arise and be made against them. The Charterers shall, if required, place the Owners in

803 funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of
804 such breach.

805 (b) Save for those stowaways referred to in Sub-clause (a), if stowaways have gained access to the
806 Vessel this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the
807 consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified
808 against all claims; costs; losses; and fines or penalties, which may arise and be made against
809 them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.

810 **43. Smuggling**

811 (a) In the event of smuggling by the Master, other Officers and/or ratings, this shall amount to a breach
812 of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the
813 Charterers harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and
814 penalties which may arise and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost
815 as a result of such breach.

816 (b) If unmanifested narcotic drugs and/or any other illegal substances are found secreted in the goods
817 and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to a
818 breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach
819 and hold the Owners, Master, officers and ratings of the Vessel harmless and keep them
820 indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise and be made
821 against them individually or jointly. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to
822 put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such
823 breach.

824 **44. International Safety Management (ISM)**

825 During the duration of this Charter Party, the Owners shall procure that both the Vessel and "the
826 Company" (as defined by the ISM Code) shall comply with the requirements of the ISM Code.
827 Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance (DOC) and
828 Safety Management Certificate (SMC) to the Charterers. Except as otherwise provided in this
829 Charter Party, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of the Owners or "the
830 Company" to comply with the ISM Code shall be for the Owners' account.

831 **45. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)/Maritime Transportation 832 Security Act (MTSA)**

833 (a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the ISPS and the relevant amendments to
834 Chapter XI of Safety of Life at Sea (SOLAS) (ISPS Code) relating to the Vessel and "the Company"
835 (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the US or passing through US waters, the
836 Owners shall also comply with the requirements of the MTSA relating to the Vessel and the
837 "Owner" (as defined by the MTSA).

838 (ii) Upon request the Owners shall provide the Charterers with a copy of the relevant International
839 Ship Security Certificate (ISSC) (or the interim ISSC) and the full style contact details of the
840 Company Security Officer (CSO).

841 (iii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay)
842 caused by failure on the part of the Owners or "the Company"/"Owner" to comply with the
843 requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners' account, except as
844 otherwise provided in this Charter Party.

845 (b) (i) The Charterers shall provide the Owners and the Master with their full style contact details and,
846 upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA.
847 Where sub-letting is permitted under the terms of this Charter Party, the Charterers shall ensure
848 that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners and the Master.
849 Furthermore, the Charterers shall ensure that all sub-charter parties they enter into during the
850 period of this Charter Party contain the following provision:

851 *"The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting*
852 *is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that contact details of all sub-*
853 *charterers are likewise provided to the Owners".*

854 (ii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay)
855 caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the
856 Charterers' account, except as otherwise provided in this Charter Party.

857 (c) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses
858 whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility
859 or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to,
860 security guards, launch services, vessel escorts, security fees or taxes and inspections, shall be for
861 the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the negligence of the
862 Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew, crew
863 visas, the Vessel's flag or the identity of the Owners' managers. All measures required by the
864 Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.

865 (d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause,
866 the other party shall indemnify the paying party.

867 **46. Sanctions**

868 (a) The Owners shall not be obliged to comply with any orders for the employment of the Vessel in any
869 carriage, trade or on a voyage which, in the reasonable judgement of the Owners, will expose the
870 Vessel, Owners, managers, crew, the Vessel's insurers, or their re-insurers, to any sanction or
871 prohibition imposed by any State, Supranational or International Governmental Organization.

872 (b) If the Vessel is already performing an employment to which such sanction or prohibition is
873 subsequently applied, the Owners shall have the right to refuse to proceed with the employment
874 and the Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders within forty-eight (48) hours
875 of receipt of the Owners' notification of their refusal to proceed. If the Charterers do not issue such
876 alternative voyage orders the Owners may discharge any cargo already loaded at any safe port
877 (including the port of loading). The Vessel to remain on hire pending completion of the Charterers'
878 alternative voyage orders or delivery of cargo by the Owners and the Charterers to remain
879 responsible for all additional costs and expenses incurred in connection with such orders/delivery
880 of cargo. If in compliance with this Sub-clause (b) anything is done or not done, such shall not be
881 deemed a deviation.

