



TESIS DOCTORAL

**“LA NUEVA CONFIGURACIÓN INTERNACIONAL DE LA
RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR MARITIMO DE
MERCANCIAS – SU LIMITACIÓN Y EXTENSIÓN DEL RÉGIMEN A LAS PARTES
EJECUTANTES EN LAS “REGLAS DE ROTTERDAM”**

Doctorando: Duarte Manuel Lynce de Faria

Cáceres 2015



TESIS DOCTORAL

“LA NUEVA CONFIGURACIÓN INTERNACIONAL DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR MARITIMO DE MERCANCIAS – SU LIMITACIÓN Y EXTENSIÓN DEL RÉGIMEN A LAS PARTES EJECUTANTES EN LAS “REGLAS DE ROTTERDAM”

Doctorando: Duarte Manuel Lynce de Faria

Departamento de Derecho Privado

Vto. B. Directora Dra. D^a Pilar Blanco-Morales Limones

Cáceres 2015

“Porque nosotros fuimos, con nuestra vecina y hermana nación de Portugal, antes que Holanda, Inglaterra y Francia, las mayores potencias marítimas de Europa en su momento y cada vez que hemos vuelto la vista a la mar más allá de las vacaciones de verano, hemos permitido crecer un sector creador de un notable producto interno bruto directo e inducido, el marítimo, que se divide en muchos subsectores en los que hemos tenido y podemos volver a tener industrias punteras: construcción e ingeniería naval, reparaciones y mantenimiento, transporte marítimo, puertos y logística intermodal, industrias pesqueras y acuicultura, marina de recreo y deportiva y todas las industrias auxiliares necesarias que Uds. se puedan imaginar, incluidas la formación y consultoría marítima y la financiación naval”.



“Aunque suelo mantener que es mejor no legislar, permítanme que como marxista empedernido, siguiendo a Groucho Marx, cambie mis principios en este “post”, pues considero que es preferible que se haya promulgado esta norma a seguir apañándonos como lo hacíamos. Porque Uds. preguntarán; ¿cómo nos organizábamos con un Código de la época de navegación a vela y de los vapores? La respuesta es sencilla: mal. Como dice el Preámbulo de la LNM:

“Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885”.

Dr. D. Jesús Casas

In “¿HAY DERECHO? – El blog sobre la actualidad jurídica y política”,

<http://hayderecho.com/2014/08/14/el-nuevo-derecho-privado-maritimo-espanol-ha-llegado/>,

14 de agosto de 2014

(Arriba, fotografía del Buque Escuela “Sagres”, cortesía de la Marina Portuguesa)

PALABRAS LLAVE

Armador – Cláusula Himalaya - *Containerization* – *Contract of Affreightment (CoA)* – Cargador - Contrato de transporte - Contrato de Volumen - Contrato marco - Convenios modales - *Commodities* – Fletamento - Línea regular - Navegación marítima - Naviero – Parte ejecutante marítima - Porteador - Reglas de Rotterdam - *Service contract* – Transportador - Transporte marítimo – Transporte “*maritime plus*” - Transporte multimodal – Transporte “*puerta a puerta*” – Ventanilla única.

RESUMEN

La responsabilidad del transportador marítimo de mercancías ha estado marcada por una constante evolución normativa internacional. El contenedor ha permitido una enorme reducción de costes de transporte y de logística. La eficiencia portuaria dio un nuevo paso adelante y la cadena logística ha pasado a ser, de forma definitiva, global. El continuo crecimiento del comercio mundial asociado a las reducciones en los costes de la cadena abastecimiento ha demostrado que la desregulación de la industria marítima deberá respetar ciertos principios generales.

El objeto de la presente tesis es profundizar e investigar las bases y la responsabilidad del transportador internacional de mercancías por mar, desarrollando algunas cuestiones dogmáticas en relación con ello, y de otra parte, analizando su articulación con el régimen instituido por las Reglas de Rotterdam.

En la actualidad, hay que comprender la nueva dimensión jurídica de la responsabilidad del porteador en relación a la seguridad jurídica y marítima, independientemente que se llame la prestación del buque de “fletamento” o de “transporte”.

En definitiva, es nuestra intención elaborar una propuesta de contrato para el transporte de contenedores por línea regular, aplicable a más del 90% de todo el tráfico mundial de contenedores.

En consecuencia, se pretende dibujar una propuesta que convierta las Reglas de Rotterdam en un documento útil en el futuro, posiblemente con una forma distinta, pero contemplando las novedosas figuras y con una regulación más efectiva para el tráfico de línea de contenedores y para el comercio electrónico, sin papel y facilitador de los intercambios de las mercancías.

ABSTRACT

The liability of the maritime cargo transporter has suffered an international constant evolution in the applicable law. The container has produced an overwhelming reduction on the transport and on the logistics costs. The port's efficiency has assumed a new step forward and the logistics' chain became worldwide. The continuing growth of global trade associated to the cost's reduction on the supply chain has shown that the deregulation of the shipping industry has to comply with general principles.

The aim of the present thesis is to deepen and to investigate the basis and the liability of the international maritime cargo transporter developing some dogmatic issues in this regard and, on the other hand, to investigate and deepen the new the regimen related, instituted by the Rotterdam Rules.

Currently, the trade needs to make sure of the new legal dimension and accuracy of the liability of the carrier ruled by a framework under maritime security requirements, regardless the ship's contract should be designated by "charter" or "transport".

Finally, we will try to draw up a contract for the liners containers carriage, useful to more than 90% of all global container traffic.

Therefore, the aim willing to build his own way on transforming the Rules, make them a useful document in the future, perhaps, with a different shape but still working at the new figures and coming a more effective and comprehensive springboard for liner container shipping and e-commerce, paperless, willing to ensure the goods speed up on "logistics pipe".

ÍNDICE

	Página
ÍNDICE	iv
LISTA DE ACRÓNIMOS	ix
LISTA DE ESQUEMAS FIGURATIVOS	xvii
INTRODUCCIÓN	xviii
1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN. DELIMITACIÓN Y MARCO. FONDO ACTUAL Y DESARROLLO DEL TEMA.	xviii
2. OBJETO E INTERÉS DE LA INVESTIGACIÓN	xxviii
3. METODOLOGÍA Y PLAN DE EXPOSICIÓN	xxxix
I.PRIMERA PARTE – EL MARCO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS	1
CAPÍTULO I - EL IMPACTO DE LA CADENA LOGÍSTICA Y DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO DE MERCANCÍAS	2
1. LA IMPORTANCIA Y LA COMPLEJIDAD DEL SECTOR PORTUARIO EN LA UNIÓN EUROPEA.....	2
2. EL MODERNO TRANSPORTE INTERNACIONAL.....	5
3. LAS PARTES DE UNA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL.....	10
4. EL CRECIMIENTO DE LA “CONTAINERIZATION” DE LAS MATERIAS PRIMAS	19
5. EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS ANTE LOS NUEVOS RETOS DEL COMERCIO MUNDIAL	25
CAPÍTULO II - INSTRUMENTOS INTERNACIONALES APLICABLES AL TRANSPORTE MARÍTIMO. EL TRANSPORTE MULTIMODAL	28
1. EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS ANTE LOS NUEVOS RETOS DEL COMERCIO MUNDIAL	28
2. INTRODUCCIÓN HISTÓRICA Y LA EVOLUCIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL CONVENCIONAL UNIFORME	36
3. LAS REGLAS DE LA HAYA	51
4. LAS REGLAS DE HAMBURGO.....	56
5. OTROS REGÍMENES	61

6. LOS INSTRUMENTOS MULTIMODALES – EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y UNIMODAL	63
7. EL TRANSPORTE “PUERTA A PUERTA” (“DOOR TO DOOR”).....	69
II. SEGUNDA PARTE – LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. LA CONFIGURACIÓN JURÍDICA DEL PORTEADOR DE MERCANCÍAS	72
CAPÍTULO I - LAS MODALIDADES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	73
1. EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y EL FLETAMENTO.....	73
2. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y LA LEGISLACIÓN INTERNA EN ESPAÑA.....	76
3. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN PORTUGAL. EL RÉGIMEN “RODIÈRE” DE 1986.....	80
4. LOS INTERESADOS EN LA MERCANCÍA.....	90
5. LA RUTA DEL FLETAMENTO AL TRANSPORTE.....	96
CAPITULO II – EL CONCEPTO DE PORTEADOR MARÍTIMO DE MERCANCÍAS	105
1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS	105
2. LA INTERNACIONALIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS	114
3. LA NOCIÓN DE PORTEADOR MARÍTIMO EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES	118
4. LA ARTICULACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO CON LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	119
CAPÍTULO III - LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO DE MERCANCÍAS	121
1. EL PORTEADOR, LOS DOCUMENTOS Y EL TRANSPORTE SOBRE CUBIERTA	121
2. LAS OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.....	125
3. LA EXENCIÓN DEL PORTEADOR Y LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD	135
III. TERCERA PARTE – LA INFLUENCIA DE LOS “SERVICES CONTRACTS” EN LA DESREGULACIÓN DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM	143
CAPÍTULO I - SOBRE EL CONTRATO DE VOLUMEN TRADICIONAL.....	143

1. LA EVOLUCIÓN CONCEPTUAL – EL MARCO GENERAL DEL CONTRATO DE VOLUMEN	144
2. EL MARCO LEGAL DEL CONTRATO DE VOLUMEN	152
3. LA EMISIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y EL FORMATO ELECTRÓNICO	163
4. EL CONTRATO DE VOLUMEN TRADICIONAL COMO CONTRATO MARCO O DIRECTOR – LA RELACIÓN ENTRE EL CONTRATO MARCO Y LAS PÓLIZAS ESTÁNDAR POR VÍAJE (INDIVIDUALES)	164
5. LAS CLÁUSULAS DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE APLICABLES EN LAS PÓLIZAS TÍPICAS DE VOLUMEN (“CoA”)	166
CAPÍTULO II - LOS “SERVICES CONTRACTS” COMO UN NUEVO MODELO. EL CONTRATO DE VOLUMEN EN EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES.....	177
1. EL CONTENIDO Y EL PROPÓSITO DE LOS “SERVICES CONTRACTS”	177
2. EL PROYECTO “U. S. CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT” (COGSA DE 1999)	196
3. EL DESARROLLO DE LOS CONTRATOS DE VOLUMEN EN LA CARGA EN CONTENEDORES	207
4. LA APARICIÓN DE LAS PÓLIZAS DE LOS CONTRATOS DE VOLUMEN Y LA RELACIÓN INTRA CONTRACTUAL	215
5. LAS PÓLIZAS DE LOS CONTRATOS DE VOLUMEN TRADICIONALES (“CONTRACTS OF AFFREIGHTMENT” – CoA) Y LAS NUEVAS PÓLIZAS PARA EL TRANSPORTE EN CONTENEDOR	219
6. LOS ÚLTIMOS DESARROLLOS JURÍDICOS EN ALEMANIA Y EN ESPAÑA CON INFLUENCIA EN LA NATURALEZA DEL CONTRATO DE VOLUMEN	226
IV. CUARTA PARTE – LAS REGLAS DE ROTTERDAM Y LA NUEVA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.....	241
CAPÍTULO I – LAS REGLAS DE ROTTERDAM. SU GÉNESIS Y ESTRUCTURA	242
1. EL MARCO Y LA MOTIVACIÓN	242
2. LA DIMENSIÓN MATERIAL DEL CONVENIO	257
3. LA EXPANSIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y LOS DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS	270
4. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL TRÁNSITO/TRÁFICO DE MERCANCÍAS	277

5. LA COEXISTENCIA GENÉRICA CON LOS CONVENIOS MODALES – EL “ <i>SISTEMA DE RED LIMITADA</i> ”	284
6. LA OPOSICIÓN Y LA DEFENSA DE LA RATIFICACIÓN DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM.....	297
CAPÍTULO II – APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS MODALES Y LA PROTECCIÓN DE TERCEROS EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM.....	323
1. LAS NORMAS DE CONFLICTO REGULADORAS DE LA ELECCIÓN DE LOS CONVENIOS MODALES. LA IRRELEVANCIA DE LOS DERECHOS INTERNOS	323
2. LA PROTECCIÓN DE TERCEROS	331
3. LAS “ <i>PARTES EJECUTANTES</i> ” DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	334
4. LA INTRODUCCIÓN DE LA CLÁUSULA “ <i>HIMALAYA</i> ”	340
5. LA CLÁUSULA “ <i>HIMALAYA</i> ” EN LAS PÓLIZAS DE LA “ <i>BIMCO</i> ”	345
6. LA APLICACIÓN DE LA CLÁUSULA “ <i>HIMALAYA</i> ” EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM.....	349
7. LA POSIBILIDAD DE ACCIÓN DIRECTA CONTRA LA “ <i>PARTE EJECUTANTE MARÍTIMA</i> ”.....	355
CONCLUSIONES.....	361
LA (DES) UNIFICACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. UN NUEVO DESAFÍO PARA LA CARGA EN CONTENEDOR.	361
PRIMERA. UN NUEVO PARADIGMA PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	361
SEGUNDA. UN NUEVO ESTATUTO DEL PORTEADOR Y SU POSIBLE EXTENSIÓN A LAS PARTES EJECUTANTES MARÍTIMAS	363
TERCERA. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE VOLUME DEROGATORIO.	364
CUARTA. <i>MARI MARI NEGOTIANTUR, QUO VADIS?</i> LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MULTIMODAL EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES SOMETIDO A LAS REGLAS DE ROTTERDAM <i>QUID FACIAM?</i>	366
QUINTA. LAS CUESTIONES PLANTEADAS POR LAS REGLAS DE ROTTERDAM	368
SEXTA. LAS DUDAS DE LA COMUNIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL RESPECTO DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM	371
SÉPTIMA. EL ENIGMA DEL “ <i>CONTRATO DE VOLUMEN</i> ”	375
OCTAVA. LA NECESIDAD DE NORMALIZAR EL TRANSPORTE “ <i>MARITIME PLUS</i> ”	378

NOVENA. UN NUEVO CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL NO SUELE IMPONERSE CONVENCINDO A SUS ACTORES.....	380
DÉCIMA. UN NUEVO CONTRATO DE VOLUMEN DE LINEA PARA LOS CONTENEDORES COMO MARCO DE LA MULTIMODALIDAD.....	386
BIBLIOGRAFIA	393
A) LIBROS, TESIS Y OBRAS COLECTIVAS	393
B) ARTÍCULOS, MONOGRAFÍAS, PRESENTACIONES, NOTAS DE PRENSA Y OTROS	397
C) DOCUMENTOS DE LAS NACIONES UNIDAS, DE LA UNIÓN EUROPEA, DEL CMI, DE LA BIMCO Y DE OTROS.....	411
D) JURISPRUDENCIA.....	414
E) OTRAS FUENTES.....	417
<u>APENDICE A</u>	A
PROPUESTA DE PÓLIZA DE CONTRATO DE VOLUMEN PARA EL TRANSPORTE “ <i>MARITIME PLUS</i> ” DE LINEA DE CONTENEDORES (“ <i>CONLINEVOLCON</i> ”_DLF2015).....	A
<u>ANEXOS</u>	II
ANEXO I - POLIZAS DE FLETAMENTO POR VIAJE	II
ANEXO II - POLIZAS DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE Y DE OTROS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE	IV
ANEXO III – POLIZAS DE CONTRATOS DE VOLUMEN Y MISCELÁNEA.....	VI
ANEXO IV - EJEMPLOS PRACTICOS DE CONTRATOS DE FLETAMENTO Y DE VOLUMEN Y DE OTROS DOCUMENTOS MARÍTIMOS	VIII

LISTA DE ACRÓNIMOS

AA.VV.	Varios autores
AAFDL	<i>Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa (Portugal)</i>
Act. Civ.	Actualidad civil
ADC	Anuario de Derecho civil
ADM	Anuario de Derecho marítimo
ADMA	<i>Association de Droit Maritime Américaine</i>
al. (Al.)	Alinea (Alinea)
als. (Als.)	Alineas (Alineas)
All. E.L.Rep.	<i>The All England Law Reports</i>
AMC	<i>American Maritime Cases</i>
Art./arts.	artículo/s
Asbatankvoy	<i>Tanker Voyage Charter Party 1977</i>
Asp. M.L.C.	<i>Aspinall's Maritime Law Cases</i>
B/L	<i>Bill of lading</i>
Baltim1939	<i>Uniform Time-Charter (as revised 2001)</i>
BAEDM	Boletín de la Asociación Española de Derecho marítimo
BFDUC	<i>Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra (Portugal)</i>
BGB	<i>Burgerliches Gesetzbuch</i>
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
BMJ	<i>Boletín del Ministerio de Justicia (Portugal)</i>
BOE	Boletín Oficial del Estado
BOLERO	<i>Bill of lading Electronic Registry Organisation</i>
Bol. IEEM	Boletín del Instituto Europeo de Estudios Marítimos
BT	<i>Bulletin des transports</i>
c.	Cláusula
C/P	<i>Charter Party</i>
CA	<i>Court of Appeal</i>
CAMP	<i>Chambre Arbitrale Maritime de Paris</i>

Cap. (cap.)	Capítulo (capítulo)
CB	Convenio de Bruselas de 1968, relativo a la Competencia judicial, y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil
CC	<i>Código Civil (1966) (Portugal)</i>
CCanot.	<i>Código Civil (1966) anotado (Portugal)</i>
CCB	<i>Código Civil (Brasil)</i>
CCom de 1833	<i>Código Comercial 1833 (Portugal) (Ferreira Borges)</i>
CCom	<i>Código Comercial 1888 (Portugal) (Veiga Beirão)</i>
CCE	Código de comercio (1885)
CCI	Cámara de Comercio Internacional
cfr.	Confróntese
CGC	<i>Cuaderni de giurisprudenza commerciale</i>
CJ	<i>Coletânea de Jurisprudencia (Portugal)</i>
CJ-STJ	<i>Coletânea de Jurisprudencia – Supremo Tribunal de Justiça (Portugal)</i>
CLJ	<i>Commercial Law Journal</i>
CMI	<i>Comité Maritime Internationale</i>
CMNI	<i>Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways, Budapest, 2000</i>
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)
CNUDMI	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional
CoA	<i>Contract of Affreightment</i>
COGSA	<i>Carriage of Goods by Sea Act (EEUU) 1936</i>
Combinconbill	<i>Negotiable Combined Transport Bill of lading</i>
Combiconwaybill	<i>Combined Transport Waybill</i>
Col. Leg.	Colección legislativa
Conlinebill	<i>Liner Bill of lading 2000</i>
cons. (Cons.)	Consultar (Consultar)
CP	<i>Código Penal (Portugal)</i>
CPC	<i>Código de Processo Civil (Portugal)</i>

CPP	<i>Código de Processo Penal (Portugal)</i>
CR	Convención de Roma (1980), sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales
CRP	<i>Constituição da República Portuguesa</i>
CS	<i>Código Civil de 1867 (Portugal) (Seabra)</i>
CV	Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 23 de mayo de 1969
Dec.	Decreto
diss.	Disertación
diss. np.	Disertación no publicada
DG	<i>Diário do Governo (Portugal)</i>
DJ	<i>Direito e Justiça (Portugal)</i>
DL	<i>Decreto-Lei (Portugal)</i>
DM	<i>Il Diritto Marittimo</i>
DMF	<i>Droit Maritime Français</i>
DN	Derecho de los Negocios
DOR	<i>Revue de Droit Maritime comparé</i>
DR	<i>Diário da República (Portugal)</i>
DS	<i>Recueil Dalloz Sirey</i>
DT	<i>Diritto dei Transporti</i>
ed.	Edición
Ed.	Editorial
Ed. A.	Edición del Autor
EDI	<i>Electronic Data Interchange</i>
EWHC	<i>Her Majesty's High Court of Justice in England</i>
EFTA	<i>European Free Trade Association</i>
ETL	<i>European Transport Law</i>
FBL	<i>FIATA Bill of lading</i>
FIATA	<i>Internat. Federation of Freight Forwarders Associations</i>
FWB	<i>FIATA Waybill</i>
Gencoa	<i>Standard Contract of Affreightment for Dry Bulk Cargoes</i>

Gencon	<i>Uniform General Charter (as revised 1994)</i>
Gentime	<i>General Time Charter Party</i>
Genwaybill	<i>General Sea waybill 1963</i>
HGB	<i>Handelsgesetzbuch (Código Mercantil Alemão)</i>
HTML	<i>Hypertext Markup Language</i>
HTTP	<i>Hypertext Transfer Protocol</i>
IACS	<i>International Association of Classification Societies, Ltd</i>
ICC	<i>International Chamber of Commerce</i>
IDIT	<i>Institut du Droit International des Transports</i>
imp.	Impresión, impreso.
Intercoa	<i>Intertanko Contract of Affreightment 1980</i>
Intankbill	<i>Tanker Bill of lading 2003</i>
Intankwaybill	<i>Tanker Sea waybill</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
JIML	<i>Journal of International Maritime Law</i>
JBL	<i>Journal of Business law</i>
JCP	<i>Jurisclasseur periodique</i>
J.D.Int.	<i>Journal du Droit International</i>
JMLC	<i>Journal of Maritime Law and Commerce</i>
JMM	<i>J. de la Marine Marchande et du transport multimodal</i>
JO	<i>Journal Officielle de la République Française</i>
JOCE	Diario o periódico Oficial de las Comunidades Europeas/de la Unión Europea
JWTL	<i>Journal of World Trade Law</i>
Larvolcon	<i>Large-Volume-contract of carriage of goods by sea</i>
LOI	<i>Letter of Indemnity</i>
Ll. L.	<i>Lloyd's List</i>
Ll. L. Rep.	<i>Lloyd's List Law Reports</i>
Ll. M. C. L. Q.	<i>Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly</i>
Ll. Rep.	<i>Lloyd's Law Reports (1919-1967)</i>
LNG	<i>Liquid Natural Gas (gas natural licuado)</i>
LNM	Ley 14/2014, de 24 de julio, Ley de Navegación Marítima,

	publicada en BOE núm. 180 de 25 de julio de 2014.
LTM	Ley de 22 de diciembre de 1949, de la unificación de reglas en los conocimientos de embarque en buques mercantes, publicado en BOE núm. 358 de 24 de diciembre de 1949, abrv. “Ley de Transporte Marítimo”
Mont.Lab.Rev.	<i>Labor Review (United States Department of Labor)</i>
Multidoc95	<i>Multimodal Transport Bill of lading (Formerly “Combidoc” - Combined Transport Document).</i>
Multiwaybill95	<i>Multimodal transport waybill</i>
n. (nn.)	Nota (notas)
núm. (Núm.)	Número (Número)
núms. (Núms.)	Números (Números)
NVOCC’s	<i>Non-vessel-operating common carrier</i>
Nov. Dig. It.	<i>Novissimo Digesto italiano</i>
ns (nss)	Número de sumario (números de sumario)
NOR	<i>Notice of readiness</i>
NYPE46	<i>New York Produce Exchange Time Charter (app.1946)</i>
NYPE93	<i>New York Produce Exchange Time Charter (revised 1993)</i>
ODir	<i>O Direito (Portugal)</i>
OLSA	<i>Ocean Liner Service Agreement (or “service contract”).</i>
OMI	Organización Marítima Internacional
OSRA	<i>Ocean Shipping Reform Act (1998)</i>
p. (pp.)	Página (páginas)
P&I	<i>Protection and Indemnity Club</i>
Par.	Parecer
PLGNM	<i>Proyecto de Ley General sobre Navegación Marítima (BOCG Congreso de los Diputados, IX Legislatura, Serie A, núm. 14-1, 19 de diciembre de 2008)</i>
PLNM	<i>Proyecto de Ley de Navegación Marítima (BOCG Congreso de los Diputados, X Legislatura, Serie A, núm. 73-1, 29 de noviembre de 2013)</i>