882 (c) The Charterers shall indemnify the Owners against any and all claims whatsoever brought by the
883 owners of the cargo and/or the holders of Bills of Lading and/or sub-charterers against the Owners
884 by reason of the Owners' compliance with such alternative voyage orders or delivery of the cargo in
885 accordance with Sub-clause (b).

886 (d) The Charterers shall procure that this Clause shall be incorporated into all sub-charters issued
887 pursuant to this Charter Party.

888 **47. BIMCO Designated Entities Clause for Charter Parties**

889 (a) The provisions of this clause shall apply in relation to any sanction, prohibition or restriction
890 imposed on any specified persons, entities or bodies including the designation of specified vessels
891 or fleets under United Nations Resolutions or trade or economic sanctions, laws or regulations of
892 the European Union or the United States of America.

893 (b) The Owners and the Charterers respectively warrant for themselves (and in the case of any sublet,
894 the Charterers further warrant in respect of any sub-charterers, shippers, receivers, or cargo
895 interests) that at the date of this fixture and throughout the duration of this Charter Party they are
896 not subject to any of the sanctions, prohibitions, restrictions or designation referred to in Sub-
897 clause (a) which prohibit or render unlawful any performance under this Charter Party or any sublet
898 or any Bills of Lading. The Owners further warrant that the nominated vessel, or any substitute, is
899 not a designated vessel.

900 (c) If at any time during the performance of this Charter Party either party becomes aware that the
901 other party is in breach of warranty as aforesaid, the party not in breach shall comply with the laws
902 and regulations of any Government to which that party or the Vessel is subject, and follow any
903 orders or directions which may be given by any body acting with powers to compel compliance,
904 including where applicable the Owners' flag State. In the absence of any such orders, directions,
905 laws or regulations, the party not in breach may, in its option, terminate the Charter Party forthwith
906 or, if cargo is on board, direct the Vessel to any safe port of that party's choice and there discharge
907 the cargo or part thereof.

908 (d) If, in compliance with the provisions of this Clause, anything is done or is not done, such shall not
909 be deemed a deviation but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.

910 (e) Notwithstanding anything in this Clause to the contrary, the Owners or the Charterers shall not be
911 required to do anything which constitutes a violation of the laws and regulations of any State to
912 which either of them is subject.

913 (f) The Owners or the Charterers shall be liable to indemnify the other party against any and all
914 claims, losses, damage, costs and fines whatsoever suffered by the other party resulting from any
915 breach of warranty as aforesaid.

916 (g) The Charterers shall procure that this Clause is incorporated into all sub-charters, contracts of
917 carriage and Bills of Lading issued pursuant to this Charter Party.

918 **48. BIMCO North American Advance Cargo Notification Clause for Time Charter Parties**

919 (a) If the Vessel loads or carries cargo destined for the US or Canada or passing through US or
920 Canadian ports in transit, the Charterers shall comply with the current US Customs regulations (19
921 CFR 4.7) or the Canada Border Services Agency regulations (Memorandum D3-5-2) or any
922 subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such
923 regulations and shall, in their own name, time and expense:

924 (i) have in place a Standard Carrier Alpha Code (SCAC)/Canadian Customs Carrier Code;

925 (ii) for US trade, have in place an International Carrier Bond (ICB);

926 (iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above as appropriate; and

- 927 (iv) submit a cargo declaration by Automated Manifest System (AMS) to the US Customs or by ACI
928 Automated Commercial Information (ACI) to the Canadian customs, and provide the Owners at the
929 same time with a copy thereof.
- 930 (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners
931 against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or
932 any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited
933 to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause
934 (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party
935 to the contrary, the Vessel shall remain on hire.
- 936 (c) If the Charterers' ICB is used to meet any penalties, duties, taxes or other charges which are solely
937 the responsibility of the Owners, the Owners shall promptly reimburse the Charterers for those
938 amounts.
- 939 (d) The assumption of the role of carrier by the Charterers pursuant to this Clause and for the purpose
940 of the US Customs Regulations (19 CFR 4.7) shall be without prejudice to the identity of carrier
941 under any bill of lading, other contract, law or regulation.
- 942 **49. BIMCO U.S. Census Bureau Mandatory Automated Export System (AES) Clause for Time**
943 **Charter Parties**
- 944 (a) If the Vessel loads cargo in any US port or place, the Charterers shall comply with the current US
945 Census Bureau Regulations (15 CFR 30) or any subsequent amendments thereto and shall
946 undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time
947 and expense:
- 948 (i) have in place a SCAC (Standard Carrier Alpha Code);
- 949 (ii) have in place an ICB (International Carrier Bond);
- 950 (iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above; and
- 951 (iv) submit an export ocean manifest by Automated Export System (AES) to the US Census Bureau
952 and provide the Owners at the same time with a copy thereof.
- 953 (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners
954 against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or
955 any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited
956 to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause
957 (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party
958 to the contrary, the Vessel shall remain on hire.
- 959 (c) If the Charterers' ICB is used to meet any penalties, duties, taxes or other charges which are solely
960 the responsibility of the Owners, the Owners shall promptly reimburse the Charterers for those
961 amounts.
- 962 (d) The assumption of the role of carrier by the Charterers pursuant to this Clause and for the purpose
963 of the US Census Bureau Regulations (15 CFR 30) shall be without prejudice to the identity of
964 carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.