R.D.I.Pr. e Pr.	<i>Rivista di diritto internazionale privato e processuale</i>
R. des C.	<i>Recueil de Cours</i>
RDBB	Revista de Derecho bancario y bursátil
RDES	<i>Revista de Direito e de Estudos Sociais (Portugal)</i>
RDMc	Revista de Derecho mercantil
RDN	<i>Rivista del Diritto della Navigazione</i>
RDP	Revista de Derecho privado
reimp.	Reimpresión
REDM	Revista española de Derecho marítimo
Rep.Ar.	Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi
Rep.Ar.TSJyAP	Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi (Sentencias de los Tribunales Superiores de Justicia, Audiencias Provinciales y otros Tribunales)
RGC	<i>Regulamento Geral das Capitánias (Portugal), aprovado pelo “Decreto-Lei núm. 265/72, de 31 de julho” com diversas alterações</i>
RGD	Revista General de Derecho
RHamburgo	Convención de las Naciones Unidas de 1978 sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (“Reglas de Hamburgo”), firmada a 31 de marzo de 1978
RHaya	Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, Bruselas, 1924 (“Reglas de la Haya”), firmado en Bruselas a 25 de agosto de 1924
RHayaVisby	Protocolo Modificadorio al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, Bruselas, 1968 (“Reglas de Visby”), firmado en Bruselas en 23 de febrero de 1968
RHayaSDR	Protocolo Modificadorio al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, Bruselas, 1979 (“Protocolo SDR”), firmado en Bruselas en 21 de diciembre de 1979

Riv. Dir. civ.	<i>Rivista del Diritto civile</i>
Riv. Dir. comm.	<i>Rivista del Diritto commerciale</i>
Riv. Dir. nav.	<i>Rivista del Diritto della Navigazione</i>
RJC	Revista Jurídica de Cataluña/Catalunya
RTD	<i>Revue Trimestrielle Droit Civil</i>
RLJ	<i>Revista de Legislação e Jurisprudência (Portugal)</i>
ROA	<i>Revista da Ordem dos Advogados (Portugal)</i>
ROMA I	Reglamento (CE) núm. 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Reglamento “Roma I”) (D OL núm. 177 de 04.07.08)
RRotterdam	Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (“Reglas de Rotterdam”), firmado en Rotterdam en 23 de septiembre de 2009
RUU	Reglas y usos uniformes (relativos a los créditos documentarios)
s. (ss.)	Siguiente (siguientes)
s/d	Sin data
s/l	Sin lugar
Sc. St. L.	<i>Scandinavian Studies in Law</i>
Scapel	<i>Revue de Droit français commercial, maritime et fiscal</i>
SDR	<i>Special Drawing Rights</i>
Sep.	Separata
SI	<i>Scientia Iuridica (Portugal)</i>
SJ	<i>La Semaine Juridique</i>
SMA	<i>Society of Maritime Arbitrators</i>
SMC	Código marítimo sueco (<i>Swedish Maritime Code</i>)
STCJ	Sentencia Judicial
STJ	<i>Supremo Tribunal de Justiça (Portugal)</i>
t. (tt.)	tomo (tomos)
TC	<i>Tribunal Constitucional Português</i>

TLQR	<i>The Law Quarterly Review</i>
TLR	<i>The Times Law Reports</i>
TranspR.	<i>Transportrecht</i>
TRL	<i>Tribunal da Relação de Lisboa (Portugal)</i>
TRP	<i>Tribunal da Relação do Porto (Portugal)</i>
TTO	<i>Through Transport Operator</i>
TUE	Tratado de la Unión Europea
TUL	<i>Tulane Maritime Law Journal</i>
UGB	<i>Unternehmens Gesetzbuch (2007)</i>
UNCITRAL	<i>United Nations Commission on International Trade Law</i>
UNCTAD	<i>United Nations Commission for Trade and Development</i>
USC	<i>United States Code</i>
UNIDROIT	<i>International Institute for the Unification of Private Law</i>
v. (V.)	Ver (Ver)
vol. (vols.)	Volumen (volúmenes)
VOCC	<i>Vessel Operating Common Carrier</i>
Volcoa	<i>Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes</i>
Voltcon	<i>Volume/Long Term Contract of Carriage by Sea</i>
XML	<i>Extensible Markup Language</i>
WIBON	<i>Whether in berth or not</i>
WIPON	<i>Whether in port or not</i>
WN	<i>The Weekly Notes</i>

LISTA DE ESQUEMAS FIGURATIVOS

Figura 1.1. - El moderno “*pipeline*” de la información (Parte I)

Figura 1.2. - Esquema de la cadena logística global (Parte I)

Figura 1.3. – Los arcos de los principales interesados en el transporte marítimo (Parte I)

Figura 4.1 –Tablas resumen de las Reglas INCOTERMS 2010 aplicables a la relación contractual entre el vendedor y el comprador señalando el punto de transferencia del riesgo sobre la mercancía (Parte IV)

INTRODUCCIÓN

1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN. DELIMITACIÓN Y MARCO. FONDO ACTUAL Y DESARROLLO DEL TEMA.

01. Tradicionalmente, los temas de Derecho marítimo tienen, en su génesis, una profundísima conexión con la internacionalidad del medio en que han brotado o en razón de la cual se han creado con sus reglas propias – la mar. Por lo tanto, es importante empezar el tema por el concepto polifacético de Derecho internacional (*International Law*) con el fin de reflexionar sobre el propio Derecho marítimo y la cuestión de la ley uniforme¹.

Un ejemplo de la definición del Derecho internacional es ofrecido por *Mozley & Whiteley Law Dictionary*² como sigue (traducción de nuestra responsabilidad):

«El Derecho internacional (“*jus inter gentes*”) que se divide en dos ramas:

(1) *El Derecho internacional público, que comprende los derechos y deberes de los Estados soberanos en sus mutuas relaciones;*

(2) *El Derecho internacional privado en el que se incluyen los derechos y las obligaciones de las entidades privadas de diferentes Estados, y que trata esencialmente de la elección de una ley interna que rige sus transacciones. A esto se llama el “conflicto de leyes”».*

De dos definiciones más modernas, se hace una referencia en el *Black’s Law Dictionary* (traducción de nuestra responsabilidad):

«*Derecho internacional – los principios jurídicos que regulan las relaciones entre las naciones (con significado de Estados soberanos); más modernamente, el Derecho de las relaciones internacionales que abarca no solamente las naciones sino también a otros participantes como organizaciones internacionales, corporaciones multinacionales, organizaciones no gubernamentales, e incluso personas individuales (como las que invocan los derechos humanos o sean parte en crímenes de guerra)*».

Y en lo que respecta al Derecho internacional privado:

«*Derecho internacional privado – conflicto internacional de leyes; los expertos de la ley a menudo critican la designación pues sugiere erróneamente que es un cuerpo legal que, de algún modo, se presente parangón al Derecho internacional público y, de hecho, es tan solamente una parte de cada ordenamiento jurídico*».

También se hacen distintas referencias anglosajonas y latinas al concepto de Derecho

1 Véase WILLIAM TETLEY, *Uniformity of International Private Maritime Law – The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions – How to Adopt an International Convention, Final version* pub. in (2000) 34 Tul.Mar. L.J. 775-856.

2 Véase *Mozley & Whiteley Law Dictionary*, 10ª ed., E. R. Hardy Ivamy ed., Butterworths, London, 1988, p. 24, *apud* W. TETLEY, *ibidem*.

internacional: “*public international law, law of nations, law of nature and nations, jus gentium, jus gentium publicum, interstate law, law between states (the word «state», in the latter two phrases, being equivalent to «nation» or «country»)*”³.

Estos conceptos no son hoy suficientes: por un lado, la noción de soberanía no presenta una naturaleza absoluta – en particular, debido a los distintos instrumentos internacionales que han creado instituciones y órganos con poderes que emanan de los Estados; por otro lado, el término “*nación*” es hoy sinónimo de “*Estado*” - con algunas reservas puntuales en un entorno independentista de ciertos pueblos europeos – pues los estados federados han renunciado voluntariamente y en parte a su soberanía en beneficio del Estado Federal. Finalmente, y como esencial para la presente investigación, si el Derecho internacional privado (*Private International Law*) se agota, por completo, en el «*conflicto de leyes*», se hace indispensable delimitar el Derecho privado internacional (*International Private Law*) cuyo conjunto normativo regula, de forma sustantiva, las relaciones entre las entidades privadas de Estados distintos.

PHILIP C. JESSUP, M.M. juez del Tribunal Internacional de Justicia, ha denotado su preferencia por la expresión «*Derecho transnacional*»; la cual abarca todo el Derecho internacional: público, y privado, incluyendo el conflicto de leyes; pero utilizando, en su caso, el término «*nación*», que deberá merecer una actualización como ya se ha hecho referencia⁴.

WILLIAM TETLEY ha dividido el Derecho internacional en tres ramas distintas:

1. Derecho internacional público (*International Public Law or Public International Law*) que se ocupa de las relaciones entre Estados (y, añadimos, o entes que son asimilados a las organizaciones internacionales de Derecho público).
2. Derecho internacional privado (*Private International Law or Conflict of Laws*) que consiste en un conjunto de normas de conflicto que regulan la elección de la ley interna aplicable, la jurisdicción y el reconocimiento de sentencias extranjeras por entidades privadas, al respecto de las normas internas de los distintos Estados.
3. Y, finalmente, el Derecho privado internacional (*International Private Law*) que regula las relaciones jurídicas entre las entidades privadas de diferentes Estados.

En el caso del Derecho marítimo, los Convenios internacionales celebrados en el ámbito o con la participación del CMI (*Comité Maritime Internationale*), de la

3 W. TETLEY, *idem*, párrafo III.

4 P. C. JESSUP, *Transnational Law*, Yale University Press, New Haven, Connecticut, 1956, p.2, *apud* W. Tetley, *idem*, en que presenta el concepto Transnational Law «(as) all the law which regulates actions or events that transcend a nation's frontiers. It includes both civil and criminal aspects, what we know as public or private international law, and it includes national law both public and private. Transnational situations may involve individuals, corporations, states or other groups».

CNUDMI/UNCITRAL (*Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional*), del UNIDROIT (*Institut International pour l'Únification du Droit Privé*) y de la OMI/IMO (*Organización Marítima Internacional*) son clasificados como Derecho internacional privado o, de otra forma, como leyes uniformes aplicables entre entidades privadas de diferentes Estados, en virtud de la materia – como es el transporte internacional marítimo de mercancías.

Sin embargo, no hay, efectivamente, una «uniformidad mínima» puesto que los citados Convenios no regulan, en la práctica, las operaciones marítimas de la mayoría de los Estados transportadores – Reino Unido, Canadá, Francia, China y EEUU América – aunque cubran los 12 sectores clave del Derecho marítimo. Entre los más importantes para la comunidad internacional se cuentan en el transporte de mercancías, el abordaje, la contaminación del medio marino y la responsabilidad del transportador y de terceros.

De acuerdo con el párrafo 1 del artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, TETLEY sugiere la siguiente lista de fuentes de la *International Private Maritime Law*⁵:

1. *Convenios y Tratados Internacionales;*
2. *«International model laws»;*
3. *Pólizas estándar de los contratos;*
4. *Términos estándar;*
5. *Costumbre internacional;*
6. *Lex Marítima – como parte de la lex mercatoria;*
7. *Doctrina;*
8. *Sentencias de las cortes internacionales y de los tribunales internacionales arbitrales;*
9. *Sentencias de los tribunales superiores nacionales y de los tribunales arbitrales con reputación internacional.*

El Derecho marítimo ha evolucionado en un marco de gran diversidad internacional, al que se han ido añadiendo los Convenios internacionales de “derecho uniforme” que, a su vez y tristemente, no han conseguido su objetivo de normalizar - unificar los regímenes aplicables, en particular, en que lo respecta a la responsabilidad civil de los diversos actores del transporte marítimo. El diminuto número de adhesiones de determinados textos – como las RHamburgo – y de los muchos Convenios “nacidos-muertos” - como el Convenio Multimodal de 1980 -, que no han logrado su

5 Que, efectivamente, es el Derecho marítimo privado internacional o, como se hará referencia posteriormente, el Derecho marítimo internacional – pues, para nosotros, el Derecho marítimo es, integralmente, Derecho privado – fuente interna o internacional. La tradición francesa clasifica, todas estas materias, en dos títulos: «*Le Droit Public International*» (como «*International Public Law*») y «*Le Droit Privé International*» (como «*International Private Law*»), diferentemente de la generalidad de los países latinos. Véase, entre otros, L. DUGUIT, *Traité de Droit Constitutionnel*, 3ª ed, Les Éditions Boccard, Paris, 1927, pps. 67.

validez internacional, han contribuido a la completa desacreditación de su objetivo último de uniformidad del sistema.

No obstante, una vez más, un Convenio de derecho uniforme ha intentado normalizar la dispersión reglamentaria, mediante las llamadas “*Reglas de Rotterdam*” (RRotterdam), firmadas en 23 de septiembre de 2008 en aquella ciudad neerlandesa y que, hasta hoy, no han tenido ningún desarrollo significativo. El 11 de diciembre de 2008, la Asamblea General de la Naciones Unidas adoptó el “*Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo*”.

Por primera vez, han sido consagrados, en un instrumento internacional, distintos conceptos como el “*contrato de volumen*” o el de las “*partes ejecutantes marítimas*”, objeto de una enorme controversia y, aunque la validez de ese instrumento se plantee algo distante, elegimos, como objeto de la presente investigación; abordando la nueva configuración de la responsabilidad del porteador aportada en las RRotterdam cuyo entorno consiste, esencialmente, en abarcar, en su régimen, los terceros en el contrato de transporte.

De esta manera, se pretende profundizar en el marco, la naturaleza y el régimen jurídico de las distintas realidades subyacentes del porteador desde la época de La Haya hasta Rotterdam (de las ciudades neerlandesas, de hecho) y también hacer una discusión sobre la bondad de las soluciones aportadas históricamente en la actualidad.

Esta investigación tratará de hacer un análisis preciso del desarrollo del porteador contratante, y de su impacto en los nuevos contratos de volumen previstos para el transporte de grandes cantidades de sólidos y líquidos a granel a través de varios viajes y por un período relativamente largo. Y se hará, igualmente, empezando con el tráfico de línea no regular hasta el transporte de contenedores en línea regular, conocido, en los EEUU, como “*service contract*” cuya proyección de mercado es de una significativa cuota de 80% del tonelaje mundial del tráfico de contenedores.

La responsabilidad del transportador de mercancías por mar cuenta con una reglamentación internacional en constante evolución, pero sin alcanzar una validez generalizada, estandarizada y sedimentada. Ello supone una dificultad suplementaria para su acogimiento en los Derechos nacionales.

Esta evolución histórica comenzó en los años 20 del siglo pasado con el desarrollo y aprobación de las “*Reglas de la Haya*” de 1924 (RHaya), pasando por el “*Convenio Internacional sobre la Responsabilidad del Transportador Marítimo de Mercancías*” o “*Reglas de Hamburgo*” de 1978 (RHamburgo) y, ahora, con las RRotterdam.

Pero, el régimen del transporte marítimo ha evolucionado hacia una constelación “*pro-basura*” de cuadros jurídicos. La influencia en los progresivos Convenios marítimos de sus regímenes, en particular, la responsabilidad del porteador, se han quedado sin expresión, sin dinámica y sin amparo mundial, como sucedió con las referenciadas RHamburgo. De forma diferente, el transporte aéreo ha configurado un régimen mucho más uniforme y normalizado, garantizando de forma sostenida la responsabilidad del porteador en cifras y normas.

En la actualidad, todos tienen en mente el papel central de “*containerisation*” en la globalización. El contenedor (o la “*nueva caja*”) ha producido una enorme reducción de los costes de transporte y de la logística. La eficiencia portuaria ha dado un nuevo y sustancial paso adelante y la cadena logística se ha convertido en mundial, abarcando todos los productos y servicios.

Este proceso ha cambiado, drásticamente, la geografía de puertos y la distinción, a menudo, muy marcada, entre las áreas de consumo y los puntos nodales de las cadenas logísticas, autorizando la integración de los puertos más lejos (o sin contigüidad) como, por ejemplo, ha sucedido en Felixstowe (Reino Unido), Gioia Tauro (Italia) y Laem Chabang (Tailandia). Así, el crecimiento de la carga en la cadena logística en el comercio mundial ha subrayado que el contenedor se benefició de su movilidad, traducido en su flexibilidad espacial y su eficiencia en la distribución en la cadena logística.

El continuo crecimiento del comercio mundial, asociado a la reducción de costes en la cadena logística, ha demostrado que la aplicación del Derecho uniforme en el transporte marítimo sólo se deberá realizar si se cuenta con principios y marcos de aceptación global, privado o público, empezando un cambio muy sensible desde un sistema “*de red*” (o “*de red modificada*”) a un sistema legal uniforme de responsabilidad.

La responsabilidad civil en el Derecho marítimo ha presentado distintos cambios, pues es dispersa y no sistemática. El transportador oceánico celebra hoy acuerdos confidenciales con el cargador y con otros actores y, por tanto, la negociación puede cubrir el espacio del buque a utilizar (porteador), el volumen de la mercancía (cargador), las tarifas de carga y la responsabilidad propia del porteador con niveles optimizados pero no totalmente desregulada. Es preciso que se respete la seguridad marítima del buque y de las mercancías como indisponibles, y los límites mínimos que puedan beneficiar los cargadores que no tienen capacidad comercial en el tráfico de línea con múltiples clientes.

Desde un punto de vista económico, la uniformidad mundial del régimen jurídico no es una realidad más cercana, pero es lógico que la disminución de los costes del transportador deba implicar una reducción de los fletes, aunque puede aumentar sus costes las pólizas de seguros, si no se hace una subrogación del transportador.

Además, no es suficiente para el transportador que el remitente se comprometa a firmar el contrato pues hay terceros (como, por ejemplo, el consignatario) que se materializan como destinatarios del transporte, suponiendo ello un esfuerzo adicional burocrático, cuando se utiliza el sistema electrónico simplificado “*sea waybill*”, siendo ello difícil de entender cuando no se hace el endoso de los títulos representativos de la mercancía, como los conocimientos de embarque.

Con una modalidad totalmente novedosa, las RRotterdam contemplan, con ciertas suposiciones de hecho, la posibilidad de firmar contratos de volumen que pueden hacer, mediante un sencillo acuerdo, una derogación casi completa del régimen tradicionalmente imperativo de línea regular, aunque no se incluyen, en el acuerdo,

las obligaciones del transportador que envuelven la seguridad marítima, como es la condición de navegabilidad del buque *ab initio*.

Sobre un tema en el que es necesario respetar exigentes parámetros de seguridad marítima, el régimen de los contratos de volumen debería congregar límites cualitativos y cuantitativos a la responsabilidad del porteador basados en aquellos criterios y en de la desigual fuerza negocial de los pequeños cargadores de línea.

Esto ha sido, de hecho, la razón para qué las líneas regulares se han sometido a un régimen obligatorio de la responsabilidad del porteador y cuyos orígenes se remontan a más de 100 años en el tráfico de la llamada "carga general".

En el transporte marítimo de mercancías, el abuso de la cláusula de "negligencia" del conocimiento de embarque por parte de los armadores, en el siglo XIX, ha tenido una contestación robusta con la validez de la "*Harter Act*" de 1893 y, posteriormente, de las RHaya de 1924.

Definitivamente, se ha procurado proteger los intereses de los transportadores, con un régimen dual: transporte por conocimiento para línea regular y fletamento para línea no regular o "*tramping*"- el primero, con la obligatoriedad que se basa en la protección de los intereses de la parte más débil (los cargadores); y el segundo, consagrándose una libertad contractual muy amplia y presuponiendo, lógicamente, la igualdad negocial de las partes.

La influencia de la "*Harter Act*" de 1893 que, en sede de la legislación interna estadounidense, distinguió por primera vez y de forma inequívoca, las faltas náuticas de las faltas comerciales (es decir, de una forma simplista, las faltas imputables al fletador o utilizador del buque - a tiempo y por viaje - y al armador propietario, respectivamente), vino a influir decisivamente en la elaboración del Convenio de Bruselas sobre Conocimientos de Carga de 1924 (conocida por la designación de "*Reglas de La Haya*") y favorecer las perspectivas de los cargadores, ya que, a partir de ese momento, la exoneración de la responsabilidad del transportador sólo sería posible si se probase que había actuado con la debida diligencia ("*due diligence*").

El intento de los cargadores de limitar las cláusulas de exoneración de los transportadores con mayores garantías tuvo su apogeo en el Convenio de Hamburgo de 1978 que, hasta a la fecha, sólo tiene como partes, a poco más de una veintena de países, en su mayoría cargadores, siendo poco relevantes en la Unión Europea.

Pretendiendo las Reglas de Hamburgo formular un régimen más eficaz y más favorable a los cargadores habrá, pues, que indagar y preguntarnos si tal objetivo ha sido alcanzado, por lo menos, en un primer análisis.

¿Será el arbitraje marítimo previsto en aquellas Reglas aplicable a los contratos de transporte marítimo de mercancías dónde no es tan frecuente el arbitraje?

¿Algunos antiguos intermediarios en las operaciones de transporte no actuarán hoy como verdaderos transportadores ("*forwarders-carriers*" por oposición a los "*freight-forwarders*")?

Estos y otros puntos de interés se relacionan con los contratos de utilización mercantil del buque, esto es, con los contratos de explotación de los buques.