965 **50. BIMCO EU Advance Cargo Declaration Clause for Time Charter Parties 2012**

966 (a) If the Vessel loads cargo in any EU port or place destined for a port or place outside the EU
967 ("Exported") or loads cargo outside the EU destined for an EU port or place or passing through EU
968 ports or places in transit ("Imported"), the Charterers shall, for the purposes of this Clause, comply
969 with the requirements of the EU Advance Cargo Declaration Regulations (the Security Amendment
970 to the Community Customs Code, Regulations 648/2005; 1875/2006; and 312/2009) or any
971 subsequent amendments thereto and shall, in their own name, and in their time and at their
972 expense:

973 (i) have in place an Economic Operator Registration and Identification (EORI) number;

974 (ii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) above as appropriate; and

975 (iii) where the cargo is being:

976 1. Exported: Submit, or arrange for the submission of, a customs declaration for export or, if a
977 customs declaration or a re-export notification is not required, an exit summary declaration; or

978 2. Imported: Submit, or arrange for the submission of, an entry summary declaration.

979 Unless otherwise permitted by the relevant customs authorities, such declarations shall be
980 submitted to them electronically.

981 (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners
982 against any loss and/or damage and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of
983 whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to
984 comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then,
985 notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.

986 **51. Ballast Water Exchange Regulations**

987 If ballast water exchanges are required by any coastal state where the vessel is trading, the
988 Owners/Master shall comply with same at the Charterers' time, risk, and expense.

989 **52. Period Applicable Clauses**

990 If the minimum period of this Charter Party exceeds five (5) months, the following Sub-clauses shall
991 apply:

992 (a) Should the Vessel at the expiry of the described employment period be on a ballast voyage to the
993 place of redelivery or on a laden voyage, reasonably expected to be completed within the
994 employment period when commenced, the Charterers shall have the use of the Vessel on the
995 same conditions and at the same rate or the prevailing market rate, whichever is higher, for any
996 extended time as may be necessary for the completion of the last voyage of the Vessel to the place
997 of redelivery.

998 (b) Drydocking

999 The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter
1000 Party at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the
1001 Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by
1002 circumstances. (see also Clause 19 (Drydocking)).

1003 (c) Off-hire

1004 The Charterers to have the option of adding any time the Vessel is off-hire to the Charter period.
1005 Such option shall be declared in writing not less than one (1) month before the expected date of
1006 redelivery, or latest one (1) week after the event if such event occurs less than one (1) month
1007 before the expected date of redelivery.

1008 (d) Charterers' Colors

1009 The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with
1010 their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the
1011 Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the
1012 Charterers shall be for the Charterers' account.

1013 53. Commissions

1014 A commission of [Click here to enter text.](#) per cent is payable by the Vessel and the Owners to [Click here to](#)
1015 [enter text.](#) on hire earned and paid under this Charter Party, and also upon any continuation or
1016 extension of this Charter Party.

1017 An address commission of [Click here to enter text.](#) per cent on the hire earned shall be deducted by the
1018 Charterers on payment of the hire earned under this Charter Party.

1019 54. Law and Arbitration

1020 *(a) **New York.** This Charter Party shall be governed by United States maritime law. Any dispute arising
1021 out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one
1022 to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen. The award of the
1023 arbitrators or any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment
1024 may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be
1025 conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA) current at
1026 the time this Charter Party was entered into.