No teniendo la ambición de presentar un trabajo que abarque toda esta problemática, es objetivo de este estudio concretar las bases del transporte internacional de mercancías por mar y suscitar algunas cuestiones que, con él, van a relacionarse, e igualmente, hacer su normal articulación y progreso hasta la actualidad, particularmente, con el surgimiento de las RRotterdam.

La identidad cultural de los países ibéricos es fruto de más de 1.000 años de una Historia común, conquistando el mar y desarrollando sus expediciones, poniendo en práctica la importancia del control de las líneas de comunicación marítima.

Son del llorado MÁRIO RAPOSO estas sensatas y oportunas palabras (traducción de nuestra responsabilidad):

«La competencia de los técnicos, de un lado, y el saber de los juristas, de otro, son de las innegables realidades. Sólo que escasas veces andan a la par, o sea, se agregan – y eso, de hecho, es perfectamente natural, aconteciendo en todos los dominios de la actividad mercantil».

El marco actual es mucho más diverso y rico, otros contratos de transporte marítimo – de tipo mixto - que intenten responder a las nuevas exigencias del comercio internacional al respecto de la simplificación de documentos de transporte (y su desmaterialización) y la imperativa necesidad de las líneas regulares con el fin de reducir los costos y, en particular, los fletes.

Se incluyen con más relevancia, los nuevos contratos de línea, el "*fletamento de espacio*" ("*contrat d'affrètement d'espace de ligne régulière*") y el "*contrato de servicio*" ("*service contract*", cfr. "*US Shipping Act*" de 1984); – y, en el tráfico no regular, la novedosa y amplia definición del contrato de volumen ("*contrat de tonnage*" o "*service contract*") - por influencia decisiva de la desmaterialización de los documentos de transporte. Estas sencillas figuras contractuales se negocian libremente por las partes y, por eso, hay que buscar su naturaleza y su régimen, en particular de la primera, con su común y creciente utilización en el transporte de contenedores.

Con respecto al fletamento del espacio en el buque y al contrato de "*tonnage*" mencionar que han nacido a la par que las modalidades de fletamento y, por eso, aportan todo el beneficio a la libertad de las partes, aunque sólo el último sea el modelo paradigmático de este tipo de contratos usados en el "*tramping*" de granel y para grandes volúmenes. Pero en la perspectiva actual del transporte de contenedores, el uso de los fletamentos de espacio a bordo en el tráfico de línea regular supone la existencia de pólizas de contratos que, a menudo, se acogen en los "*services contracts*" y que, seguramente, se alejan del régimen imperativo.

La defensa de la libertad de las partes puede plantear algunos límites, ya que si expiden cartas de embarque y demás documentos de transporte similares, en desarrollo de tal competencia, se van a regular, por lo menos indirectamente, por el régimen imperativo de las RHaya.

La defensa estadounidense del contrato de volumen al que es aplicable la RRotterdam plantea en el mundo marítimo una derogación del Convenio, presuponiendo que las partes están negociando en igualdad de condiciones y, en el caso de líneas regulares, respaldada por los dictámenes de la OCDE, según los cuales “*los contratos deben ser negociados individualmente y en forma confidencial*”⁶.

La libertad de las partes puede plantear algunos límites: si expiden conocimientos de embarque y demás documentos de transporte similares en su desarrollo, se van a regular, por lo menos indirectamente, con base en el régimen imperativo de las RHaya. La justificación estadounidense por el contrato de volumen al que sea aplicable la RRotterdam insta al mundo marítimo para una derogación del Convenio, presuponiendo que las partes están negociando en igualdad de condiciones y, en el caso de líneas regulares, respaldada por los dictámenes de la OCDE, según los cuales “*los contratos deben ser negociados individualmente y en forma confidencial*”⁷.

En la actualidad, hay grandes cargadores que tienen suficiente poder económico para negociar el contrato de volumen en línea regular con los porteadores - como son los casos de la DHL o UPS o de las propias asociaciones de cargadores como las fortísimas estructuras organizativas estadounidenses. Son líneas regulares de contenedores que esencialmente se van a servir y justificar, por un núcleo fuerte de cargadores (o de sus asociaciones) y que pueden ser utilizadas también por pequeños cargadores, sin ninguna capacidad de negociación, mediante una adhesión a las condiciones que ofrece el porteador.

Como los contratos son hechos confidenciales, estos pequeños cargadores no conocen las condiciones que son ofrecidas a los principales clientes de las líneas, cuya red logística es, a diferencia de éstos, de alcance mundial y, así, se salvaguardan los contenidos de los contratos.

Según la ley estadounidense, un conjunto de cargadores o su asociación puede ser parte de los “*services contracts*” y es a través de esta asociación que el legislador justifica el equilibrio mínimo de negociación mercantil, tal como se hace en otras áreas sociales como de la legislación laboral. Sin embargo, esta situación no es, sin más, aplicable a otros países, incluyendo a los europeos, ya que se requiere que las autoridades reguladoras sean muy fuertes y estructuradas.

El cese de las conferencias marítimas en el nivel internacional, en particular, después del cese del Reglamento núm. 4056/86 de la Unión Europea, ha venido, a aumentar la competencia entre porteadores, con la necesidad de la flexibilidad de su contenido, como única forma de rebajar los costos de transporte, cuyos fletes son ahora distintos entre sí y sin cualquier imposición por las conferencias.

El presunto desmantelamiento del régimen imperativo del transporte marítimo de mercancías en líneas regulares en beneficio de una amplia libertad contractual que

6 Véase http://www.oecd.org/document/59/0,3343,fr_2649_34367_2676219_1_1_1_1,00.html. Ver los principales objetivos de las RRotterdam en el párrafo núm. 39 *infra*.

7 Véase http://www.oecd.org/document/59/0,3343,fr_2649_34367_2676219_1_1_1_1,00.html. Ver los principales objetivos de las RRotterdam en el párrafo núm. 39 *infra*.

está presente en los “*services contracts*”, se han fundado en el hecho de que equilibraba a las partes que asumen condiciones muy equivalentes y, por lo tanto, no habría una parte más débil que viniese a necesitar de protección y que suscribiría un “acuerdo de adhesión”.

En el proyecto de “*US Carriage of Goods by Sea Act*” de 1999 (*COGSA de 1999*) que aún no ha entrado en vigor pero que ha inspirado los trabajos preparatorios de las RRotterdam, con la consagración de la definición del contrato de volumen, el legislador ha pretendido aumentar, significativamente, la libertad de los “*services contracts*” en los temas de “*relief-from-liability-clauses*”, “*foreign forum provision*” y “*limitation of liability*”⁸.

De una forma sintética, el legislador estadounidense ha buscado que el contenido de las cláusulas de responsabilidad y sus límites, así como la elección del lugar del foro del contrato, pueda ser determinada libremente por las partes ¿Y alguien, de buena fe y con conocimiento en la práctica del transporte marítimo de contenedores, iba a creer que un pequeño cargador puede tener algo que aportar en el contrato final que firma cuando simplemente limita a garantizar algunos de los “*slots*” disponibles en el buque?

Así, con una influencia decisiva del *COGSA de 1999*, las RRotterdam han previsto, también, una libertad muy amplia para el contrato de volumen en servicio de línea regular (en virtud del párrafo 1 del artículo 80) que permite esencialmente al porteador evitar el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades de su régimen imperativo procedente de las RHaya/RHayaVisby. Por ejemplo, una cláusula en la cual el porteador se eximiera de su responsabilidad por los daños a los bienes transportados sería nula (por aplicación del artículo 3.8 de las RHaya/RHayaVisby) pues tiene por objeto reducir la responsabilidad del porteador (cfr. artículo 3.2). Sin embargo, dicha cláusula puede materialmente ser válida en un contrato de volumen, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el párrafo 2 y siguientes del artículo 80 de las RRotterdam.

Esta innovación ha generado enormes preocupaciones en los cargadores sin capacidad negociadora, especialmente en el caso de línea regular que transita, naturalmente, todos los puertos con una cierta periodicidad, como, siempre, se ha hecho con el transporte de carga general y, en los casos de los países ibéricos, con el intento de abastecimiento de las Comunidades Autónomas insulares.

Se estima que, en el futuro, alrededor del 90% de los contenedores serán transportados bajo los contratos de volumen en servicio de línea regular, lo que necesariamente viene a reafirmar la importancia de la libertad de estipulación en este tipo de contrato, sea o no siguiendo el régimen de las RRotterdam.

El contrato de volumen, como nueva figura del Convenio, que tiene como aspecto más innovador, su aplicación a líneas regulares de contenedores con una amplia

8 De hecho, no existe ninguna limitación a la libertad en este tipo de contrato, incluso en lo relativo a la obligación de navegabilidad del porteador y el transporte de mercancías peligrosas. Véase el párrafo núm. 33 *infra* en lo que respecta al *COGSA de 1999*.

libertad de contenido, es uno de los obstáculos más importantes para la firma y validez de las RRotterdam. Si transcurridos unos cuantos años desde su firma, el Convenio no fuese válido internacionalmente, los EEUU proseguirán con su "exportación" del modelo de "*services contracts*", con más o menos derogaciones y, seguramente, seguirá su introducción en los Derechos internos de manera autónoma, quedando muy lejos del propósito de un régimen uniforme.

Por lo tanto, la responsabilidad del porteador sufre un cambio y se reestructura en las RRotterdam, y los contratos de volumen derogatorios son el ejemplo paradigmático y vivo de la progresiva des-responsabilización y escasa capacidad de negociación por los pequeños y medianos cargadores y transportadores en el tráfico en línea regular.

Por último, hay que subrayar que los contratos de transporte marítimo "*plus*" o incluso multimodal, aunque necesiten del uso de los buques, se empiezan y se concluyen en los puertos o en lugares en tierra más lejos de ellos y, por eso, cuando abordamos un tema de Derecho marítimo, no podemos olvidar la importancia del puerto y de su papel, que ha sido visto como una puerta a través de la cual las mercancías y los pasajeros van a fluir.

Es muy difícil hoy en día hacer una definición de puerto, de su anchura geográfica y mercantil, por eso, los elementos más importantes del negocio marítimo se gestiona en las terminales, en las demás infraestructuras y superestructuras del puerto. Un puerto tiene, de forma inherente, una actividad económica derivada resultante del funcionamiento de las instalaciones, equipos y servicios bajo la autoridad portuaria o, por lo menos, bajo su control. Su integración en las cadenas logísticas es esencial pues es forzoso que la carga pueda fluir sin problemas físicos o administrativos.

La presente investigación, con el estudio de la responsabilidad civil del porteador en el transporte marítimo de mercancías se centrará en el comercio portuario y, por eso, será un fin en sí mismo validar los procedimientos que nos vamos a proponer, con un impacto sustancial en la mejora de la eficiencia portuaria.

Sin embargo y por si fuera poco, todo esto no es estático, cambiando continuamente. Al conectar el buque, las mercancías y el puerto, insertándolo en las cadenas logísticas (también terrestres) y con sus clientes (para los cuales es indistinto el medio de transporte a que se recurra), es indispensable que no se pierda de vista la evolución histórica y jurídica que ha gestionado el Derecho marítimo.

Efectivamente, es una rama del Derecho Mercantil con una autonomía y una "*raison d'être*" que se plantea básicamente en los distintos eslabones del buque, cuales son: la navegación en la mar, atraque, descarga, transporte de la carga, almacenaje, traslado, carga en el vehículo de transporte terrestre y su salida del área portuaria.

Siendo el interés en controlar la carga importante. Más decisivo es buscar los mecanismos jurídicos uniformes y seguros de responsabilidad y de reparación de las averías de las mercancías, orientando el puerto al mercado, de forma que consiga, a través de la prestación de unos servicios eficientes y competitivos, clientes satisfechos y fieles, así como la captación de nuevos clientes en un entorno cambiante.

2. OBJETO E INTERÉS DE LA INVESTIGACIÓN

02. El objeto de la presente investigación es la responsabilidad del porteador marítimo, con una especial referencia al régimen que emerge de las RRotterdam, incluyendo la protección de terceros en el contrato, así como la definición de esas partes terceras, en particular, las partes ejecutantes marítimas.

Se trata de profundizar la investigación centrada en la responsabilidad del porteador pero con un efecto de extensión del régimen, cuando, jurídicamente, sea posible, a otros participantes en el transporte, en particular, a algunas figuras que, cada vez más, están a desarrollar, por sí mismas, competencias propias de los operadores logísticos, sin que se distingan como operadores “*puerta a puerta*”.

La evolución y desarrollo del estatuto del porteador ha sufrido, de vez en cuando, rupturas significativas como la que ha discurrido con la nueva figura del contrato de volumen, para tráfico en línea regular, derogatorio, previsto en las RRotterdam y que se ha desarrollado a partir de su predecesor estadounidense “*service contract*”.

Por otro lado, la comunidad marítima, más o menos de forma clara, ha venido a destacar la necesidad de equilibrar el actual régimen de transporte, basado en una ponderación justa entre los intereses de los transportadores y cargadores. Es aquí donde aparece, fundamentalmente, la razón de ser de esta investigación.

Los objetivos concretos que se pretenden conseguir con la realización de la tesis doctoral, sin perjuicio de que en el decurso lógico de su desarrollo pueden encontrarse materias e ideas que hagan necesaria la reflexión de algunos nuevos puntos o modificación de los que se indican, son:

- 1) Obtener una visión global del Sistema Internacional de la Responsabilidad del Transportador Marítimo de Mercancías;
- 2) Realizar un estudio sobre el concepto y evolución del Derecho marítimo y de las figuras afines;
- 3) Conocer y profundizar los institutos jurídicos presentes en los distintos Convenios Internacionales de Transporte Marítimo de Mercancías, y sus regímenes, en particular, bajo las Reglas de Rotterdam;
- 4) Concretar y delimitar el concepto de transportador marítimo y de su responsabilidad civil y de las partes ejecutantes marítimas que son ajenas al contrato.

Pero para ello no basta elaborar un plan de trabajo, sino que es necesario además llevarlo a la práctica y tener apertura de criterio para que otras reflexiones que se darán en el curso de la investigación puedan cambiar el rumbo o algunas de las directrices anteriormente fijadas. Así pues, desarrollaremos nuestra investigación con unos objetivos concretados en los siguientes temas que son, efectivamente, un entorno coherente de la responsabilidad del porteador en las RRotterdam:

- (1) Analizar la figura del contrato de volumen y examinar sus diferentes aspectos, desde el transporte a granel en líneas no regulares hasta al transporte de contenedores en línea regular;

(2) Ubicar y sistematizar el concepto de contrato de volumen con el régimen de la responsabilidad del cargador y del porteador y proceder a la verificación de si la reducción de la responsabilidad del "transportador contractual" ("contractual carrier") implica, también, una contraparte menos onerosa para el cargador, para las aseguradoras y para las otras partes con interés en el contrato de transporte;

(3) Investigar los conflictos existentes, en el segmento de transporte terrestre, entre la aplicación de las RRotterdam y los Convenios internacionales específicos (por ejemplo, el Convenio CMR), aplicables en ese modo de transporte, sin perjuicio de la articulación con otros instrumentos del transporte internacional, como es en el transporte aéreo el Convenio de Montreal de 1999.

Estas materias conforman el entorno de la tesis, que por si generan el interés del proyecto de investigación. Y, en particular, se desarrollaran las cuestiones de la multi-modalidad ubicada al transporte de contenedores, entre otros, la desmaterialización de los documentos de transporte y la seguridad jurídica de las condiciones de utilización, a la vez, de cada modo de transporte.

Las Reglas de Rotterdam han modificado la responsabilidad del transportador marítimo de mercancías, conscientemente tratado como un instituto que merece muchas e importantes disposiciones en las Convenciones Internacionales, aunque es en el Derecho marítimo interno y en las propuestas del CMI y en los trabajos de la CNUCED en las que se van desarrollando nuevas líneas de trabajo que superan la tradicional fórmula contractual románica.

La existencia de distintos regímenes de responsabilidad, fundados en los ordenamientos románicos y anglófonos, ha llevado a que la doctrina y la jurisprudencia realicen interpretaciones que no son siempre coherentes y articuladas, cuando se analizan los riesgos de cada una de las partes.

Mientras, el Derecho marítimo es habitualmente muy parco en la dimensión doctrinal específica y no es fácil tener una visión correlativa de otros modos de transporte como el terrestre o aéreo.

La dicotomía entre la exploración mercantil del buque y su utilización ha constituido desde siempre el núcleo esencial de las materias reglamentadas en el Derecho marítimo que, hoy, se asume como una rama del Derecho mercantil.

También es importante hacer una referencia a sus orígenes, lo que nos lleva a cuestionar las relaciones con el Derecho Internacional Público, tanto así que el mar era tenido, desde los tiempos de los jurisconsultos romanos, como una "res communis" o, en la fórmula de HUGO GROCIO, una "res communis omnio", pues no podía ser objeto de apropiación o de titularidad de derechos reales.

El concepto de Derecho marítimo, según RENÉ RODIÈRE, como el conjunto de reglas jurídicas relativas a la navegación marítima es, sin duda alguna, muy amplio, siendo objeto esencial de la reglamentación las situaciones jurídicas de los buques y de los tripulantes, incluso los medios contractuales que tengan como objeto el transporte por mar.

Desde otra perspectiva, el comercio marítimo siempre desarrolló sus contenidos atendiendo a elementos de internacionalidad. Así, como consecuencia de la escala en los puertos de diversos países y, fundamentalmente, por la diferente nacionalidad de cargadores, transportadores, propietarios de la carga, acreedores y aseguradores, además de otros elementos comunes es necesario el estudio desde el Derecho Internacional Privado.

Es, así, una de las características del Derecho Internacional el estudio de los conflictos de leyes y el intento de su superación, a través de la aplicación de Derecho uniforme de origen convencional.

ERNESTO ANASTASIO, antiguo Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, ha expresado que: *todo lo que no sea internacional no sirve para ninguna regulación de Derecho marítimo* (véase, *inter alia*, ECHEVARRIA RIVERA, L.E., *El transporte marítimo*, Aranzadi, Pamplona, 1983, pps. 15).

Por otro lado, las reformas emprendidas en los ordenamientos nacionales se muestran necesarias pero insuficientes, debido a que los distintos países se olvidan, casi siempre, de los diversos Convenios internacionales existentes sobre Derecho marítimo y, como consecuencia, se genera una multiplicidad de regímenes para regular el transporte marítimo de mercancías.

El interés de la investigación se basa también, en la oportunidad de su tratamiento. Sin embargo, la propia evolución reciente de la vigencia del Convenio de Hamburgo lleva, igualmente, a que se reconozca que el sistema de uniformidad convencional está herido de muerte por una defectuosa articulación entre las Reglas de La Haya y las Reglas de Hamburgo y por una contraposición, no siempre justa, entre los países cargadores y los países transportadores o de operación de navieros.

Es, así, indispensable que, jurídicamente, se trate de estas materias con alguna profundidad en países tradicionalmente conectados al mar como España y Portugal, que lo han “descubierto” hace 500 años.

Siendo el transporte marítimo de mercancías por mar el núcleo esencial del comercio marítimo, se entiende adecuado desarrollar la problemática sobre la responsabilidad del transportador marítimo en conjugación con las principales convenciones y, en particular, con el Convenio de Rotterdam

Y ahí surge el problema crónico de identificación del transportador en el caso de la celebración de contratos atípicos o de fletamento, simultáneo con el contrato de transporte. El propietario del buque asume una función supletoria y esencial de responsabilidad “*in rem*”, también regulada por Convenios Internacionales y que tendrá que ser articulado con las Convenciones que regulan específicamente el contrato de transporte con emisión de conocimiento de embarque. Sin embargo, éste constituye un título de crédito constitutivo de derechos aunque con características particulares por oposición a la guía de transporte que es un título meramente declarativo.

Hoy, el régimen del propietario del buque, en sede de aquella limitación de responsabilidad, es extendido a otros entes como son los poseedores, asistentes y, en

general, todos los que tienen el dominio o control del navío (o tienen su gestión náutica). Entrarán, en este caso, ciertos fletantes y fletadores, lo que va a implicar, necesariamente, el análisis de las consecuencias relativas al régimen del transportador.

No es posible hablar de comercio o de cambios comerciales sin racionalizar y acelerar su movimiento. La contribución para facilitación del comercio es otra de las novedades de las RRotterdam: el documento electrónico como alternativa al documento de transporte en papel, aunque de gran amplitud y bastante genérico para permitir el desarrollo futuro de los sistemas y, en simultaneo, su aplicación inmediata.

Uno de los temas que son de decisiva importancia en la presente investigación concierne al papel muy importante del casi nuevo «*non-vessel-operating common carrier*» (NVOCC's)⁹ ahora como transportador contratante (*contractual carrier*)

9 Esta nueva figura del NVOCC corresponde al de un transportador (que puede ser o no ser quien consolida la mercancía en el contenedor) que no es propietario del buque pero que actúa como si lo fuera y envía sus propios conocimientos de embarque, en su propio nombre y que, así, se asume como responsable por toda la cadena de transporte. Es más común que el NVOCC contrate directamente con el naviero y con otras entidades que prestan servicios complementarios. Una vez embarcadas las mercancías en el buque, el transportador puede utilizar el conocimiento del naviero y entregarlo a su cliente o, entonces, vaya a contratar con el naviero y enviar su conocimiento al cliente. El conocimiento de este último se llama “*house*”, aunque se pueda efectivamente ampliar al transporte “*puerta a puerta*”. Por lo tanto, un NVOCC se puede emitir conocimientos en su propio nombre, haciendo una subcontratación del transporte marítimo con un naviero que emite un conocimiento aportado al NVOCC. Idealmente, el conocimiento del NVOCC deberá ser lo más similar posible al firmado por el naviero (lo que se llama “*back to back*”). Efectivamente, los conocimientos de los navieros son mucho más testados y seguros en el comercio mundial que lo hacen los transitarios, garantizando la seguridad jurídica en el entorno de la operación. Véase artículo de BEITIA, J. I., *NVOCC, in Transporte XXI*, 01/02/2013, pps. 6 en que el autor ha desarrollado el tema *NVOCC v. Naviero* así como la emisión del conocimiento de embarque del transportador en su propio nombre.

Como suele afirmar la FIATA, el transportador tradicional es un “arquitecto”, en tanto que no ejecuta materialmente el transporte, sino que lo proyecta, organiza, coordina y controla, contratando su ejecución – en nombre propio con una serie de prestadores, velando por el interés de su comitente para conseguir la mejor eficiencia del transporte. En cuanto a los medios de transporte, son cualesquiera: el buque, el avión, el ferrocarril o el camión. El contrato típico del transportador es el contrato de expedición y en virtud del cual, además de contratar el transporte como obligación fundamental, atiende al buen desarrollo del transporte en sustitución del mandante.

En la actualidad, los transitarios con más expresión en el comercio van a desarrollar tareas del transporte multimodal, ofreciendo soluciones logísticas integrales y por medida al cliente, a todos los niveles de la cadena de suministro, asegurando las partes y componentes necesarios por la fabricación de productos industriales, garantizando la distribución de los productos finales en todo el mundo y realizar operaciones de valor añadido en toda la cadena. Tratase de plantear y de integrar medios y plataformas en una óptica de planificación del transporte y de la logística y no como un simple enlace y ubicación entre los distintos medios de transporte y los diferentes actores. Se busca la eficiencia, controlando y optimizando los costos a través de la consolidación de volúmenes, de reducción de los tiempos de entrega, de garantizar el proceso de almacenamiento y distribución, de garantizar la calidad del servicio cerca de los puntos de distribución, ofreciendo respuestas *just-in-time*, de evitar roturas en la cadena de suministro, de optimizar el rendimiento industrial con el fin de reducir al máximo los recursos físicos y humanos y de proporcionar servicios de valor añadido. El

“nuevo” transportador ha pasado de un representante en la cadena al papel de coordinador y responsable, en su propio nombre, por distintas operaciones ejecutadas a la mercancía, integrando y combinado los medios de transporte, las plataformas y los momentos más importantes de la carga, con los cambios más adecuados. El “nuevo” transportador, actuando en el transporte marítimo y aéreo, ha pasado al cumplimiento de tareas que ofrecen soluciones logísticas de alta fiabilidad en los cinco continentes (flujos intercontinentales con soluciones de transporte adaptadas al cliente como servicios *puerta a puerta* con menor número de participantes, representación fiscal y aduanero y contactos locales de gran eficiencia) y, en los transportes terrestres, han pasado a desarrollar tareas al respecto a la optimización de los recursos operacionales y al control de costos, al estudio y planificación de rutas optimizadas, a los transportes dedicados a una dada mercancía, a los grupajes de la carga, a la gestión de los envases y paquetes y a la verificación y reporte de las actividades diarias de la carga respecto a cada uno de los clientes. En la gestión de plataformas y en la mejora de la capacidad de respuesta, disminuyendo la limitación de almacenamiento, los “nuevos” transitarios desarrollan las tareas de consolidación y grupaje de las mercancías, gestión de “stocks”, ejecución de operaciones de valor añadido, entregas sincronizadas en la línea de producción, la preparación de productos y control de calidad (*Pre-Delivery Inspection*) y personalización de productos (*Post Production Operations*). En el transporte multimodal, el “nuevo” transportador será exclusivamente responsable por la entrega de las mercancías desde el punto de origen hasta el destino final que requiere un conocimiento muy largo de todos los modos de transporte y del entorno jurídico para permitir la gestión de las tareas logísticas que incluyen la gestión de la red de transportes en su complejidad. Adaptado de la presentación de la GEFCO efectuada por FERNANDO REIS PINTO, en el XIV Congreso Portugués de la APAT, Asociación de los Transitarios de Portugal, 25-26 de octubre de 2013, Guimarães.

BERLINGIERI, F., *An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules* in DM, Fasc. I - 2012, Estratto Della Revista - Dottrina, a pps. 79, señala que, a menudo, los transportadores marítimos establecen la contratación con los cargadores a través de “intermediarios” (*“freight forwarders”*) que pueden proceder a dos tipos de opciones: o bien que preparan uno o más contratos en nombre de los transportadores y cargadores o, alternativamente, son partes en el contrato de transporte y el transporte efectivo – oceánico, por ejemplo - es una subcontratación de ello. En este caso, el transportador emite su propio B/L y, cuando procede a la entrega de las mercancías al transportador “actual”, recibe de este otro B/L y en que, normalmente, los transitarios figuran como *“shippers”* o cargadores. En la primera situación, que llamamos “tradicional”, el transportador suscribirá un contrato para recaudar carga (y otros servicios) con varios cargadores y es un mero agente de ellos en la celebración de los contratos de transporte. En la otra, el transportador se convierte en un porteador (y que está cubierto por el capítulo 4 de las Reglas de Rotterdam), idénticamente a un NVOCC – *Non Vessel Operating Common Carrier*. Véase el párrafo núm. 20 *infra* en lo que respecta a las diferencias entre armador y transportador y la naturaleza, funciones y medios del NVOCC.

Asumir los cargos y las funciones de “agente” o “porteador” depende mucho más de la voluntad negocial de las partes de que un estatuto rígido clásico que no es más compatible con las necesidades del comercio internacional que, a menudo, requiere que todos los operadores añadan valor a los productos en la cadena, es decir, proporcionando servicios a la mercancía e incorporándolos.

En resumen, el transportador tradicional (llamado el “arquitecto de transporte”) y que, en general, actúa en nombre del cargador o del consignatario, asumiendo también la calidad del expedidor (puerto de origen) o destinatario (puerto de destino), siempre con una posición al lado de la carga y de la intermediación con transportadores, se vaya a ejecutar otras tareas que incluyen la gestión directa de algunos medios de transporte y de plataformas para, por último, asumir la gestión de la cadena entera como operador logístico integral. Es curioso notar que, en Portugal, en virtud del párrafo 1 del artículo 15 del *Decreto-Lei núm. 255/99, de 7 de julho*, que regula la actividad transitaría, de hecho, los transitarios responden, también, “por las obligaciones contraídas por terceros con quien hayan contratado, sin perjuicio del derecho de regreso”. Sin embargo, cabe recordar que el apartado b) del párrafo 2 del artículo 1 de la ley lusa citada prevé, a modo de ejemplo, que la actividad esencial enfocase en la mediación entre el remitente y el destinatario, en particular, a través del contrato que celebra con los transportadores, es decir, corresponde al clásico estatuto asociado *“a la carga”* lo que

que, a menudo, es una empresa transitaría ("*freight forwarder*", "*forwarder*", ou "*forwarding agent*") con unas tareas mucho más amplias y ambiciosas que son desarrolladas por operadores logísticos (aunque no tenga buques propios o fletados).

Así, en el tráfico de línea regular los cambios han sido más significativos y a ellos contribuyó la aparición del contenedor, con la creación de grandes empresas de navegación, integradas en su mayoría y durante largo tiempo en las conferencias de armadores y con la organización de consorcios y con servicios alrededor del mundo. La capacidad de transporte de contenedores fue en aumento lo que incrementó la inter-modalidad, naciendo un nuevo personaje, el NVOCC, que, por lo tanto, ha desarrollado las nuevas tareas en base a una empresa transitaría, creando, a su vez, a su propia empresa logística.

Recuérdese que, a finales del siglo XX, el clásico transitario tenía funciones de mera intermediación entre los cargadores y los navieros y otros propietarios de los medios de transporte (en particular, en la reserva del espacio a bordo, en la documentación, en la separación y consolidación de carga, en el despacho fiscal y aduanero de la mercancía, traducido en la expresión anglosajona "*freight forwarder*"), acudiendo, como sería más común, en la prestación de servicios por mandato de aquellos¹⁰.

significa que la responsabilidad de "*obligaciones de terceros con quien han contratado*" no son compatibles con las "*obligaciones de los transportadores*".

10 En Portugal, el *Decreto-Lei núm. 43/83, de 25 de janeiro*, que, por primera vez, ha definido el acceso y el ejercicio de la actividad transitaria, ha estipulado, en su artículo 1, que: "*São consideradas empresas transitárias as sociedades comerciais que, tendo por objeto a prestação de serviços a terceiros, no âmbito da planificação, controlo, coordenação e direcção das operações necessárias à execução das formalidades e trâmites exigidos na expedição, recepção e circulação de bens ou de mercadorias, obedecem aos requisitos estabelecidos no presente diploma e nas suas disposições regulamentares*".

El actual texto en vigor y que regula la actividad transitaría – el *Decreto-Lei núm. 255/99, de 7 de julho*, en la versión de la *Lei núm. 5/2013, de 22 de janeiro* – amplía el objeto y su alcance, cfr. párrafo 2 del artículo 1, "*A actividade transitária consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direcção das operações relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção:*

a. Gestão dos fluxos de bens ou mercadorias;

b. Mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respectivos contratos de transporte;

c. Execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal".

Mientras, la actividad del transportador, en Portugal, está más ubicada y vinculada a la prestación de servicios de expedición y recepción de la mercancía que la gestión del transporte de la carga y, así, no pueden asumir la calidad de NVOCC's o, en la forma de gestión logística, "3PL" o de "operadores logísticos". En 2008, la FIATA ha ampliado el campo de la actividad de los transitarios al "*logistic service provider*" que ha conducido a las respectivas asociaciones en países como Francia o España (respectivamente, la TLF - *UNION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE* y la FETEIA - *FEDERACION ESPANOLA DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS*), cambiar los nombres y su alcance con el fin de recoger la función de "operadores logísticos". En el Reino Unido, aunque la designación sigue siendo – BIFA -

Con el reciente desarrollo del transporte de contenedores y de la posibilidad de usarlo con nuevas cargas, con su incremento y la multi-modalidad¹¹, los navieros han diversificado y desarrollado nuevas líneas regulares de contenedores (pendulares o de rotación), con contratos basados en la figura estadounidense del “*service contract*” con una flexibilidad amplia de las partes en su contenido.

El “*service contract*” corresponde a un “*contrato de volumen*” para regular el transporte de contenedores por línea, no integrado en cualquier instrumento internacional en vigor (de modo pionero el contrato de volumen es definido, detalladamente, en las RRotterdam), con una seguridad jurídica ya probada desde 1984, con el cual se contrata, hoy, aproximadamente 90% del tráfico mundial de contenedores.

La crítica más significativa que se puede hacer se refiere al propio contenido de la definición. De hecho, el artículo 80 de las RRotterdam permite que no sea aplicable el Convenio a las partes del contrato de volumen (sistema de *opting out*), por tanto, se hace una referencia expresa en el propio contrato. Este acto de exclusión voluntaria significa que el sistema imperativo - heredero de las RHaya y en que consta las RRotterdam - no será aplicable a las partes, ni el contrato vinculará a otros intervinientes (como en las RRotterdam), excepto si hubiera una adhesión expresa de ellos.

En la actualidad, como se ha indicado, aproximadamente el 90% del tráfico de contenedores mundial se basa en los “*services contracts*”, que pueden, a su vez, cumplir con los requisitos y objetivos del contrato de volumen y dispensarlo en su totalidad, contribuyendo para que el Convenio de Rotterdam no se aplique al tráfico de línea de carga de contenedores. Es decir, nos quedamos más lejos de la

BRITISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION, la tendencia también iba a extender su actividad a esa figura multimodal.

11 Sobre el marco y entorno del transporte multimodal, véase, inter alia, el artículo de TOBÍO ROVAS, A. M., *De nuevo sobre el transporte multimodal: algunos apuntes sobre la actual regulación nacional e internacional* in LÓPEZ, M.R., *Las Reglas de Rotterdam*, in *Estudios de Derecho Marítimo*, Dirección de J.L. GARCÍA-PITA Y LASTRES, Aranzadi, Pamplona, 2012, pps. 621-638. Relativamente al Convenio designado por Reglas de Rotterdam, la autora afirma que no constituyen, en sentido estricto, un instrumento sobre el transporte multimodal Internacional (pps. 631) porque es no un reglamento completo, integral, entre otros, cuando se proceda a la eliminación del segmento marítimo. Así, llama el sistema de responsabilidad como de “red” pero modificada (red de interconexión limitada) y el Convenio apellidarle de unimodal “mayor” o “*marítima más*”. Y concluye (pps. 638), cuestionando si debe ser la disciplina de la multimodalidad autónoma o, por el contrario, si debe pasar aplicando segmentos modales parciales. Posteriormente, la autora hace una breve inflexión y ha expresado que en un contrato o en el mismo transporte modal, puede surgir un conflicto positivo de varias convenciones internacionales, según las Reglas de Rotterdam. Como veremos, las disposiciones son generalmente exclusivas para cada instrumento internacional aplicable, de conformidad con las normas establecidas en los artículos 26 y 82. Pensamos que la pregunta debe ser ligeramente distinta y será limitada a lo siguiente: ni todos los actores están cubiertos con institutos similares de los distintos Convenios, reenviado por las RRotterdam, como por ejemplo, las partes ejecutantes. En estos, por las que se extiende a los auxiliares terrestres también las defensas utilizadas por el porteador aunque con más limitaciones que las llamadas “*cláusulas Himalaya*”. Cuanto a estas cláusulas, véase el párrafo núm. 46 *infra* y su ubicación con el artículo 4 de las RRotterdam.

unificación del sistema de transporte marítimo de mercancías, defendido por todas las delegaciones de los Estados parte en la elaboración de las RRotterdam.

Los artículos 66 a 78 de las RRotterdam recogen las cuestiones de jurisdicción aplicable y son opcionales (capítulo 15). Por tanto, la decisión será de la competencia de los Estados signatarios. Mientras, si las partes han elegido, de modo expreso o implícito, como tribunal competente al que tiene su jurisdicción en el lugar de celebración del contrato, las RRotterdam no serán aplicables al contrato.

Cuando el contrato no contenga una cláusula de jurisdicción exclusiva, la acción por el demandante se puede iniciar ante el tribunal competente en el lugar de recepción de las mercancías, en el lugar de embarque de las mercancías, en el domicilio del porteador o en los puertos donde las mercancías tienen, respectivamente, origen o destino. Sin embargo, para aquellas personas que son terceras en el contrato la cláusula de jurisdicción exclusiva solamente es aplicable una vez cumplidos los requisitos establecidos en el párrafo 2 del artículo 67.

Uno de los temas más importante del transporte marítimo de mercancías es la identificación de la autoridad judicial competente (o de la amplitud de elección voluntaria de la jurisdicción). En otras palabras, es esencial que las partes interesadas conozcan, *a priori*, que tribunal será competente en caso de conflicto y cuya relevancia es la misma para la cláusula de arbitraje.

No cabe tratar esta materia de forma aislada y, por tanto, la consecuencia de este tipo de regulación, en la práctica mercantil, sugiere que la elección de distintos tribunales va a reducir la seguridad mercantil y legal. Por otro lado, el Estado firmante que va a declarar adoptar el capítulo 15 de las RRotterdam puede (o no) estar preparado para sostener y aplicar las decisiones que versan sobre los conflictos de leyes que se recogen del Convenio aplicables al contrato, o tener (o no) un sistema judicial que incorpora los procedimientos de arbitraje.

Con el movimiento progresivo y muy ampliado de la “*containerisation*” de más productos que resulta en incremento sustancial del tráfico de contenedores y, por consecuencia, del transporte multimodal, los navieros desean optimizar el negocio con la seguridad jurídica indispensable del régimen jurídico y de la jurisdicción aplicable, con sus propios cargadores, transportadores contractuales y aseguradoras, entre otros.

Sin embargo y a pesar de algunas de las cuestiones planteadas por las RRotterdam, parece sin duda que los cargadores serán sus principales beneficiarios. Así, las Reglas van a permitir a los cargadores la elección de jurisdicción cuando la demanda judicial es presentada. A su vez, la obligación del porteador cubre toda la duración del viaje y no sólo una parte de ella.

Sin embargo, es importante señalar que también no nos parece que el objetivo del Convenio sea, a la vez, unificar el régimen de transporte internacional de mercancías. Por tanto, esta unificación planteada en el futuro se debe iniciar y hacer el enfoque en el transporte marítimo y evolucionar para la resolución de conflictos en el entorno del segmento terrestre y, secundaria y puntualmente, tratar del transporte aéreo y del transporte por vías navegables interiores.

Las RRotterdam están muy lejos de entrar en vigor y, consecuentemente, de su validez internacional, sólo con dos ratificaciones. Pero, para su dinamización en la comunidad internacional, debe ser tratada, insertando voluntariamente y siempre que sea posible, los ejemplos prácticos que son también conforme a los “*services contracts*” y los demás que se basan en el Convenio y que pueden ser una mejora en el comercio como los documentos electrónicos de transporte.

Sin duda, las RRotterdam son una de las causas más próximas que han motivado la presente investigación pues han proporcionado un nuevo entorno de la responsabilidad del porteador y de los demás ejecutantes. Por ello, más que establecer una línea de trabajo estrecha y rígida, hay que buscar soluciones novedosas que lleven, con el tiempo, a la uniformización progresiva del régimen legal del transporte internacional de mercancías y del multimodal, en particular, y que no se basa, con seguridad, en la simple firma de Convenios.

Por lo tanto, es adecuada la cuestión a tratar sobre si es a través de instrumentos internacionales - como las RRotterdam –como se puede ir alcanzando un mayor grado de normalización, incluso a partir de un sistema de red, desde los segmentos de red sean, a vez, menos relevantes. Y en el enfoque de esta pregunta se sitúa toda la naturaleza y dinámica del papel del NVOCC como porteador contratante y operador logístico, parte en el contrato de volumen. Estamos en una cultura de transporte multimodal delimitada por el uso de contenedores.

La experiencia previa, en particular con las RHamburgo, ha demostrado una visión aislada, precipitada, por momentos, y poco motivada, salvo el incremento de los límites de responsabilidad del porteador. De hecho y como regla general, el régimen normativo de la responsabilidad del porteador está, hoy en día, constituido por las RHaya y su protocolo modificativo de 1968 (que, juntos, constituyen las RHayaVisby). Sin embargo, muchos de los países signatarios de las RRotterdam refutan, enérgicamente, la validez de las RHamburgo en su totalidad ya que serían, en su opinión, demasiado protectoras de los cargadores, con un excesivo riesgo asumido por los transportadores y navieros.

La complejidad y transversalidad del sector marítimo iba a superar, sin duda, los objetivos y líneas originalmente propuestas en esta investigación y, en la materia de seguridad jurídica, intentaremos conseguir un nuevo modelo que se basa en las RRotterdam, separando e imputando los riesgos según la exigibilidad de cumplimiento deducible de los Convenios y de acuerdo a su lógica de imputación.

Mientras que con un entorno internacional distinto al de hoy, la crítica mordaz y contundente de WILLIAM TETLEY¹² a las RRotterdam ha constituido su primera barrera importante. Pero, TETLEY ha empezado su texto enfocado en la crítica a un

12 JOHANSSON, S., OLAND, B., PYSDEN, K., RAMBERG J., SCHMITT, D. y TETLEY, W., “*A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over Rotterdam Rules*, published 05/08/2009”, 01/09/2009, in

<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summationpdf.pdf>. Véanse otras críticas a las RRotterdam en los párrafos números 40 a 48 *infra*.

Convenio multimodal que no es, seguramente, el caso *subjudice* pues se trata de un Convenio marítimo que se proyecta en segmentos complementarios en tierra.

Así, TETLEY clasifica de “pro-basura” un instrumento marítimo como éste que aborda simultáneamente el transporte marítimo de mercancías, almacenaje y responsabilidad portuaria, expresando que el texto se deberá devolver al grupo de trabajo de la CNUDMI (es decir, volver al origen, *back to the origin*, para, finalmente, renacer, pero amputado en el juego de sus rasgos diferenciadores, muchos de ellos de enorme importancia).

Aunque, a finales de 2013, Guinea Bissau ha sido el 25 Estado firmante, continúa la insuficiencia de tres solas ratificaciones: España, Togo y República de Congo. Por lo tanto, puede anticiparse que las legislaciones nacionales podrían verse tentadas a incorporar algunas de sus disposiciones o institutos hasta que su validez sea una realidad (o no).

Sólo en el caso de grandes potencias económicas, miembros del "G-8" y "G-20" (en particular, los EEUU, China y los otros países del bloque BRIC¹³) iban a decidir adoptar las RRotterdam, esto deberá ser extensible a otros países en el mundo. Mientras, serán necesarias 20 ratificaciones/adhesiones para que el Convenio entre en vigor, exactamente, un año después del depósito del vigésimo instrumento.

El compromiso de las RRotterdam ha planteado el análisis crítico y operativo y el estudio del equilibrio entre los intereses del cargador y del porteador, así como si iba a existir favoritismo de una de las partes o, por último, si es sólo un pequeño ajuste al Derecho internacional en vigor como tendría que hacer en el pasado ante la evolución sentida entre las RHaya y las RHamburgo.

Seguramente, no se intentará repetir los episodios de las RHamburgo y el Convenio Multimodal de Budapest (1980), cuando un número muy pequeño de países con impacto en el comercio mundial ha adoptado estos instrumentos, creando así un nuevo grupo minoritario de países, agravando la falta de uniformidad y con ella la inseguridad jurídica que habría que evitar en el comercio internacional.

Para los países ibéricos, más lejos de la nueva centralidad europea política y comercial, la industria del transporte marítimo, la velocidad del transporte de la carga, la necesidad del negocio desmaterializado (*paperless*) y la garantía de servicio para nuevos mercados y consumidores servidos por puertos españoles y portugueses es esencial para su desarrollo, actual y futuro. La mayor seguridad jurídica logrará espacio en un sano pero difícil equilibrio con la flexibilidad y reducción de costes de los distintos intervinientes en la cadena logística, de donde vendrá una mayor riqueza al transporte marítimo que es, sin duda, global.

13 Sigla que designa el grupo formado por los siguientes países: Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica. La idea de la sigla ha sido formulada por el economista-jefe de la Goldman Sachs, JIM O'NEILL, en 2001, en un documento intitulado “*Building Better Global Economic BRIC's*”. Se ha fijado como categoría del análisis en los medios económico-financieros, empresariales, académicos y de comunicación. En 2006, el concepto ha dado origen a un grupo, propiamente dicho. En 2011, Sudáfrica se ha convertido en parte del grupo, que ha adoptado la sigla “BRICS”.

Sin embargo, no habrá ningún “mar” sin que se plantee, primeramente, la estrategia del océano en un entorno de distintas materias científicas que hoy empiezan a despuntar en el mar ibérico. Contrariamente a otros países continentales, el mar ibérico se plantea en el Atlántico y siempre ha unido y tenderá a unir culturas y pueblos, como lema de los descubrimientos y del encuentro de culturas, y que hoy puede y debe ser considerado como el vehículo privilegiado de la globalización y de la nueva “*Riqueza de las Naciones*”.

Este debate está muy lejos de clasificarse de “consensuado” y, de ahí su especial necesidad, en nuestra opinión, en el momento actual, por lo que es necesario se planteen los objetivos de la investigación sobre el contrato de volumen y su entorno inmediato y las implicaciones para el transporte de mercancías y, en particular, por la responsabilidad del porteador bajo Rotterdam.