1027 In cases where neither the claim nor any counter claim exceeds the sum of US\$ 100,000 (or such
1028 other sum as the parties may agree), the arbitration shall be conducted before a sole arbitrator in
1029 accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the SMA current at the time this Charter
1030 Party was entered into. (www.smany.org).

1031 *(b) **London.** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law
1032 and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration
1033 in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment
1034 thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

1035 The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association
1036 (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

1037 The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall
1038 appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the
1039 other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating
1040 that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator
1041 and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does
1042 not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days
1043 specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further
1044 prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other

1045 party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been
1046 appointed by agreement.

1047 Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for
1048 the appointment of a sole arbitrator.

1049 In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 100,000 (or such
1050 other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the
1051 LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are
1052 commenced. (www.lmaa.org.uk)

1053 ***(c) Singapore.** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with
1054 Singapore**/English** law.

1055 Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party, including any question regarding
1056 its existence, validity or termination shall be referred to and finally resolved by arbitration in
1057 Singapore in accordance with the Singapore International Arbitration Act (Chapter 143A) and any
1058 statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the
1059 provisions of this Clause.

1060 The arbitration shall be conducted in accordance with the Arbitration Rules of the Singapore
1061 Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) current at the time when the arbitration proceedings are
1062 commenced.

1063 The reference to arbitration of disputes under this clause shall be to three arbitrators. A party
1064 wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such
1065 appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator and
1066 give notice that it has done so within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it
1067 will appoint its own arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and
1068 gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not
1069 give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute
1070 to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its
1071 arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole
1072 arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

1073 Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for
1074 the appointment of a sole arbitrator.

1075 In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 150,000 (or such
1076 other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted before a single arbitrator in
1077 accordance with the SCMA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration
1078 proceedings are commenced. (www.scma.org.sg)

1079 **(d)** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place
1080 mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter
1081 Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures
1082 applicable there.

1083 **Sub-clauses (a), (b), (c) and (d) are alternatives; indicate alternative agreed. If alternative (d)
1084 agreed also state the place of arbitration. If no alternative agreed and clearly indicated then Sub-
1085 clause (a) shall apply by default.*

1086 ***Singapore and English law are alternatives; if Sub-clause (c) agreed also indicate choice of
1087 Singapore or English law. If neither or both are indicated, then English law shall apply by default.*

1088 **55. Notices**

1089 All notices, requests and other communications required or permitted by any clause of this Charter
1090 Party shall be given in writing and shall be sufficiently given or transmitted if delivered by hand,
1091 email, express courier service or registered mail and addressed if to the Owners, to [Click here to](#)
1092 [enter text.](#) or such other address or email address as the Owners may hereafter designate in
1093 writing, and if to the Charterers to [Click here to enter text.](#) or such other address or email address
1094 as the Charterers may hereafter designate in writing. Any such communication shall be deemed to
1095 have been given on the date of actual receipt by the party to which it is addressed.

1096 **56. Headings**

1097 The headings in this Charter Party are for identification only and shall not be deemed to be part
1098 hereof or be taken into consideration in the interpretation or construction of this Charter Party.

1099 **57. Singular/Plural**

1100 The singular includes the plural and vice-versa as the context admits or requires.

1101 Clauses [Click here to enter text.](#) to [Click here to enter text.](#), both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in
1102 this Charter Party.

1103 **OWNERS:**

CHARTERERS:

1104 Name: **Choose an item.**
1105 Title: [Click here to enter text.](#)

Name: **Choose an item.**
Title: [Click here to enter text.](#)

NYPE 2015 APPENDIX A (VESSEL DESCRIPTION)

GENERAL INFORMATION

1.1	Vessel's name	Choose an item.
1.2	Type of vessel	Click here to enter text.
1.3	IMO number	Click here to enter text.
1.4	Year of build	Click here to enter text.
1.5	Name of shipyard/where built	Click here to enter text. / Click here to enter text.
1.6	Flag	Click here to enter text.
1.7	Port of Registry	Click here to enter text.
1.8	Classification Society	Click here to enter text.
1.9	Protection & Indemnity Club – full name	Click here to enter text.
1.10	Hull & Machinery insured value	Click here to enter text.
1.11	Date and place of last drydock	Click here to enter text.
1.12	Vessel's Call Sign	Click here to enter text.
1.13	Vessel's INMARSAT number(s)	Click here to enter text.
1.14	Vessel's fax number	Click here to enter text.
1.15	Vessel's email address	Click here to enter text.