Sabemos que al comercio marítimo "no le gusta" que le impongan reglas, que decidan "por él" y, en particular, lo disgusta ser “forzado” a adoptar reglas que limitan su visión dinámica de negocio y de todos los agentes y operadores. Pero también reconocemos que desde 1924 (con las modificaciones de los protocolos posteriores de Visby y SDR), no hay ningún otro instrumento internacional que conforme la regulación, consensualmente asumida, del transporte marítimo internacional. Mientras, el transporte multimodal internacional se queda sin regulación alguna.

Es forzoso intentar una aproximación con los agentes y operadores y, de conformidad con las RRotterdam (que es, por cierto, un modelo muy flexible), proceder a la definición de los requisitos mínimos y presupuestos de su aplicación (es decir, establecer el normativo mínimo irrevocable) y caminar para definir, con rigor, la aplicación subjetiva, espacial y temporal sobre la que asentar la responsabilidad del transportador.

Los objetivos marcados con anterioridad en la elaboración de esta tesis doctoral son un claro exponente del interés del proyecto, que se basa en las líneas que se seguirán en el decurso de la misma.

Una vez más, la complejidad del sector del negocio marítimo supera ampliamente los planteamientos inicialmente propuestos y, en materia de seguridad, hay que plantear un nuevo modelo que determine los riesgos según la exigibilidad del cumplimiento de las convenciones internacionales y según su lógica de imputación.

La medida en que tales objetivos se puedan alcanzar permitirá, por descontado, sensibilizar el medio universitario para con una disciplina que ha pasado casi desapercibida en Portugal hasta los últimos 10 años y constituir una oportunidad de reflexión en los medios universitarios y marítimos europeos, en especial para los «Pueblos Ibéricos» y la amplia y sencilla Comunidad Iberoamericana.

3. METODOLOGÍA Y PLAN DE EXPOSICIÓN

03. Establecidos que fueron el marco, el objeto y el interés de la investigación, es importante, ahora, plantear la metodología y la estructura que se intenta desarrollar. Así pues es esencial empezar con el análisis de la evolución histórica del Derecho marítimo y su conceptualización, principalmente, en materia de las obligaciones de los distintos intervinientes en el negocio marítimo, en particular, del transportador.

Más que un modelo jurídico predefinido, el Derecho marítimo se caracteriza por una continua “rebelión” de las partes intervinientes en los contratos (ya escritos y desarrollados en la práctica) con la progresiva aparición de nuevas figuras e institutos, entre ellos los nuevos modelos de contratos para el transporte de mercancías. Los contratos de transporte, en general, y los marítimos y marinos, en particular, persiguen una continua adaptación a las necesidades de los operadores y del mercado, con el objetivo de equilibrar los costes reales de transporte y los riesgos de averías.

El propósito de las RRotterdam fue, inequívocamente, la unificación de los regímenes actuales de los instrumentos internacionales aplicables sobre transporte marítimo. Este viaje comenzó con las RHaya que pretendían armonizar los regímenes de los conocimientos de embarque de diferentes países y proteger la posición económica subalterna de los cargadores. De forma diferente, con las RHamburgo se dotó de mayor protección a los cargadores y, por esa razón, solamente han disfrutado de una pequeña aceptación mundial.

Transcurrieron 30 años para darse cuenta que las RHamburgo estaban destinados al fracaso y para añadir, en 2008, un nuevo instrumento internacional – las Reglas de Rotterdam – signado por 16 países en el día de la ceremonia de su firma, cuyo deseo de estandarización internacional del régimen de transporte internacional de mercancías fue proclamado, con extensión a otros modos no marítimos.

A pesar de este comienzo exitoso, en la actualidad, sólo dos países han ratificado el Convenio - entre ellos, España, con una visión muy específica de la aplicación de las RRotterdam en la versión del proyecto de la "*Ley General de Navegación Marítima*" el año 2013 (adelante PLNM) y cuyo proceso se concluyó recientemente con la publicación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (adelante LNM). Sin embargo, la "*Declaración de Montevideo*" constituyó más un rumbo en el nuevo instrumento, fuente de una fuerte controversia, al expresarse abiertamente contra las RRotterdam y particularmente contra los contratos de volumen.

La primera gran dificultad de la investigación que nos proponemos surge en la delimitación del objeto – la responsabilidad del porteador. La dificultad es aún más expresiva, cuando esa figura, ahora, sufre una nueva delimitación en las RRotterdam para asociar otros sujetos, como las partes ejecutantes, el destinatario y su consignatario.

En un momento en que, sin excepción, se pugna por la uniformidad material internacional que sustentó el trabajo de las RRotterdam y seguramente hubieran

tenido en línea contratos similares en el comercio marítimo internacional, debemos buscar sostener los fundamentos de la responsabilidad del porteador que se han alcanzado en las RRotterdam.

Muy innovadoras, las RRotterdam también han venido a tomar partido en uno de los puntos más controvertidos del transporte marítimo: el “*contrato de volumen*” (en sentido amplio) que es una forma de “*contrato de transporte*” y, como tal, la *charter party* o póliza de fletamento (con el objetivo de transportar mercancías, es decir, por viaje y por tiempo) es también una de sus modalidades.

Esta posición se ve sostenida por los términos del artículo 6 que hoy está también en la LNM y que estaba ya reglada en el PLNM y, también, en la versión original PGLNM¹⁴. Mientras, hay otra razón que milita a favor de esta forma de acercamiento al tema y que reside en la ampliación, por las RRotterdam, del arco temporal y espacial del transporte, necesariamente, por considerar superado el concepto marítimo (RHaya y RHamburgo) cubriendo el ajuste desde la recepción de la mercancía hasta el momento de su entrega, e intentando cubrir situaciones de *puerta a puerta*.

Una vez definido el arco de la responsabilidad del porteador, las RRotterdam establecen obligaciones de él y de otros intervinientes y va a elegir qué tipo de contratos serán sujetos a sus normas, con más o menos excepciones.

Según el camino metodológico intentado, esta investigación empezará con una descripción histórica de los diversos Convenios y proseguirá con la dificultad permanente entorno a la responsabilidad de los distintos intervinientes que, durante su participación en el transporte, no son partes en el contrato.

Así, la presente investigación presenta la siguiente estructura:

- A. “INTRODUCCIÓN”;
- B. “DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN”; y
- C. “CONCLUSIONES”.

El “Desarrollo de la investigación” (B.) se estructura en las siguientes cuatro “Partes”:

(1) En la PRIMERA PARTE (según el tema “EL MARCO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS”) se desarrolla el marco histórico-jurídico del transporte internacional marítimo de mercancías y su evolución hasta el transporte por contenedor, haciendo una referencia a las modalidades de transporte y, a su vez,

14 Diversos autores afirman, aún, que la expresión utilizada “*contrato de volumen*” no acoge mucho entusiasmo pues pretende abarcar los tradicionales contratos de “tonnage” para gráneles (designados por “CoA” – iniciales de “*Contract of Affreightment*”, en sentido estricto, véase anexo IV) y los modernos contratos de volumen de reserva del espacio a bordo para líneas regulares. Véase THOMAS, D. R., “*Liability regime of carriers and maritime performing parties*” in “*A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*”, edited by R. Thomas, Lawtext Publishing Limited, Devon, 2009, pps. 85ss.

la ubicación y enlace actual de los conceptos de “fletamento” (de un buque que carga las mercancías) y de “transporte” (de mercancías);

(2) En la SEGUNDA PARTE (según el tema “LA CONFIGURACIÓN JURÍDICA DEL PORTEADOR DE MERCANCIAS”) se procederá a una búsqueda de la naturaleza y de los elementos presentes en la figura del transportador marítimo de mercancías, su responsabilidad, sus obligaciones, límites de responsabilidad y cuando se exonerará de ellas.

(3) En la TERCERA PARTE (según el tema “LA INFLUENCIA DE LOS “*services contracts*” EN LA DESREGULACIÓN DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM”), se proseguirá analizando la influencia de la legislación estadounidense en la desregulación de los contratos de volumen en las Reglas de Rotterdam, que tiene como consecuencia la omisión del régimen imperativo tradicional del transporte en línea regular, ahora aplicable al transporte de contenedores;

(4) En la CUARTA PARTE (según el tema “LAS REGLAS DE ROTTERDAM Y LA NUEVA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR”), se abordará la génesis de las Reglas de Rotterdam, la aplicación de los Convenios modales y la protección de terceros, teniendo en cuenta que, en ciertas circunstancias, existe una amplia posibilidad derogatoria del régimen imperativo tradicional de las líneas regulares.

La metodología adoptada sugiere que se empiece la investigación en el entorno del contrato de transporte marítimo, con los distintos desarrollos que afectan a la responsabilidad del porteador, cualitativa y cuantitativamente, y caracterizar su estatuto. Pasando, después, a los principales antecedentes y motivaciones de las RRotterdam en lo que respecta al transporte de contenedores, para finalmente, analizar, con todos estos elementos, la nueva figura de responsabilidad del porteador y la protección de terceros, así como en qué medida las reglas se puedan extender a los auxiliares terrestres del transportador.

Consideramos que esta metodología así planteada puede significar un paso importante para cambiar el trayecto tradicional de los Convenios marítimos que, a menudo, nunca llegan a entrar en vigor y, con eso, contribuyen progresivamente a la dispersión de los regímenes contrariando el propósito inicial. Hay que “motivar” los Convenios en su práctica contractual aprovechando los límites de la libertad de las partes y las ventajas de algunas disposiciones como, por ejemplo, la utilización de los documentos electrónicos de transporte.

Creemos que esta forma de abordar al tema, sostenida como se ha indicado (sin decir que es la única o incluso la mejor), es, en nuestra opinión, la que más fácilmente podrá contribuir a lograr una visión diacrónica y sincrónica, simultáneamente, de las distintas figuras jurídicas que interactúan con la responsabilidad del porteador.

Por esa vía, se pretende contribuir a aproximar las figuras del fletamento (con transporte) y del transporte (de mercancías) como se constata en las RRotterdam, en la LNM, como ya se recogía en sus antecedentes PGLNM y en PLNM (2013) que, por cierto, resulta del hecho inobjetable del Reino de España haber sido, hasta ahora, uno de los primeros países a vincularse por el Convenio.

La idea decidida es muy sencilla y novedosa: mirar hacia el futuro, para el transporte multimodal y desarrollar la responsabilidad del porteador a partir del segmento marítimo, a través de la asunción de la multi-modalidad mitigada y con la finalidad de elegirse un régimen de multi-modalidad uniforme en red limitado, consagrado en un único contrato y un único operador logístico.

La experiencia de los años 80, con el fracaso del Convenio multimodal, puede decirse que obliga a repensar la manera de alcanzar el mismo objetivo. Para que se pueda aportar una nueva dinámica a las RRotterdam, se requiere no solamente incentivar a nuevos Estados a la vinculación sino también, a través de los usos comerciales, elegir las prácticas que pueden demostrarse más en consonancia con eso, como por ejemplo, cuando las partes intentan apartarse del régimen imperativo, con la utilización de los documentos de transporte electrónico.

Este paso - presuntamente novedoso - no ha sido tomado de las RHamburgo. A través de la sedimentación del régimen de la responsabilidad del porteador y de la inter-modalidad, creemos posible hacer una adopción de los nuevos conceptos insertos en las RRotterdam y en el transporte internacional y así ir creando una nueva "*lex mercatoria*" o "*new law merchant*".

Es una nueva forma que mantiene vivas las cláusulas materiales del Convenio y que puede llevar a la adopción de regímenes regionales con una tendencia de armonización. Es indispensable intentarlo porque las otras rutas para la uniformización internacional - desde las RHaya - han demostrado que fueron incipientes y sin relevancia, vislumbrando, en el futuro más cercano, que las RRotterdam podrán quedarse encerradas en el "*cementerio de los Convenios fracasados*".

Sin embargo, es indispensable proseguir presionando políticamente a los Estados con poder de decisión en esta materia, como los EEUU y China, invitándolos a dar un paso adelante en la normalización del Derecho internacional, con su vinculación y respaldo efectivo a las RRotterdam.

El Reino de España ha tenido un papel pionero en este asunto, por lo tanto, nos gustaría que esta investigación, se incluyese en el programa doctoral de la Universidad de Extremadura, y tuviese como fin último constituir un estímulo triple: la reforma interna de la ley de navegación marítima en España (que se concluyó con la aprobación de la Ley núm.14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM) que llevó a cabo una importantísima reforma del Derecho marítimo, garantizando la coherencia con los convenios internacionales y que se inspiró, junto con las fuentes formales, en más de quince años consecutivos de discusión y contribución académica y pública); su consagración internacional progresiva como "*lex mercatoria*" que, así, deberá constar en el clausulado de la contratación y de los acuerdos marítimos regionales uniformes, complementando, en particular, los "*services contracts*" estadounidenses en el transporte marítimo de línea regular de contenedores en el Atlántico; y, por último, la contribución para la efectividad internacional de las RRotterdam, *¡acogiendo las ratificaciones que son necesarias!*

PRIMERA PARTE

I. PRIMERA PARTE – EL MARCO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

CAPÍTULO I - EL IMPACTO DE LA CADENA LOGÍSTICA Y DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

1. LA IMPORTANCIA Y LA COMPLEJIDAD DEL SECTOR PORTUARIO EN LA UNIÓN EUROPEA

04. En la óptica de la logística, el transporte marítimo no puede ser tratado de modo autónomo y aislado. Se exige, a la vez y crecientemente, su integración en una cadena que “traslada” las mercancías desde el lugar de expedición hasta el de llegada a su destinatario, o sea, lo que a menudo suele traducirse por el transporte “*puerta a puerta*”. En este tráfico global, pueden ser utilizados uno o más tipos de transporte, siendo el segmento marítimo mucho más importante para el transporte multimodal, sobre todo para el transporte intercontinental¹⁵.

La importancia del segmento marítimo en el transporte internacional y el transporte tradicional “*puerto a puerto*” (al menos, en el caso de las RHaya en que se establecía el desde transporte-base del embarque al desembarque de la mercancía), son supuestos del tema de la investigación de extrema importancia y, consecuentemente, se ha entendido necesario dar una visión prospectiva inicial de los puertos comunitarios en cuanto a su desarrollo y a su posicionamiento en el mercado mundial y que servirá, posteriormente, de punto de salida y de punto de llegada.

Los resultados de la investigación deberán empezar y volver al transporte marítimo y a los puertos pues se empieza en la realidad portuaria (del “puerto”), se investigan y se desarrollan nuevas responsabilidades del transportador, volviendo “al puerto” para que procedan a su validación.

Tras las distintas reflexiones y teniendo en cuenta el trabajo ya desarrollado en el ámbito de la “*Política Marítima de los Transportes y de la Estrategia para el Mar*”, la Unión Europea ha decidido hacer un planteamiento con el que enumerar las acciones necesarias para el modelo portuario deseado en el año 2030¹⁶.

De un modo muy sintético, la realidad y la importancia de los puertos y su diagnóstico son descritos de la siguiente forma:

15 Véase ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M., *La regulación del transporte marítimo. Enfoque nacional e internacional* in Seminario “Los retos sostenibles para la logística del transporte de mercancías”, Facultad Náutica de Barcelona, 14 y 15 de marzo de 2007, pps. 1, in <http://www.upcommons.upc.edu/>.

16 Cfr. *Nota informativa de la Comisión europea*, de 23 de mayo de 2013. Véase, igualmente, el *Documento del Comité del Empleo y Asuntos Sociales*, COM (2013) 0296-C7-0144/2013-2013/0157 (COD), de 24.10.2013, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, bajo la iniciativa de la Comisión europea, que viene a establecer las reglas para el acceso al mercado de los servicios portuarios y para la transparencia financiera de los puertos.

- (1) Los puertos son esenciales a la actividad del transporte para la competitividad Europea y su potencial de crear empleo y de inversión es bastante grande, empleando, hoy, más de 3 millones de personas, de forma directa o indirecta;
- (2) Los puertos de Europa son las puertas del Continente Europeo, moviendo:
 - (a) El 74 % del comercio externo de mercancías de la Unión Europea;
 - (b) El 37 % del tráfico interno de mercancías (transporte marítimo de corta distancia, cabotaje o “*short sea shipping*”);
 - (c) Anualmente, 385 millones de pasajeros (2011);
 - (d) Anualmente, 3.700 millones de toneladas de mercancías (en más de 60.000 escalas de buques de comercio) de los cuales 70% correspondían a granel (sólidos y líquidos), 18% a contenedores, 7% a la carga *ro-ro* y 5% a la carga general;
- (3) El sector portuario tiene un gran impacto económico en el empleo y en la actividad del transporte marítimo y de los puertos (incidencias directas), en la cadena de abastecimiento (incidencias indirectas) y en la economía de la Unión Europea (incidencias inducidas);
- (4) En áreas portuarias se ejerce un gran número de actividades industriales¹⁷ y los puertos también se encuentran en el centro de la actividad económica de los “*clusters*” marítimos¹⁸;
- (5) En algunos países, veamos el ejemplo de los Países Bajos, la contribución de la actividad portuaria para el PIB puede llegar al 3 %;
- (6) La actividad portuaria contribuye directamente al empleo, la inversión interna y el crecimiento del PIB¹⁹;
- (7) Los costos y la calidad de los servicios portuarios son factores fundamentales para las empresas europeas²⁰.

Los puertos europeos afrontan, todavía, tres grandes retos durante los próximos 15 años, a saber:

17 Petroquímica, siderurgia, industria automovilística, producción y distribución de energía.

18 Particularmente astilleros navales, constructores de equipo naval, grúas y equipo de terminal, compañías de asistencia marítima, compañías de prospección y exploración en alta mar, empresas de construcciones marítimas, empresas de dragado, bases navales, etc.

19 En los 22 Estados marítimos de la UE, 2200 operadores portuarios emplean actualmente cerca de 110 000 portuarios. Todavía el sector portuario es servido por una fuerza de trabajo mucho mayor, en el mantenimiento y exploración de las infraestructuras marítimas, en las operaciones de los buques y en los servicios a buques, en el transporte terrestre, en la logística, en los servicios de tramitación aduanera/de la carga (es decir, transitarios y agentes de aduana), etc. Los puertos representan 1,5 millones de puestos de trabajo directos lo que, añadidos a los indirectos, totalizan 3 millones de puestos de trabajo en los 22 Estados Miembros marítimos.

20 Sin embargo, los costos portuarios pueden constituir parte importante de los costos totales de la cadena logística: la manipulación de la carga, las tasas portuarias y los servicios náuticos prestados por los puertos pueden representar unos 40 a 60% de los costos logísticos “*puerta a puerta*” de las empresas que hacen el transporte de mercancías por mar en rutas de corta distancia.

(1) Se prevé que el tráfico de mercancías que transita por los puertos de la Unión Europea incremente en el orden de los 50 % hasta 2030;

(2) Se constata que la naturaleza del tráfico está cambiando, particularmente, debido al aumento del tráfico de contenedores²¹;

(3) Se verifica que los niveles de desempeño de los puertos europeos son muy diferenciados entre sí²².

En estos tres retos señalados, la respuesta portuaria pasa, esencialmente, por el aumento del tráfico de mercancía de los puertos con tiempos de espera cada vez menores (lo que implica una agilización de los documentos electrónicos del transporte, una facilitación aduanera y de las entidades públicas así como una mejor coordinación en la cadena logística), por nuevas soluciones de contratación para el transporte de contenedores (en que el contrato de volumen para contenedores de línea regular – por ejemplo, el modelo en preparación “*SERVICECON*” de la BIMCO – podrá ser uno de los instrumentos esenciales) y, finalmente, por mejorar la productividad de los puertos, aumentando la eficiencia y disminuyendo los costos portuarios en los factores que más pesan en la mencionada factura global.

21 Los porta-contenedores de la nueva generación pueden transportar casi 20.000 contenedores de 20 pies que daría para formar una larga cola de camiones de Rotterdam a París o el correspondiente a un tren cargado de largo igual a la distancia de Rotterdam a Dusseldorf (280 km). O sea, el tamaño y la sofisticación de la flota están creciendo y los buques mayores exigen mayor capacidad portuaria en las horas punta para operar y trasladar volúmenes más elevados de carga y de pasajeros. El buque Marco-Polo, por ejemplo, que es propiedad de la CMA y está en servicio desde noviembre de 2012, tiene una eslora de 396 metros y puede transportar 16.000 contenedores. La Maersk ha encargado para 2015 veinte buques con capacidad para 18.000 contenedores.

La utilización de buques de mayor tamaño en las conexiones de corta distancia y en los servicios *feeder* creará nuevos requisitos de eficiencia energética, suministro de combustibles de bancas alternativos y desempeño ambiental (LPG o *Liquefied Petroleum Gas*, AMP o *Alternative Maritime Power* o *Cold Ironing*). Las tendencias recientes en la logística y en los servicios de distribución captan más servicios de valor añadido para las zonas portuarias (lo que tiene importancia para las reglas de competencia en los puertos y para los sistemas de cobro).

También el tráfico de productos energéticos está cambiando: crecimiento del tráfico de gas en detrimento del tráfico de petróleo y refinados, necesidad de instalaciones portuarias de gasificación, potencial de transporte y almacenamiento de biomasa seca y CO₂; suministro de electricidad a los buques desde tierra.

22 Actualmente, tres de los puertos con mejor desempeño – Amberes, Hamburgo y Rotterdam – mueven una quinta parte de las mercancías que llegan a Europa por mar. El desnivel de desempeño genera enormes ineficiencias: itinerarios más largos, importantes desviaciones de tráfico, trayectos marítimos y terrestres más largos y, en consecuencia, más emisiones y más congestión, en detrimento de los ciudadanos y de la economía de la UE. Si no se toman medidas, esta situación irá agravarse con el crecimiento del tráfico.

2. EL MODERNO TRANSPORTE INTERNACIONAL

05. En el plano jurídico, un análisis del moderno transporte marítimo internacional implica, inevitablemente, que se atienda a las estructuras del modo en que el mismo ha tenido su causa y se ha desarrollado.

El panorama, sin embargo, se prefigura, desde su inicio, “*estructuralmente desolador*”, con una multiplicidad de normas de origen heterogéneo, incluyendo, igualmente, ciertas costumbres comerciales - lo que no puede, por cierto, corresponder a una capitulación de la normalización del régimen del transporte, ni corresponder, mucho menos, a un dogma del aislamiento del Derecho marítimo, reservado, solamente, “a los profesionales del medio” que desarrollan su actividad en un “espacio libre”, ajeno a la hermenéutica y a la normalización²³.

Analizando las estructuras actuales, una de las ventajas de la globalización del comercio mundial²⁴ (en este espacio de casi “*caos jurídico*”) ha sido y es, sin duda, la generación de mayor abundancia de tráfico marítimo desde, por lo menos, el siglo XVIII, lo que ha generado un incremento del flujo de bienes y servicios que es condición esencial para la creación de riqueza²⁵.

Tradicionalmente, los sistemas utilizados en el comercio internacional se han desarrollado desde el siglo XVIII para la carga general, en el que las transacciones eran (y son) acompañadas por documentos en papel. Los sistemas que soportan los cambios comerciales, en particular, con la utilización del medio marítimo, creados hace más de 300 años, tenían el propósito de minimizar la responsabilidad de los principales intervinientes en la cadena mercantil, proteger los intereses financieros del comprador y del vendedor y, particularmente, proteger el expedidor/vendedor – aún, hoy, la parte más “débil” del negocio - impidiendo que aceptase toda la responsabilidad del transporte como nudo final de la cadena.

Simultáneamente, la confianza mercantil del transporte marítimo sólo se ha robustecido con la promoción formal del “conocimiento de embarque” (en papel) a “título de crédito” (carta de derecho), funcionando, simultáneamente, como recibo y

23 Véase BLANCO-MORALES L., P., *Los fundamentos de un mercado regulado del transporte marítimo en la Comunidad Europea* in Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia, Madrid, núm. 214, 1995, pps. 81-237, a pps.83.

24 A lo que añadir las desventajas ya conocidas relacionadas con la preponderancia de los países y de las instituciones comerciales y financieras mundiales más fuertes, de la progresiva desreglamentación de los mercados – sustituida por una ineficaz autorregulación de intereses – de la disminución de las posiciones públicas en la reglamentación del comercio y de la iniquidad de la distribución de la riqueza generada, pudiendo agravarse el foso entre los países desarrollados (donde se incluyen los gigantes emergentes como los BRIC's) y los países en vías de desarrollo, sobre todo, en lo que respecta al comercio de las “*commodities*”.

25 SMITH, ADAM, “*An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*”, 1776, analizando un cuestionario sobre la naturaleza y las causas de aquella riqueza, la relacionó con el flujo de bienes y servicios, añadiendo que los reglamentos sobre el comercio sería contraproducente - aunque, también, haya tratado temas “reglamentares” como la equidad y la seguridad en el comercio.

como título representativo de la mercancía, libremente negociable por su portador. Su legitimación se constituye por la posesión del título.

En los años 60 del siglo XX, con el advenimiento de la *containerization* del transporte marítimo, buena parte de las mercancías – sobre todo, las de elevado valor añadido – han pasado a ser transportadas en contenedores que, en general, sólo son abiertos por sus destinatarios (con excepción de las acciones de fiscalización de las entidades públicas y, también esas, cada vez menos intrusivas), permaneciendo estancos en el trayecto, como una verdadera “caja negra”.

Actualmente, el comercio internacional globalizado es un instrumento esencial para la creación de riqueza, con mecanismos reguladores y contractuales de complejidad creciente que, a su medida, pueden impedir su dinamización lo que exige su simplificación, esencial para la velocidad de circulación de bienes y servicios y a su consecuente creación de riqueza.

La globalización del comercio mundial implica, igualmente, la especialización del transporte marítimo. Por ejemplo, una empresa que pretenda expedir, a nivel internacional (sobre todo, a más de 3.000 km de distancia o a nivel intercontinental), una determinada mercancía (con un volumen significativo), necesita, normalmente, utilizar tres modos de transporte (el modo carretero, el marítimo y el ferroviario) donde coexisten los movimientos opuestos: como son la dispersión por autonomía de cada modo de transporte (o sea, cada modo con su propio documento, transporte y régimen), y la propensión de unificar los mismos bajo un sólo régimen (multimodal), uniforme o en red²⁶.

Ha de buscarse una respuesta para facilitar la expedición de la mercancía, así como de su circulación mundial, que sólo se podrá conseguir con la emisión de un único documento, con la consagración de un único operador y con la adopción de un único régimen jurídico²⁷. O sea, hay que conseguir una cuádruple unidad: del transporte de la mercancía (unitarización o *containerization*), del contrato, del operador y del régimen jurídico.

En cuanto a la unificación del transporte (o *containerization*), ésta tiene la gran ventaja de evitar las rupturas modales, pero exige que se compensen las desventajas

26 VERHEYEN, W., *Fleximodal contracts and CMR: the Begian approach*, in 18 JIML 2012, sep/oct 2012, pps. 364-371, revela el transporte “fleximodal” que consiste en un contrato en que cabe al transportador elegir el modo de transporte. De este modo, se aplican las convenciones modales del segmento perseguido o la aplicación de las convenciones sólo será realizada a los contratos que contemplan un específico modo de transporte, o sea, en el transporte “fleximodal”, en este último caso, las convenciones no son aplicables. Las pps. 371 afirma incluso que frente a la ley francesa el contrato “fleximodal” sería un “contrato de comisión de transporte” y no un contrato de transporte, siguiendo DELEBECQUE, P., in *Observations on TNT v Mitsui Marine and Sony*, RTD Com (2005) 871, núm. 18.

27 Véase TASSEL, Y., “Transport multimodal transmaritime” in “Neptunus e. revue”, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 6, 2000/2, pps 1ss.

evidentes: la consolidación y desconsolidación de la mercancía en cada contenedor y el transporte de contenedores vacíos²⁸.

En relación al documento único de transporte multimodal, son dos los momentos más críticos de su utilización: la recepción de la mercancía por el transportador y su entrega al destinatario²⁹. Así, pues, se facilita la circulación de la mercancía y, aunque la unidad documental prevalezca jurídicamente sobre la unidad del contenedor, resulta indispensable que no haya más que un título por contenedor, pudiendo cada documento englobar varios contenedores.

De igual modo y como tercer punto relevante, conviene precisar la existencia de un único operador para todo el transporte (OTM - operador de transporte multimodal) y en nombre propio (y no como agente por cuenta y en nombre de terceros) que es esencial para que haya una evolución hacia el transporte multimodal, que puede (o no) utilizar sus medios propios: en el primer caso, se podrán encontrar los tradicionales transportadores marítimos (Maersk, MSC e CMA/CGM, entre otros) y, en el segundo, los llamados NVOCC's (*Non Vessel Operator Common Carriers*)³⁰.

28 *Ibidem*, pps. 2ss. Hay dos tipos de expedición de contenedores: FCL (*Full Container Load*) y LCL (*Less Container Load*). En la primera, al utilizar todo el espacio disponible, el expedidor puede hacer la consolidación en la propia fábrica, en la presencia del transportador o de su representante que puede verificar el estado del contenedor, la adaptación de la mercancía al espacio y la forma como el contenedor ha sido consolidado y permitiendo al operador formular las reservas que entienda (véase cláusula 8ª del BLTC - *Connaissance (BL) de Transport Combiné (document utilisé lors d'un transport combiné dont la partie principale s'effectue par voie maritime. Il est émis par la compagnie maritime ou par le transitaire pour son compte et couvre le transport de bout en bout et non pas seulement le transport de port à port. Son usage est totalement indépendant de l'Incoterm retenu au contrat)* o CTBL - "*Combined Transport Bill of Lading*". Cuanto a la LCL, la cantidad de mercancía a consolidar es inferior al espacio disponible por lo que el contenedor será consolidado por un operador en un sitio de grupaje juntando mercancías compatibles con el mismo destino. Además la cuestión del acondicionamiento de las mercancías, para el jurista lo que interesa es esencialmente la cuestión documental.

29 Casi siempre, el transportador incluye, en un mismo contenedor, compradores diferentes en el mismo destino y, en esta medida, se suele, en general, emitir sólo un documento en nombre de un único representante en el destino. No siempre eso será posible y, por eso, puede suceder que cada conocimiento sea emitido teniendo como destinatario a cada uno de los compradores, para habilitarlos a levantar la mercancía, lo que implica la entrega (parcial) del transportador al titular del conocimiento. Véase comentario de YVES TASSEL, *idem*, a la sentencia del Tribunal de Rouen en el caso *JDH Textiles c. Ageco CHCI et Hilaya Express, CA Rouen, 29/04/1999, DMF 2000*.

30 Antiguamente llamados "*auxiliares del transporte*". La figura de los "*transitarios*" puede atenerse a la condición de agente por cuenta de otro (del cargador, por ejemplo) o, al revés, a la condición de transportador, aunque con recurso a medios de terceros. Así consagrarse la figura del TTO ("*through transport operator*") que es siempre una parte contratante en un transporte combinado (con medios de terceros) pero que puede asumir dos calidades distintas: la de transportador "principal" (y que efectúa el transporte en nombre propio) y el de agente de transporte por cuenta de otro cuando no ejecuta la prestación en nombre propio. Véase YVES TASSEL, *idem*, pps. 6ss. in ARROYO MARTINEZ, I., *Reflexiones sobre la reforma del código de la navegación (primera parte)*, ADM, vol. VI, 1989, pps. 15-49. El autor refiere, igualmente, a pps. 48ss, la figura de los "auxiliares" a propósito del proyecto del nuevo código italiano, cuando el armador responde por los hechos ilícitos de los "auxiliares" (y de la tripulación así como por obligaciones civiles de comandante decurrentes

El ideal sería, así, responsabilizar al operador multimodal por el transporte “puerta a puerta”, en la modalidad FCL (*Full Container Load*), lo que, en su gran mayoría de los casos, no es posible³¹. De ahí que ciñese, a veces, el arco espacial del transporte para las modalidades FCL puerta/LCL (*Less Container Load*) almacén y LCL puerta/LCL almacén³².

Como último punto, hemos de mencionar un régimen jurídico que abarca a todo el arco del negocio de transporte con un único régimen, o un régimen aplicable a cada segmento, respecto a una determinada normativa, comprendiendo la regulación del caso en que no se conoce, con exactitud, la localización de la avería.

Con la creciente complejidad de los cambios comerciales y teniendo en cuenta su rapidez, además de la búsqueda de una “unificación estándar” del documento, del operador y del régimen, para que la cadena logística del comercio internacional se vuelva maximizadora de la circulación de los productos, tiene que utilizar los innovadores sistemas de tecnología y de información (SI/TI) para aumentar la rapidez de circulación, la transparencia y la responsabilidad de los diversos intervinientes.

De este modo, la consolidación y des consolidación de las mercancías y de las cadenas logísticas inherentes al transporte multimodal nos van a traer nuevos actores en aquellas cadenas, volviéndose, a veces, difícil la identificación del vendedor o del expedidor en los términos contractuales, dada la complejidad de la red y el número interminable de intervinientes.

Muchas veces, a los transportadores y a los importadores se les requiere sobre las mercancías con las cuales jamás han tenido contacto y los documentos identificadores del transporte pueden circular en la cadena logística con un retraso de tres días con relación a la carga. Por eso, tanto los vendedores como los compradores “se han enfocado” a envolver una serie de intervinientes en la cadena logística – meros agentes e, igualmente, otros prestadores de servicios - resultando una ausencia de transparencia de los costos intermedios de la cadena, con perjuicio de los clientes finales.

Ha surgido, así, la idea del “*pipeline*” virtual que tiene su inicio en el vendedor y su fin en el comprador, en el ámbito del comercio internacional y que va evaluando el transporte de las mercancías, las operaciones logísticas y las responsabilidades de los intervinientes, de forma concurrente y a medida que la carga va circulando³³. Como

de su representación legal del armador) con excepción de los daños resultantes del uso de energía o de productos nucleares y los daños de contaminación.

31 Con la excepción para los grupajes de grandes cargadores, como sucede por ejemplo, al nivel de la pasta de papel, del propio papel manufacturado o de la materia prima para la construcción civil.

32 O sea, en el primer caso se trata de mercancías consolidadas a la salida de la fábrica y desconsolidadas y reagrupadas en almacén; en el segundo, tratase de la función tradicional del transportador por grupajes.

33 Véase Doc. *Global Trade Facilitation Conference 2011, Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade*, THE DATA PIPELINE, Discussion paper developed with the support of the: EUROPEAN COMMISSION, DG RTD SEVENTH FRAMEWORK

consecuencia y para que este modelo sea posible, es indispensable promover la creación del llamado “*pipeline*” de información permitiendo el constante cambio de información en la cadena logística, garantizando el requisito de seguridad y de confianza entre entidades públicas y privadas que actúan en el “*pipeline*”, contabilizando los costos de la cadena y eliminando los actores superfluos que nada añaden a esta cadena.

En el caso del transporte marítimo y de los puertos y, en una otra fase, en el transporte multimodal, es indispensable la existencia de una “*ventanilla única portuaria*” que, progresivamente, se convierta en una “*ventanilla única logística*” y que permita la interacción entre todos los intervinientes de la cadena, públicos y privados, desmaterializando los procedimientos por medios electrónicos y por mensajes estándar, con aceptación internacional.

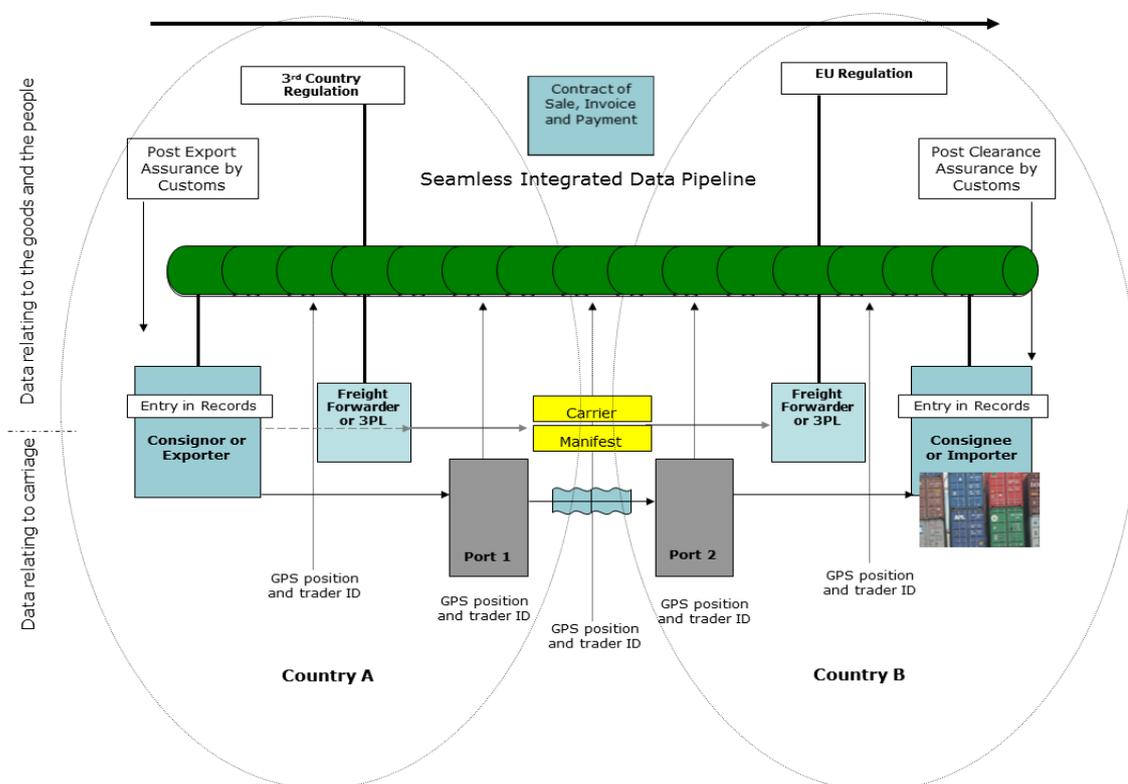


Figura 1.1. - El moderno “*pipeline*” de la información³⁴

PROGRAMME THEME, Monitoring and tracking of shipping containers SECURITY FP7-SEC-2010-3.2-1, GA No. 261795, 2011.

34 “A seamless integrated data pipeline” in OVERBEEK, S., KIEVINK, B., HESKETH, D., HEIJMANN, F., y TAN, Y.H. (2011), “A Web-Based Data Pipeline for Compliance in International Trade”, Paper for WITNESS 2011, Delft, The Netherlands, adapted from Hesketh, D. (2010), in.” Weaknesses in the supply chain: who packed the box?”, World Customs Journal, 4(2), 3-20 *apud* Doc. Global Trade Facilitation Conference 2011, *Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade*, THE DATA PIPELINE, Discussion paper developed with the support of the: EUROPEAN COMMISSION, DG RTD SEVENTH FRAMEWORK PROGRAMME

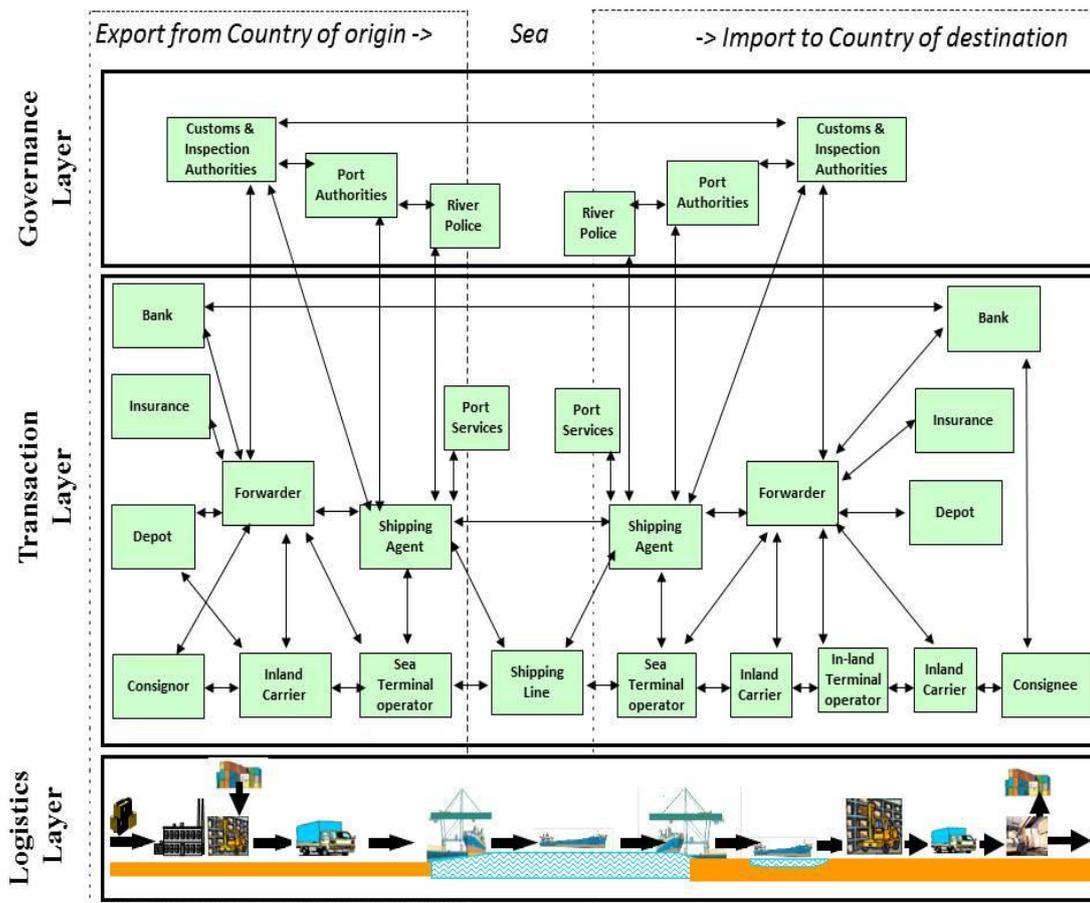


Figura 1.2. - Esquema de la cadena logística global³⁵

3. LAS PARTES DE UNA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

06. Una cadena logística de comercio internacional está constituida por una red global de diversos negocios y de diferentes entidades involucradas en la prestación de servicios que abarcan la adquisición, el transporte, la distribución y el pago de aquellas prestaciones, atravesando las fronteras de los países y de las regiones económicas.

THEME, Monitoring and tracking of shipping containers SECURITY FP7-SEC-2010-3.2-1, GA No. 261795, 2011.

³⁵ Véase VAN OOSTERHOUT, M. P. A., ZIELINSKI, M. y TAN, Y. H. (2000), "Inventory of flows & processes in the port. Virtuele Haven [Virtual Port]", deliverable T2.D1a. *apud* Doc. Global Trade Facilitation Conference 2011, *Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade, THE DATA PIPELINE, Discussion paper developed with the support of the: EUROPEAN COMMISSION, DG RTD SEVENTH FRAMEWORK PROGRAMME THEME, Monitoring and tracking of shipping containers SECURITY FP7-SEC-2010-3.2-1, GA No. 261795, 2011.*

Uno de los mayores retos consiste en el desarrollo, en la cadena logística, de mecanismos de colaboración y de estructura de la red que facilite la adopción de comportamientos adaptables, flexibles y sincronizados, en un ambiente dinámico pero, simultáneamente, confiable y seguro.

La cadena global se presenta con los siguientes intervinientes principales:

(1) Vendedor (“*seller*” o “*consignor*”) – es la persona responsable de la compraventa de la mercancía.

(2) Expedidor (“*sender*” o “*shipper*”) – es la persona que expide la mercancía que va a ser entregada al destinatario, utilizando la vía de carreteras, ferrocarril, marítima o aérea. Muchas veces, el expedidor puede coincidir con el vendedor.

(3) Destinatario (“*consignee*”) – es la persona que recibe las mercancías en nombre del comprador ya que el comprador así como vendedor son partes de una compraventa internacional, que incluye la descripción completa de las mercancías, el precio unitario, los “*incoterms*” aplicables³⁶, forma de pago, seguro, fechas y transporte que son conocidas, en su totalidad, por el expedidor y que resulta esencial para una mejor transparencia de la cadena de suministro, que beneficia tanto el expedidor como el destinatario;

(4) Transportadores (“*carriers*”) – Los transportadores son las entidades responsables del movimiento físico de las mercancías por buques, aeronaves, camiones o trenes. Pueden ser los titulares de la flota o no (por ejemplo, los NVOCC’s en el caso del transporte marítimo);

(5) Transitarios (“*forwarders*”) – A veces, cumplen el papel de intermediarios, haciendo los grupajes de expedidores diferentes. En el caso del transporte en contenedores, son también esenciales para reunir toda la información necesaria relativa a la circulación de la mercancía;

(6) Autoridades aduaneras, portuarias, marítimas, de frontera, de salud y sanitarias – Son responsables del control de las mercancías en cuanto a los aspectos aduaneros, de seguridad, de salud y de jurisdicción del espacio portuario.