LOADLINE INFORMATION

2.1	Loadline	Deadweight	Draft	TPC
	Winter	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
	Summer	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
	Tropical	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
	Fresh Water	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
	Tropical Fresh Water	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
2.2	Constant Excluding Fresh Water	Click here to enter text.		
2.3	Freshwater Capacity	Click here to enter text.		

TONNAGES

3.1	Gross Tonnage (GT)	Click here to enter text.	
3.2	Net Tonnage (NT)	Click here to enter text.	
3.3	Panama Canal Net Tonnage (PCNT)	Click here to enter text.	
3.4	Suez Canal Tonnage	Gross (SCGT)	Net (SCNT)
		Click here to enter text.	Click here to enter text.
3.5	Lightweight	Click here to enter text.	

DIMENSIONS				
4.1	Number of holds	Click here to enter text.		
4.2	Hold dimensions	1. Click here to enter text.	2. Click here to enter text.	3. Click here to enter text.
		4. Click here to enter text.	5. Click here to enter text.	6. Click here to enter text.
		7. Click here to enter text.	8. Click here to enter text.	9. Click here to enter text.
4.3	Height of holds	Click here to enter text.		
4.4	Number of hatches	Click here to enter text.		
4.5	Manufacturer and type of hatch covers	Click here to enter text.		
4.6	Hatch dimensions	1. Click here to enter text.	2. Click here to enter text.	3. Click here to enter text.
		4. Click here to enter text.	5. Click here to enter text.	6. Click here to enter text.
		7. Click here to enter text.	8. Click here to enter text.	9. Click here to enter text.
4.7	Is vessel strengthened for the carriage of heavy cargoes?	Click here to enter text.		
4.8	If yes, state which holds may be left empty	Click here to enter text.		
4.9	Main deck strength	Click here to enter text.		
4.10	Tanktop strength	Click here to enter text.		
4.11	Strength of hatch covers	Click here to enter text.		
4.12	Cubic grain capacity, by hold	1. Click here to enter text.	2. Click here to enter text.	3. Click here to enter text.
		4. Click here to enter text.	5. Click here to enter text.	6. Click here to enter text.
		7. Click here to enter text.	8. Click here to enter text.	9. Click here to enter text.
4.13	Cubic bale capacity, by hold	1. Click here to enter text.	2. Click here to enter text.	3. Click here to enter text.
		4. Click here to enter text.	5. Click here to enter text.	6. Click here to enter text.
		7. Click here to enter text.	8. Click here to enter text.	9. Click here to enter text.
4.14	Length overall	Click here to enter text.		
4.15	Length between perpendiculars	Click here to enter text.		
4.16	Extreme breadth (beam):	Click here to enter text.		
4.17	Keel to Masthead (KTM):	Click here to enter text.		
4.18	Distance from waterline to top of hatch coamings or hatch covers if side rolling hatches	No. 1 hatch Click here to enter text.	Midships Click here to enter text.	Last hatch Click here to enter text.
	Ballast condition (ballast holds not flooded, basis 50% bunkers)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.

	Full ballast condition (ballast holds flooded, basis 50% bunkers)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
	Light condition (basis 50% bunkers)	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
	Fully laden condition	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
4.19	Vessel's temporary ballast hold(s)	Click here to enter text.		
4.20	Vessel's ballasting time/rate of ballasting	Click here to enter text.		
4.21	Vessel's de-ballasting time/rate of de-ballasting	Click here to enter text.		
4.22	If geared state manufacturer and type	Click here to enter text.		
4.23	Number & location of cranes	Click here to enter text.		
4.24	If vessel has power outlets for grabs – state number and power	Click here to enter text.		
4.25	Maximum outreach of cranes beyond ship's rail	Click here to enter text.		
4.26	Are winches electro-hydraulic?	Click here to enter text.		
4.27	If vessel has grabs on board, state:	Click here to enter text.		
	Type	Click here to enter text.		
	Number/Capacity	Click here to enter text.		
4.28	Are holds CO2 fitted?	Click here to enter text.		
4.29	Are holds vessel fitted with Australian type approved hold ladders?	Click here to enter text.		
4.30	Is vessel fitted for carriage of grain in accordance with Chapter VI of SOLAS 1974 and amendments without requiring bagging, trapping and securing when loading a full cargo (deadweight) of heavy grain in bulk (stowage factor 42 cubic feet) with ends untrimmed?	Click here to enter text.		
4.31	Is vessel logs fitted?	Click here to enter text.		
4.32	If yes, state number, type and height of stanchions on board and which stanchions are collapsible. Also state number and type of sockets on board	Click here to enter text.		
BUNKERS, SPEED AND CONSUMPTION				
5.1	What type/viscosity of fuel is used for main propulsion?	Click here to enter text.		
5.2	Capacity of main engine bunker tanks (excluding unpumpables):	Click here to enter text.		
5.3	Number of bunker tanks	Click here to enter text.		
5.4	What type/viscosity of fuel is used in the generating plant	Click here to enter text.		
	Capacity of auxiliary (aux.) engine(s) bunker tanks (excluding unpumpables)	Click here to enter text.		

	Speed on sea passage	Knots ballast	Knots laden	On tons (main)	On tons (aux.)
		Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
		Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
		Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.	Click here to enter text.
	Consumption in Port	Tons (main)		Tons (aux.)	
	Working	Click here to enter text.		Click here to enter text.	
	Idle	Click here to enter text.		Click here to enter text.	
CREW					
6.1	Number of Officers	Click here to enter text.			
6.2	Number of Ratings	Click here to enter text.			
6.3	Name and nationality of Master	Click here to enter text.			
6.4	Nationality of Officers	Click here to enter text.			
6.5	Nationality of Ratings	Click here to enter text.			
CERTIFICATE EXPIRY DATES					
7.1	P&I	Click here to enter text.			
7.2	H&M	Click here to enter text.			
7.3	Class	Click here to enter text.			
7.4	Gear	Click here to enter text.			
7.5	Document of Compliance (DOC)	Click here to enter text.			
7.6	Safety Management Certificate (SMC)	Click here to enter text.			
7.7	International Ship Security Certificate	Click here to enter text.			

III.- ANEXO: TIME CHARTER INTERPRETATION CODE 2000



The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

TIME CHARTER INTERPRETATION CODE 2000

Disclaimer

Where any of this code conflicts with any of the terms of the relevant time charter, those of the latter shall prevail to that extent, but no further:

Introduction:

AIMS AND OBJECTS

In commercial practice many aims and objectives for standardisation are often frustrated by the laws in different jurisdictions and where the legal understanding and interpretation may differ the one from the other.

The main jurisdictions applicable to maritime disputes are:

- a) The Common Law countries – mainly England and the USA.
- b) The Civil Law countries such as France, Germany, Italy, etc.

The endeavour is not going to be the alter-ego of the Laytime Definitions for Voyage Charters; nor is this an attempt to create new charter party clauses, but merely a Code of how to interpret existing charter party clauses as well as to assist disputing parties where charter parties are silent or non-determining.

There is a vast difference between definition and interpretation, but in some ways and sometimes they may compliment one another. For example, nobody in shipping needs a definition of what speed and consumption are or mean, but how should one deal with a speed claim, if any?

The chief objective of the Code is to try to eliminate many often occurring and avoidable maritime charter parties disputes in the field of time charter.

1. Speed and Consumption

The following is to apply to any dry cargo time charter not containing a performance clause, and to any combination carrier when engaged in dry cargo trading:

The speed and consumption warranties of the time charter are to apply for its duration and whether the vessel is fully, partly loaded or in ballast, and shall be computed from pilot station to pilot station on all sea passages while the vessel is on hire, **excluding:**

- a) Any day on which winds of Beaufort Wind Scale 4 or above are encountered for more than six (6) consecutive hours;
- b) Any time during which speed is deliberately reduced for reasons of safety, or on charterers' orders to steam at economical or reduced speed, or when the vessel is navigating within confined waters, or when assisting vessels in distress;
- c) Any complete sea passage of less than 24 hours duration from pilot station to pilot station;
- d) Periods in which time is lost on charterers' instructions or due to causes expressly excepted under terms of the time charter;
- e) Periods when the vessels' speed is reduced by reason of hull fouling caused by charterers' trading orders.