Resalta de ésta relación, entre los intervinientes y el flujo de las mercancías, que es indispensable hacer accesibles la información de las transacciones subyacentes necesarias, a las entidades públicas y privadas insertas en la cadena logística para habilitarlas a evaluar su estado, en cada punto de aquella cadena. Ante la ausencia de datos exactos, en tiempo real, relativos al desplazamiento de las mercancías, a las entidades involucradas, a los pagos y a la integridad de la cadena logística, aumenta el riesgo del daño y de los retrasos y con esto la confianza disminuye, afectando los precios de los fletes y las primas de las pólizas y, consecuentemente, incrementando el coste del transporte.

³⁶ *Incoterms* son expresiones acordadas entre el expedidor y el destinatario que definen la responsabilidad de la organización del transporte de las mercancías, de los seguros y del tratamiento administrativo de los documentos (v. Cámara de comercio internacional, *in* <http://www.iccwbo.org/incoterms/>).

La transparencia y la publicidad en los actos del “*pipeline*” es un requisito que han de satisfacer las partes para que los intervinientes comprendan el estado de la cadena logística y para que decidan sobre las mejores soluciones, permitiendo a las entidades públicas el control, en cada momento, de las mercancías que circulen y de los diversos intervinientes. Sin embargo, en el comercio global, muchas cadenas logísticas se han vuelto, progresivamente, más complejas y, ahí, tanto la transparencia como la publicidad de los actos se vuelve más opaca e inexistente, hechos estos que son particularmente relevantes en el transporte de contenedores.

En este transporte, es responsabilidad del transitario consolidar la carga de los diferentes expedidores que, muchas veces, les suministran, solamente, indicaciones resumidas de los originadores de la carga y de las distintas mercancías, incrementando, de este modo, el riesgo y creando una inseguridad de los costes asociados. Los costes de cada prestación resultan poco rigurosos, así como los costes y los márgenes de beneficios de cada interviniente. Las empresas pretenden únicamente acceder a los datos que les parecen más relevantes, denegando, en lo posible, la información de sus propios datos en la dicha cadena logística.

Por otro lado, la globalización y una mayor escala del comercio internacional demandan, igualmente, un aumento exponencial de los riesgos relacionados con la seguridad de las mercancías, con los daños y con los retrasos, con la salud humana y con la calidad alimentaria y, genéricamente, un incremento de todos los tipos de fraude, lo que significa un aumento generalizado de los costos en cadena y una disminución de su competitividad.

Desde un punto de vista público, las aduanas necesitan de la transparencia de las cadenas logísticas, donde deben figurar todas las informaciones pertinentes para la evaluación de los riesgos y del control de los flujos, lo que significa que tendrán que basarse en las informaciones cedidas por las empresas.

En términos tradicionales, en una cadena de productos alimentarios perecederos, un sólo envío de la mercancía (del vendedor al comprador) utiliza alrededor de 150 documentos en papel, de los cuales el 90% o más son destruidos al final³⁷.

El expedidor (“*sender*” o “*shipper*”, pudiendo ser, también, “*consignor*”) es la entidad que está mejor posicionada para proveer las informaciones relativas al origen o a la procedencia de las mercancías. En cambio, por motivos comerciales, el

37 El proyecto “*Hermes*” ha analizado el uso de la información en cadenas de suministros de alimentos de proveedores de países terceros hacia los minoristas ingleses. El informe estima hasta 1,4 millones anuales de faltas o retrasos en la entrega de documentos para la importación de alimentos perecederos en el Reino Unido. Estos resultan en costos adicionales de sustituciones o de modificaciones, así como los gastos con retrasos que pueden, aún, deteriorar los alimentos. El informe refiere un potencial de ahorro de más de US\$ 1.000 millones y que exige una mejoría en la transparencia en la cadena, los importadores, exportadores y las autoridades tienen que acceder a la información relevante en formato electrónico. Véase Doc. *Global Trade Facilitation Conference 2011, Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade, THE DATA PIPELINE, Discussion paper developed with the support of the: EUROPEAN COMMISSION, DG RTD SEVENTH FRAMEWORK PROGRAMME THEME, Monitoring and tracking of shipping containers SECURITY FP7-SEC-2010-3.2-1, GA No. 261795, 2011.*

vendedor suele evitar que el comprador conozca el origen de la mercancía, es decir, su productor (*“producer”*), evitando la hipótesis de que el comprador adquiriera las mercancías directamente al productor y además, por este motivo, es importante, comercialmente, el papel del expedidor, comportándose como un *“buffer”* entre el origen de la mercancía y el comprador.

La información que figura en los documentos de transporte no contiene, muchas veces, los datos del origen de la mercancía (de su *“productor”* o *“fabricante”*) y, en consecuencia, la declaración aduanera también no se presenta rigurosa. Esta falta de transparencia en la cadena logística resulta particularmente importante en el transporte contenedorizado. En estos últimos, existe un contrato inicial entre el expedidor y el transitario (*“consolidator”*) al que corresponde el traslado del contenedor hasta el puerto de embarque. Enseguida, el conocimiento de embarque se incluye en un contrato entre el transportador y el transitario, visando la entrega de las mercancías en el puerto de destino a otro transitario (a quién ejecuta la desconsolidación del contenedor).

En este caso, los transportadores no conocen, en términos estrictos, la mercancía objeto del transporte, ni su propietario, expedidor o comprador. Solamente el transitario en el puerto de embarque y su homologado en el puerto de destino conocen los eslabones de su responsabilidad en la cadena logística situación a la que hay que añadir los riesgos comerciales y legales. En la práctica diaria, aunque se exija legalmente la aportación de datos precisos de las mercancías transportadas, alrededor del 60% de la información del manifiesto de carga del buque está descrita en la forma *“agente para agente”*, suprimiendo muchos de los datos indispensables a una correcta evaluación del riesgo.

Sucede, además, que casi el 10% de los contenedores cargados en un buque no son estibados en sus posiciones previstas en la planificación de la carga, específicamente, por discrepancias entre el peso efectivo (superior) y el peso declarado, con el intento de mantenerlos en los límites permitidos por el transporte de carretera o ferroviario, disminuyendo los impuestos a pagar en relación al peso de la mercancía³⁸.

Para superar esta situación, la autoridad aduanera tiene acceso a informaciones y datos sobre el expedidor, que constituye la piedra-clave para la mayoría de las informaciones relativas a las mercancías tramitadas. Sin embargo, si el expedidor

38 Se observa que, igualmente, la capacidad de un buque de contenedores en TEU's es diferente si considerarse la capacidad nominal y la capacidad real, teniendo en cuenta el peso de 14 toneladas por TEU. La disminución, en este último caso, es de cerca de 73% del valor nominal. Véase la recentísima decisión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI respecto al pesaje compulsoria de los contenedores con anterioridad al embarque en el buque: *“At its 93rd session in May 2014, the IMO's MSC approved the amendment of SOLAS Regulation VI-2 regarding Mandatory Weighing of Gross Mass of Containers before loading onto ships. The committee also adopted relevant guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. The amended rule requires shippers to submit verified gross weight of containers before loading onto ships and sufficiently in advance to be used in the preparation of the ship stowage plan. Without such document, relevant export containers shall not be loaded onto ships. The amendment and its guidelines will be effective by July 2016, subject of final adoption by MSC 94th session in November 2014”* (www.imo.org).

está fuera de la jurisdicción de las autoridades del país importador, la autoridad aduanera del destino tendrá de reportar a su homólogo en el puerto de embarque la actualización de las manifestaciones del transportador y del importador³⁹.

Esta transparencia en la cadena es también esencial en el siglo XXI en materias como la protección del medio ambiente y la responsabilidad social de las empresas. Las autoridades nacionales ya han definido objetivos ambiciosos en el área del medio ambiente, como la disminución de la emisión del dióxido de carbono y de otros gases, utilizando sistemas más eficientes y menos contaminantes, a través de modos más respetuosos del ambiente, e igualmente de vehículos de transporte menos contaminantes. La nueva exigencia de normas sociales y ambientales de las mercancías ha permitido traer muchos beneficios adicionales a los países exportadores, importadores y a los socios comerciales que logran mayores márgenes y mejoran la calidad de sus servicios.

En estas cadenas logísticas y en todas sus fases, el acceso a la información por las partes es indispensable para que se establezca la confianza en el flujo mercantil y para que se asegure que las normas legales sean cumplidas, respetando la competencia y el sigilo mercantil. Tal pretensión será lograda solamente con la exigencia de transparencia en la cadena de suministro, donde las partes tienen acceso a informaciones relevantes en todas las fases de la misma.

Para que ello sea posible, es necesaria la aplicación de un nuevo método de compartir datos. Este flujo de información o “*pipeline*” – llamado “*data pipeline*” – permitirá que los datos originales de las mercancías estén disponibles para conseguir operaciones más eficaces, eficientes y seguras, con accesos validados para cada interviniente con conocimiento de la información basada en la expresión “*need to know basis*”.

El concepto de “*pipeline*” lleno de datos se sustenta en que los datos originales de la mercancía (normalmente, cedidos por el expedidor) sean reunidos y compartidos y que los mismos puedan ser usados por las partes (autorizadas) en la cadena, mejorando el desempeño de sus operaciones. Utilizando el principio “*piggy backing*”, pueden, en seguida, reutilizarse los datos comerciales disponibles y los flujos en la cadena para distintos fines a los cuales han sido originalmente destinados, incluso, para evaluar la conformidad legal en un espacio dedicado a

39 Muchas autoridades aduaneras solicitan informaciones con antelación sobre la mercancía antes del embarque en el puerto de origen a través del “*Sistema Europeo de Control /a la Importación*” (ICS). No obstante, estas informaciones previas tienen un coste adicional a pagar por las empresas que, en el caso del Reino Unido, cifrase hasta al importe de €7,5 millones para la implementación del ICS y costos adicionales de los medios anuales hasta €1,1 millones en 2009. Más allá de eso, o ICS puede no resolver la cuestión de los datos que faltan ya que estos serán cedidos por el expedidor (“*sender*”) y no por el vendedor (“*consignor*”). Véase Doc. *Global Trade Facilitation Conference 2011, Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade, THE DATA PIPELINE, Discussion paper developed with the support of the: EUROPEAN COMMISSION, DG RTD SEVENTH FRAMEWORK PROGRAMME THEME, Monitoring and tracking of shipping containers SECURITY FP7-SEC-2010-3.2-1, GA No. 261795, 2011.*

compartir la información, con las condiciones de acceso certificadas y de seguridad de la información.

En este espacio, son descritas las informaciones compartidas entre las partes sobre la transacción (en la forma recibida por el expedidor, destinatario y agentes en la cadena logística), de la mercancía y de la gestión de riesgos comerciales relevantes (por ejemplo, la conformidad técnica de los productos). En general y para la protección de datos en la red, no es posible el uso compartido general de la información relativa a la identificación de las denominaciones internacionales de “*consignee*”, “*consignor*”, “*exporter*”, “*importer*”, “*notify party*”, “*original shipper*” y “*goods value*”, aunque las autoridades aduaneras tengan acceso a todos estos datos. El acceso a esas informaciones se realiza con base en los derechos de acceso de cada una de las partes, que involucra un cambio de paradigma de la documentación en papel y la documentación electrónica: en vez del envío de documentos con información filtrada de una entidad para otra, las partes tendrán acceso a las informaciones necesarias y cuando sea necesario en un determinado campo del sistema.

En el proceso tradicional, centrado en el documento, los datos del negocio son transmitidos a una diversidad de autoridades públicas (aduanas, estadísticas, salud, fronteras, veterinarias, portuarias y marítimas, entre otras) a través de los documentos obligatorios. Con este nuevo modelo, se pretende una transformación radical, utilizando el sistema “*pipeline*” de datos basado en la *web*, garantizando a todas las autoridades el acceso certificado (por área de cada autoridad) a los datos originales de la mercancía en tiempo real, dependiendo del punto de la cadena y no solamente después del paso fronterizo.

Otro principio es el que respecta a los llamados “*puntos de sincronización*” que determinan cuando el uso compartido de información deberá estar disponible para las partes en las transacciones internacionales. El proceso de la cadena incluye los dos puntos de informaciones críticas:

(1) La primera la compraventa, con una descripción precisa de las mercancías, de los términos de la compra, y del envío que está inscrito en la orden de compra.

(2) La segunda, con la conclusión del lote de la mercancía a transportar, la lista de embalaje, el envío de nota o nota de despacho del documento de transporte que acredita que la mercancía ha empezado su itinerario logístico de conformidad con la orden y con el contrato.

Así, el vendedor o el expedidor pueden acreditar electrónicamente al destinatario o al comprador que la lista de la mercancía corresponde a la orden de compra y al contrato y que los bienes están listos, disponiendo, simultáneamente, los datos relativos a las mercancías y a las personas involucradas en la transacción mercantil a las autoridades reguladoras del país de importación, tráfico y exportación; y todo mediante el mismo mensaje electrónico. Una vez recibida la mercancía en el destinatario, la información relativa a la carga –tratada entre el expedidor y el destinatario– será del conocimiento de otros intervinientes en la cadena logística.

A modo de ejemplo práctico, vamos a considerar un fabricante de alimentos en los Países Bajos que importa plátanos de un exportador de la América del Sur. Se empieza por celebrar una compraventa internacional entre las partes que debe contener todos los datos relevantes sobre los bienes y sobre las partes, los términos y la circulación prevista para las mercancías.

El expedidor (exportador, en este caso, suramericano) registra los datos necesarios y rigurosos sobre la transacción, acompañada del manifiesto de carga que debe corresponder a la orden de compra y las respectivas facturas. Estos datos son cedidos a un transitario o a un operador logístico y son inalterables durante todo el trayecto, incluyendo la designación del puerto de embarque, del destino, del transportador, del manifiesto de carga, de las autoridades aduaneras y del destinatario.

Se establece, igualmente, una distinción entre los datos relativos a personas y a bienes y los datos relativos al transporte propiamente dicho (relativos al medio de transporte en concreto). Los diferentes tipos de datos son compartidos por las partes interesadas con diferentes intenciones, pudiendo, por ejemplo, las empresas usar los datos logísticos para optimizar la distribución.

Los espacios temporales en que puede haber un uso compartido de datos son determinados por la legislación a nivel nacional, a nivel de la Unión Europea o a nivel del estado federado, dependiendo del país y del régimen jurídico aplicable donde se localicen las mercancías. Además, la inspección física de los plátanos no tendría necesariamente que realizarse en el puerto de destino (un puerto holandés) y podría tener lugar en las instalaciones del exportador suramericano (y ser sellada después) o en el depósito del fabricante alimentario (en los Países Bajos).

Mientras tanto, en este sistema, los datos comerciales originales son integrados, desde su inicio, en cuanto sea posible, y con preferencia en el punto de destino (o aún más temprano), siendo completados por otros datos disponibles relativos a la circulación de las mercancías. La mejora de la transparencia y de la publicidad de los datos comerciales mejora la rentabilidad en la cadena, permitiendo la identificación de los costos, mejorar las ventas, reducir los “*stocks*”, mejorar la planificación logística, las compras, la elección de los proveedores de servicios, reforzar la participación en el mercado y monitorizar y rastrear las mercancías durante el transporte.

El concepto “*ventanilla única*” tiene por objetivo facilitar los procedimientos de negocios y de cambio de datos de exportación y de importación, apoyando el uso compartido y el tratamiento de los documentos electrónicos, integrando las agencias participantes y las empresas con eficiencia, seguridad y automatización.

Por otro lado, en los países en desarrollo, los principales impactos de la “*ventanilla única*” son los siguientes:

(1) Introducción eficiente de medidas que facilitan el comercio, en particular, en el análisis, en el control y en la simplificación de los procedimientos.

(2) Uso compartido de datos de forma automática entre el sector público (“*government to government*” – G2G) así como entre las entidades privadas y públicas (“*business to government*” – B2G).

(3) Menor tiempo y coste para la importación y para la exportación, incrementando la seguridad en el flujo de los productos.

(4) Uso más eficiente de las infraestructuras físicas de las fronteras.

(5) Mejoría de la colaboración entre entidades públicas de control fronterizo, promoviendo las necesarias inspecciones conjuntas y la coordinación de otras intervenciones.

(6) Apoyo a la plena vigencia de los acuerdos comerciales regionales y globales.

(7) Inversión en modernos sistemas de información y de tecnologías de la comunicación (TIC’s) en el sector público que, en la mayoría de los casos, tiene un impacto significativo en el todo nacional.

El concepto de “*data pipeline*” representa pues una oportunidad única para que las entidades públicas y privadas redefinan la mejor forma de efectuar el intercambio de datos en toda la cadena logística internacional, en la perspectiva reguladora y operacional. Con este concepto, los operadores de la “*ventanilla única*” pueden ampliar los servicios más allá de la frontera, involucrando a otras partes de la cadena internacional, tales como, el comprador extranjero, los vendedores, los operadores logísticos y las entidades reguladoras y públicas extranjeras.

Ocurre también que, en los países en desarrollo, los operadores de la “*ventanilla única*” y de los demás sistemas compartidos en un puerto están en una posición privilegiada para el liderazgo de las cadenas logísticas y para dotar a las empresas nacionales de mayores oportunidades de negocios y de mejoras en los flujos de las mercancías. De hecho, las “*ventanillas únicas*” son percibidas como elementos de confianza en la cadena de comercio nacional y, en muchos países, están conectadas en redes regionales y globales y por lo tanto, conectadas a otras “*ventanillas únicas*” de otros puertos o de plataformas logísticas.

Se constituyen así pues estas redes internacionales cruciales para la identificación de oportunidades comerciales de las partes, impregnadas por la confianza del uso compartido de datos con accesos y contenidos diferenciados. Por otro lado, el concepto de compartir información en las redes exige que los datos sean de tipo estándar, así las “*ventanillas únicas*” trabajan con formatos de datos constantes en las normas internacionales en que, dada su formación y conocimiento, los costos iniciales y el riesgo asociado de la entrada inicial en red es, por eso, limitado.

En la medida de lo posible, las “*ventanillas únicas*” pueden participar activamente en la adopción de estrategias de promoción de las exportaciones nacionales y en el desarrollo de propuestas de valor para los principales productos que fluyen en las cadenas internacionales, incluyendo acuerdos de facilitación específicos con las entidades públicas de países importadores.

De este modo, el “*data pipeline*” persigue la desmaterialización de los documentos asociados a los flujos de mercancías que circulan en la cadena logística en que la entrada en cada punto de la red se realiza a través de una “*ventanilla única*” que congrega un conjunto de actores debidamente certificados y con una mayor seguridad en la autorización para el cambio de la información con los diversos intervinientes.

No puede, por eso, ser más actual la agregación de la desmaterialización de los procedimientos con el transporte contenedorizado y con la multimodalidad porque uno no existe sin el otro, dada la cantidad de información que soporta la transacción mercantil que utiliza el contenedor y que, en principio, sólo es abierto por el destinatario, lo que se exige mayor detalle de los elementos y partes intervinientes en la cadena logística.

Stakeholder concerns

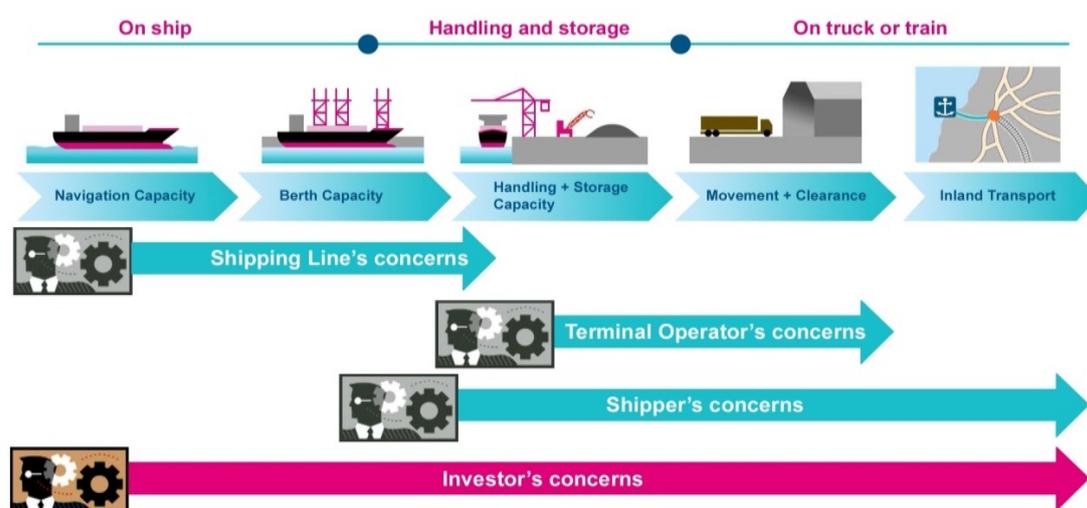


Figura 1.3. – Los arcos de los principales interesados en el transporte marítimo⁴⁰

40 In <http://www.portstrategy.com/news101/products-and-services/new-port-tools-to-maximise-investment>, 24 enero de 2014.

4. EL CRECIMIENTO DE LA “CONTAINERIZATION” DE LAS MATERIAS PRIMAS

07. La investigación del objeto del transporte contenedorizado aún no está suficientemente desarrollado, particularmente para materias primas, para productos agrícolas⁴¹ (“*commodities*”) y para la cadena de frío. El contenedor, como unidad de transporte, debe, actualmente, ser ampliado a otras mercancías e integrado en la cadena de abastecimiento y en la cadena de materias-primas y de productos agrícolas (“*commodity chain unit*”).

41 La expresión “*materias primas y productos agrícolas*” es la más cercana al término inglés “*commodities*” que, aunque, signifique, literalmente, “mercancías”, es utilizado para designar bienes y, a veces, servicios para los cuales hay búsqueda sin tener en cuenta la diferenciación de la calidad del producto en el conjunto de los mercados y entre varios proveedores o firmas. Así, el precio del cobre, por ejemplo, es universal y las oscilaciones de precio diarias se basan en el mercado, no habiendo diferenciación del producto y, por eso, cuanto mayor sea su valor aparente, mayor será su precio.

El término “*commodities*” contempla, esencialmente, materias primas (sustancias extraídas de la tierra) y productos agrícolas pero, igualmente, otros productos y servicios, siendo su característica común el mantenimiento, hasta cierto punto, de un precio universal. Así, las “*commodities*” son bienes fungibles como, por ejemplo, mineral de hierro, petróleo, carbón, etanol, sal, azúcar, café, soja, aluminio, cobre, arroz, trigo, oro, plata, paladio y platina.

Los productos agrícolas se designan por “*soft commodities*”, los minerales “*hard commodities*”, existiendo, aún, las “*commodities*” energéticas que incluyen la electricidad, el gas, el carbón y el petróleo.

El precio de las “*commodities*” es determinado por el mercado global y son comercializadas en el mercado al contado (“*spotmarket*”) y en el mercado de derivados o secundario y las “*commodities*” son cotizadas y negociables globalmente lo que implica que las oscilaciones en sus cotizaciones tienen una incidencia significativa en los flujos financieros mundiales.