When specific figures have been agreed to for the vessel in ballasted condition these shall be taken into consideration as shall agreed specifics for reduced or economical speed and consumption, when computations are made.

The mileage made good during qualifying periods shall be divided by the warranted speed and compared to the time actually spent. Any excess is to be treated as off-hire. If the word 'about' precedes the speed and consumption, same will be understood to mean ½ knot less in the speed and 5% more in the consumption, not be cumulative.

As to consumption, the recorded qualifying periods, as above shall be multiplied by the warranted consumption on the qualifying days and compared to the actual consumption. In case of any excess, the charterers are to be compensated by the owners for such excess in cost to the charterers calculated at the prices at the last port bunkers were supplied during the time charter, or those at delivery whichever applicable. Such amount may be deducted from hire.

The immediate financial consequences of a speed deficiency shall be set-off with any saving caused by under-consumption.

The computations shall be made sea passage by sea passage. The vessel's speed and consumption shall be reviewed at the end of each twelve months, or other lesser period as appropriate.

If in respect of any such review period it is found that the vessel's speed has fallen below the warranted speed, hire shall be reduced by an amount equivalent to the loss in time involved at the rate of hire. And if in respect of any review period it is found that the vessel's consumption has exceeded the warranted consumption, the additional costs shall be borne by the owners.

The foregoing is without prejudice to any other claim(s) that a party may have on the other.

2. Withdrawal for late/non payment of hire

Except where otherwise specifically permitted in the provisions of the charter party, the charterers shall have no right to make arbitrary deductions from hire which shall remain payable punctually and regularly as stipulated therein. Nothing in the charter party shall, however, prejudice the charterers' right to make any equitable set-off against a hire payment due provided that the calculation is reasonable, made bona fide, and that it is in respect of a claim arising directly out of their deprivation of the use of the vessel in whole or in part.

Except as provided herein, the owners shall have a right of permanent withdrawal of their vessel when payment of hire has not been received by their bankers by the due date by reason of oversight, negligence, errors or omissions of charterers or their bankers. In such cases prior to effecting a withdrawal of the vessel, the owners shall put the charterers on preliminary notice of their failure to pay hire on the due date, following which the charterers shall be given two clear banking days to remedy the default. Where the breach has been cured the payment shall be deemed to have been made punctually.

In respect to a payment of hire made in due time, but insufficient in amount, the owners shall be permitted a reasonable time to verify the correctness of a deduction. If, thereafter, there is found to be disagreement on the amount of the deduction, then the amount in dispute shall be placed in escrow by the charterers and the matter referred to immediate arbitration in accordance with the terms of the charter party's arbitration clause. In that event there shall be no right of withdrawal.

Except as provided heretofore, withdrawal of the vessel may be made by the owners, which shall be without prejudice to any other claim they may otherwise have on the charterers.

3. Off-hire

Any period of time qualifying as off-hire under terms of the charter party shall be allowed to the charterers for any time lost in excess of three consecutive hours for each occurrence.

In addition to matters referred to as off-hire in the charter party, shall be included time lost to the charterers caused by interference by a legal, port of governmental authority, resulting in the charterers being deprived of their unfettered use of the vessel at any given time during the currency of the charter party, or in the vessel being prevented from leaving the jurisdiction contrary to charterers' requirements.

4. Deviation

All periods of off-hire due to deviation shall run from the commencement of the loss of time to charterers, deviation or putting back, and shall continue until the vessel is again in a fully efficient state to resume her service from a position not less favourable to the charterers than that at which the loss of time, deviation or putting back occurred.

5. Legitimacy of the Last Voyage

In the absence of any specific provision in the time charter relating to redelivery and orders for the final voyage, the following shall apply:

Charterers undertake to arrange the vessel's trading so as to permit redelivery within the period and permissible redelivery area as contained in the charter party. As soon as the charterers have arranged the final voyage they shall immediately so inform the owners giving a realistic estimated itinerary up to redelivery time. The owners shall notify the charterers within two working days thereafter as to whether they agree or disagree with charterers' estimate. Should they disagree and consider the vessel will overlap the maximum period, they shall nonetheless allow the voyage to be undertaken at the time charter rate of the charter party without prejudice to their ultimate right to compensation for additional hire at the market rate should an overlap subsequently have proven to have occurred, and should the market rate be higher than the charter party rate of hire.