Los bienes y servicios asumen la clasificación de “*commodities*” cuando el mercado deja de diferenciar los productos en su base de suministro, en la gran mayoría de las veces, causada por la desaparición del coste del capital intelectual (patentes, etc.) como en el caso de los genéricos de la industria farmacéutica o de los circuitos electrónicos integrados.

En sede de clasificación genérica, pueden reunirse las “*commodities*” en los siguientes grupos con los ejemplos referidos: (1) Agrícolas - café, trigo, soja, madera, algodón, arroz, alubia, caucho; (2) Minerales - oro, plata, cobre, hierro; (3) Financieras - dólar, euro; (4) Ambientales - agua, créditos de carbono; (5) Energéticas - energía eléctrica, gas, carbón, petróleo (sin embargo, el petróleo, debido a su gran relieve en las economías mundiales, suele recibir una atención individual); (6) Químicas - ácido sulfúrico, sulfato de sodio.

Los mercados de mercancías (“*Commodities Exchange*”) mundiales incluyen: *Chicago Board of Trade (CBOT)*, *Chicago Mercantile Exchange (CME)*, *Dalian Commodity Exchange (DCE)*, *Euronext.liffe (LIFFE)*, *Kansas City Board of Trade (KCBT)*, *Kuala Lumpur Futures Exchange (KLSE)*, *London Metal Exchange (LME)*, *New York Mercantile Exchange (NYMEX)*, *National Commodity Exchange Limited (NCEL)*, *Multi Commodity Exchange (MCX)* y *International Indonesian Forex Change Market (IIFCM)*.

Fuente: adaptado del sitio www.pt.wikipedia.org/wiki/Commodity y de www.mdic.gov.br Página Inicial>Comércio Exterior.

La carga contenedorizada se compone de los bienes manufacturados y, en parte, de bienes al por menor, con toda la gama de actividades de distribución y de producción en el medio de la cadena, como terminales y centros de distribución. Este proceso ha logrado, sustancialmente, desarrollarse en base a la movilidad de los contenedores en virtud de la flexibilidad en el espacio y de la eficiencia de la distribución, lo que ha implicado la emergencia de redes globales de producción y de distribución.

La *containerization* ha sido tratada a partir del “*principio del flujo de la mercancía*”, teniendo en cuenta, especialmente, el desarrollo de la logística marítima y fluvial⁴². Las redes de transporte y las configuraciones de servicios y de operaciones de terminales marítimos y de los puertos de configuraciones interiores forman las cadenas de suministro global.

Actualmente, el crecimiento de la carga contenedorizada se basa, esencialmente, en el mayor volumen de transacciones mundiales a causa de la globalización, de la sustitución del tráfico de granel discontinuo (“*break-bulk*”) por un alza de tráfico de línea en contenedores⁴³, en el reposicionamiento de los contenedores vacíos y en un

42 Véase NOTTEBOOM, T. y otro, “*The Containerization of Commodities*”, in <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/appl3en/ch3a2en.html>.

43 Hay dos situaciones distintas para la “*containerization*” de gránulos sólidos: en el primer caso, se trata de acondicionar en bolsas o en embalajes/envases las propias “*commodities*” como ocurre en algunos granulados; en el segundo, se trata de transportar en contenedores otros gránulos sólidos que ya no son verdaderas “*commodities*” pues corresponden a productos semiacabados, de valor añadido y con el registro de los respectivos derechos de propiedad intelectual (patentes) como algunos cementos y derivados o el carbón altamente filtrado y purificado para la producción de silicón.

Caben también en este último caso los polímeros reciclados (granulados de caucho), producidos por la empresa Recipneu, en Sines que utiliza el proceso criogénico. Esta tecnología, rara en Europa a escala industrial, proporciona granulados de caucho, criogénicos, de superior calidad, para aplicaciones como materia-prima y como producto final. El granulado criogénico tiene como principales aplicaciones: relleno de los campos/chancas de fútbol y de golf en césped artificial, pavimentos de bajo ruido para autopistas (betún modificado con caucho), pisos amortiguadores y anticompactantes para picaderos, arenas y pistas para hipismo y materia-prima hacia la industria transformadora de polímeros (caucho y plástico). Estos productos son exportados en contenedores para países que van desde los EEUU hasta la Rusia, pasando por países del Oriente Medio y de África, representando la exportación más de unos 60% de las ventas. Además del granulado criogénico, la Recipneu produce otros materiales resultantes del proceso de separación, trituración y criogenización de los neumáticos, como trozos/cables y aros de acero, fibras textiles y trozos de carcasa.

Otro caso similar es el de la fábrica Artlant PTA de Sines que tiene una capacidad instalada para la producción de 700 mil toneladas de PTA (ácido tereftálico purificado), utilizadas en su gran mayoría en la industria de poliéster, para producción de fibras y de envases PET (politereftalato de etileno), polímero termoplástico utilizado en envases para bebidas, entre otros, de la firma VOSS. La fábrica de Sines está orientada para una exportación de 95% del volumen de su producción, superando los 50.000 TEU/año (vía terminal XXI de contenedores). La operación de descarga de paraxileno y de ácido acético por buque, así como su subsecuente almacenamiento en tres estanques de construcción metálica se realizan en el terminal de gránulos líquidos para posterior expedición hacia la fábrica a través de pipeline. La ubicación de la Artlant PTA en Sines es estratégica y facilitará la comercialización del producto para todo el mundo, de forma rápida y económica. El mercado clave de la Artlant es Europa, por su cercanía, pero las regiones seleccionadas incluyen también África, CEI y

Estados Bálticos, Oriente Medio, India y Brasil y, por lo tanto, en que la "containerization" del PTA es esencial a su comercialización.

Aún a propósito de esta "containerization" de las materias primas, véase esta síntesis oficial en "DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS", año 2014, núm. 048, 17-02-2014, pps. 13:

"Food importers shift from dry bulk cargo ships to containers

Food importers in Asia are switching from dry bulk cargo ships to container vessels, which normally carry goods such as toys and TVs, as they offer a way to import smaller amounts and can be cheaper per tonne. The global transport of agricultural commodities traditionally has taken place on carriers brimming with 60,000 to 70,000 tonnes of a single cargo such as corn or sugar.

But the market is changing as ships seek to fill empty containers after unloading consumer goods in Western countries and offer competitive rates for commodities going back to Asia, the world's manufacturing hub. At the same time, Asian import demand for animal feed grains is increasing as rising incomes trigger a move away from the traditional rice-based diet into more meat and dairy products, providing more opportunities for smaller importers.

China is expected to surpass the European Union as the world's leading consumer of pork on a per capita basis by 2022, while its dairy product consumption is expected to rise by 38 percent, according to the U.N. Food and Agriculture Organization.

"As Southeast Asia develops economically, you have demand for better quality, high-protein diets, and ports don't (necessarily) have the infrastructure for bulk vessel receiving," said Brian Bickford, president of AgriLogistics, a U.S. company specialising in grain shipping. "You've got a lot of small growing businesses in South East Asia that can afford 1,000 or 5,000 tonnes of an agricultural commodity but cannot participate in large trade. Containers represent an opportunity to those businesses," Bickford added.

While buying in bulk can sometimes be economical, it also can put pressure on an importer's working capital. A standard 20-foot shipping container holds only around 20 tonnes of grain. "Credit lines haven't really gone up the way food prices have increased," said a Singapore-based trader, who sells South American corn and soymeal in Asia.

U.S. containerised grain exports to Asia have more than doubled since 2006 to reach 470,832 20-foot containers in the first 10 months of 2013, up 10 percent from the year before, according U.S. Department of Agriculture (USDA) fecha.

Analysts estimate that 12 to 15 percent of Australia's grain exports are now shipped in containers to Asia.

"We know that the grain trade in containers is growing, especially in Australia because of the proximity to the far eastern markets," said Yuri Makarov, a senior economist at the International Grains Council. Asia is the top destination for grain container shipments, but brisk trade also takes place from Latin America to Europe and Europe to the Middle East. Around 12 percent of global trade in agricultural goods such as oilseeds and grains, traditionally shipped in bulk, was shipped via container in 2012, fecha from shipping consultancy Seabury Group showed.

FLEXIBLE OPTION

Containers offer a more flexible option for smaller exporters as well as importers. "Unless we are talking about the major agricultural trade houses, most farmers cannot fill one ship alone," said Jan Tiedemann, a shipping analyst with consultancy Alphaliner. "With containers it's different. A farmer can theoretically sell 100 tonnes of grain on eBay and ship it to China." The cost of shipping sugar from Brazil to China in containers can vary from nearly zero to \$20 per tonne, compared with up to \$70 per tonne in bulk, Bas Van Goor, a sugar trader at agriculture trade house RCMA said.

nivel de transbordo adecuado en “hubs” intermedios. Con todo, en los actuales mercados de *containerization* convencional la búsqueda tendrá tendencia a estabilizarse ya que muchas cadenas de abastecimiento global ya son totalmente contenedorizadas.

Una parte creciente del incremento de la *containerization* tendrá su origen en desarrollo de nuevos segmentos de mercado, entre otros, de las cadenas de materias primas; como son, entre otros, granos, metales, ganado, aceptada, algodón, café, azúcar y cacao. O sea, los granos, los productos agrícolas y alimentarios, los productos químicos, y los derivados de madera (los “*pellets*” caloríficos, por ejemplo), pueden y deben ser contenedorizados.

El tráfico global de transporte marítimo y multimodal - granel y contenedores - tienen un importante papel a desempeñar, y será lógico suponer que la cadena de materias primas llegue a *containerization*, como un proceso basado en la complementariedad. En verdad, el transporte por contenedor de granos, mineral de hierro y carbón ofrece una velocidad y una flexibilidad añadidas y, para grandes volúmenes, ofrece el coste más bajo posible de transporte.

Actualmente, algunos de esos productos están ya totalmente contenedorizados mientras que otros aún están en una fase muy incipiente. Por ejemplo, el 95% de todas las importaciones de café europeo son contenedorizadas ya que el café es un producto de alto valor y de gran consumo. O sea, la estructura de la demanda de café es, por eso, adecuada para que se apliquen los beneficios de la *containerization*.

Sucede que, por añadidura, muchos segmentos de materias primas y de cadenas de alimentos están en vías de asumir el transporte contenedorizado, siendo este proceso alentado por varios factores, como son:

- (1) El número creciente y disponibilidad de contenedores en los mercados de transporte en todo el mundo, volviéndose un método de transporte bastante omnipresente. Sin embargo, esta omnipresencia sobrevive a pesar de la escasez de contenedores y de la ausencia de dimensiones adecuadas en algunos mercados.
- (2) El aumento creciente de los precios de las “*commodities*” y la creciente búsqueda de nuevos mercados emergentes.
- (3) Las oscilaciones y los aumentos de los costos de transporte en masa, así como su volatilidad de flete estimulan la investigación en alternativas del transporte a granel.
- (4) Los costos de transporte por contenedor son más estables y tienden a reducirse frente al incremento de los precios de las “*commodities*”.
- (5) Los desequilibrios del comercio global (E/O), en el que se llega a importar 10 contenedores del Extremo Oriente para la Europa/EEUU de los cuales solamente 2

"The advantage is clear for the shipper, who benefits from the flexibility of their commodity being moved in smaller shipment sizes allowing them to quickly reach many different locations," said Vincent Clerc, chief trade and marketing officer with the world's biggest container shipping firm, Maersk Line. Future growth in food container trade to some extent depends on the global demand for Asian manufactured goods, which makes empty containers available in food".

vuelven llenos, representan una ayuda a la exportación aplicable a la carga de retorno (“backhaul”);

(6) El reposicionamiento de contenedores en vacío ha creado oportunidades haciendo “pools” de contenedores vacíos que pueden ser rellenos con mercancías de retorno.

La *containerization* se ha beneficiado de economías de escala; particularmente para la navegación marítima, ya que cada contenedor es una unidad de transporte exclusiva e integrada en una cadena bien ordenada, con menores obstáculos a la entrada.

Por ejemplo, los productores agrícolas pueden desarrollar sus propios mercados internacionales a través del envío de sus productos en pequeños embarques por líneas regulares de contenedores, al revés del mercado “spot” utilizado para grandes volúmenes de granel.

La *containerization* permite el desarrollo de mercados de nicho global (opción para gran número de pequeños transportadores/exportadores), además de ofrecer nuevas áreas en el sector de las “*commodities*”, que, anteriormente, estaban impedidas de acceder a los mercados extranjeros.

Los desequilibrios comerciales trans-pacíficos, por ejemplo, ofrecen una oportunidad al sector estadounidense de “*commodities*”, específicamente, teniendo en cuenta la demanda esperada de China, así como en el sector europeo de las “*commodities*”, en relación a las rutas Pacífico-Índico-Mediterráneo.

También atendiendo a las condiciones dominantes en los contenedores, la tendencia es que para ciertas inspecciones obligatorias de las exportaciones de productos de alta calidad (por ejemplo, granos de alta calidad en los EEUU) implica una disminución - hasta en su falta de necesidad - dado el control en el origen, minimizando los costos de los pequeños exportadores.

En relación a los grandes volúmenes, las “*commodities*” son a menudo negociadas en mercados específicos, a través de varias formas contractuales y, todas ellas, con una enorme certidumbre jurídica. El mercado de futuros de las “*commodities*” son jurídicamente vinculantes y normalizados de acuerdo con la calidad, cantidad, tiempo de entrega y localización para cada mercancía. La única variable es el precio que es negociado entre las partes, siendo los contratos realizados en la forma “*cash*” en que un vendedor está de acuerdo en entregar un producto determinado a un comprador en un momento futuro.

En contraste con este mercado, la negociación “*spot*”⁴⁴ es aún hoy una transacción en la cual la entrega de la mercancía ocurre dentro de un corto intervalo de la transacción, o sea, un contrato con la entrega en un corto plazo.

44 Teniendo en cuenta el plazo para la liquidación de los contratos. Estos pueden calificarse como “contratos al contado” o “contratos derivados”. La negociación “*spot*” utiliza el primer grupo de contratos y entiende como no teniendo finalidad financiera (i.e., teniendo finalidad mercantil), contrariamente a los derivados. Véase FERREIRA DE ALMEIDA, C., *Contratos II – Conteúdo. Contratos de Troca*, Coimbra, Almedina, 2007, pps. 154ss. Por otro lado, conviene mencionar que las

Con la *containerization* de algunos mercados de “*commodities*”, un contrato puede incluir el uso de contenedores vacíos, con la creación de instalaciones de almacenamiento alrededor de las terminales (particularmente, ferroviarias), pudiendo reducirse el intervalo de tiempo de un futuro contrato, caminando hacia el mercado “*spot*”, dando paso a la ejecución de los contratos del mercado de “*commodities*”.

Por otro lado, se espera, igualmente, un mayor nivel de integración entre aquellos mercados y la distribución de mercancías. Evidentemente de este modo, existirá una competencia entre las cadenas de “*commodities*” a granel y las cadenas contenedorizadas.

Las cadenas a granel se basan, generalmente, en la especialización de terminales y, de este modo, cada producto (por ejemplo, carbón) exige instalaciones especializadas de manipulación y de almacenamiento. Por otro lado, las oportunidades de carga de retorno son casi inexistentes. Por ejemplo, un buque tanque que transporte crudo vuelve vacío después del desembarque de la carga (los crudos son muy específicos en los orígenes y en los lotes). Luego, del punto de vista del transporte, este sistema de distribución se demuestra propenso a ineficiencias y tiene un nivel de uso, que es en teoría del 50%, pero muy inferior en la realidad, debido a la estacionalidad de algunos mercados de “*commodities*”, especialmente las producciones agrícolas.

Las cadenas contenedorizadas son cada vez más usadas, e integran los flujos de mercancía dentro del sistema de distribución de mercancías en contenedores. A pesar de que las ventajas sean evidentes en nichos de mercado donde la separación del producto (por ejemplo, diferentes calidades de granos), lotes menores, tiempo de entrega y accesibilidad son factores determinantes; también la necesidad del transporte de contenedores en vacío, en la actual estructura del comercio internacional, supone una tendencia para atenuar los desequilibrios.

Muchas “*commodities*” tienen un carácter estacional lo que implica que, para una determinada región, habrá un aumento de la demanda en momentos específicos del año, en cambio, en otros, la demanda será considerablemente menor. Incluso, la estacionalidad tiene una geografía por épocas de cosecha, y varía entre las diferentes regiones del mundo, lo que supone fluctuaciones a plazo y geográficas que permiten el reposicionamiento de contenedores vacíos.

Integrar los movimientos de mercancías en el ámbito de sistemas de distribución en contenedores de “*commodities*” incluye un nuevo conjunto de medidas ya que hay un sustancial potencial de crecimiento para el transporte de diversas “*commodities*” en los mercados mundiales. Con el crecimiento continuo de la población mundial, el sector agrícola y sus cadenas de “*commodities*” tienen mucho que ganar con la

mercancías son sólo instrumentos financieros cuando asumen la naturaleza de derivados a través de la técnica de contratación en que el agente sólo está interesado en realizar plusvalías en su negociación, utilizando la negociación indirecta de la mercancía (a través de derivados) para abstenerse de enajenar el bien comprado o de adquirir (para entregar) el bien vendido. Es lo que se pasa, muchas veces, en el negocio de los petróleos. Los derivados serán, pues, instrumentos financieros que tienen como referencias otros bienes jurídicos. En este caso, el valor de mercado de los productos petrolíferos.

celeridad, la seguridad y la flexibilidad de distribución de mercancías en contenedores.

5. EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS ANTE LOS NUEVOS RETOS DEL COMERCIO MUNDIAL

08. El transporte internacional forma parte, en la gran mayoría de los casos, de la cadena de la compraventa de mercancías pues es común que se proceda a su desplazamiento, utilizando más métodos de transporte, siendo la operación multimodal la regla común en el tráfico contenedorizado.

Aunque sea deseable caminar hacia la existencia de un único contrato que regule todo el arco del transporte, la operación multimodal no implica (y, por lo menos, no lo aconseja, de momento) la celebración de un contrato de transporte multimodal, resultando en la yuxtaposición de contratos independientes por cada modo que tengan que tenerse en cuenta los puntos de fricción.

De los problemas esenciales que se pueden plantear, conviene destacar en primer lugar que, no es fácil proceder a la articulación de regímenes jurídicos diferentes para la celebración del contrato multimodal; y en segundo, que aparecen dificultades de prueba relativa al momento en que se ha producido el daño en la mercancía.

Hace casi treinta y cinco años, después de un dilatado y complejo período preparatorio de trabajos, fue aprobado, en Ginebra, el 24 de mayo de 1980, el Convenio de las Naciones Unidas relativo al Transporte Internacional Multimodal de Mercancías⁴⁵, instrumento éste que ha tenido una acogida poco favorable por los

45 *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*, Ginebra, 24 May 1980. El artículo 36 dispone:

"1. This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance or approval or accession with the depositary.

2. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument."

En mayo de 2013, había seis Estados signatarios y once vinculados (por ratificación o adhesión), habiendo sólo dos (Noruega y Venezuela) que han firmado sin ratificar, siendo necesario un número mínimo de treinta Estados vinculados para que fuese posible su vigencia internacional. En los últimos doce años, sólo se han vinculado Líbano y Liberia y desde 2005 el "status" del Convenio se mantiene inalterable.

Véase http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&tonsds_g_no.

ESTADO	FIRMA	RATIFICACIÓN/ ADHESIÓN
Burundi		04 septiembre 1998
Chile	09 julio 1981	07 abril 1982

Estados y aún no ha entrado en vigencia internacionalmente, entre otras por la dificultad de la Introducción de un nuevo título de crédito que pudiera sustituir, *inter alia*, el tradicional conocimiento de embarque de las convenciones marítimas.

Tampoco la imagen del operador de transporte multimodal es, aún hoy, muy común (por definición, aquél a quien se obliga a realizar globalmente el transporte “*puerta a puerta*” y por su cuenta) lo que no ha ayudado en la vigencia de la Convención de 1980. Lo que más se le parece en la práctica es la figura del operador que contrata los diferentes segmentos de transporte por cuenta del cargador/expedidor, pudiendo el citado operador no tener flota propia o ser un armador (con frota propia o ajena).

En la práctica, es común que los armadores (o los transportadores) aseguren, por su cuenta, el segmento marítimo del transporte y que, por cuenta del cargador (y en su propio nombre) formalicen contratos en otros segmentos de transporte (entre otros, en el terrestre). En caso del transporte marítimo sucesivo – es decir, que tiene varios segmentos marítimos que exige el transbordo de la mercancía de buque a buque – el armador se puede obligar a realizar toda la operación por su cuenta, pudiendo subcontratar con otros armadores las diferentes expediciones del contrato.

Puede, también, suceder que el armador se obligue a realizar una operación global de transporte con, por lo menos, un segmento no marítimo, con la emisión del llamado “*transport bill of lading/through bill of lading*” (conocimiento directo, en este caso, multimodal) que implica un documento, de la responsabilidad de un transportador marítimo, que titula un transporte multimodal (en que uno de los segmentos es no marítimo). Los transportadores, asumiendo una posición unitaria en la operación global, aunque diferenciada en su régimen, pueden tanto intervenir como “comisarios de transporte”⁴⁶ como verdaderos transportadores⁴⁷.

Georgia		21 marzo 1996
Líbano		01 junio 2001
Liberia		16 septiembre 2005
Malawi		02 febrero 1984
México	10 octubre 1980	11 febrero 1982
Marruecos	25 noviembre 1980	21 enero 1993
Noruega	28 agosto 1981	
Ruanda		15 septiembre 1987
Senegal	02 julio 1981	25 octubre 1984
Venezuela	31 agosto 1981	
Zambia		07 octubre 1991

46 Por “*comisión de transporte de mercancías*” se entiende, en este caso, el contrato por el que el transportador se obliga a promover el desplazamiento de la mercancía mediante contrato a celebrar con el transportador, en su nombre, todavía por cuenta del cargador.

La cuestión esencial es saber qué camino va a seguir la responsabilidad del transportador multimodal, aún cuando no sea determinable el segmento de transporte donde ha ocurrido el daño, siendo posible dos posiciones diferenciadas:

(1) sumisión al régimen del contrato unimodal relativo a uno de los modos de transporte utilizado y lo que sea más favorable al perjudicado (o que corresponda al de la entrega como en la LCTTM), por ejemplo, la Convención CMR, posición dominante en Alemania y en los países del “*common law*”; o

(2) sumisión al régimen del contrato de transporte marítimo (o marítimo “*plus*”, como en las RRotterdam), evitando que el transportador quede bajo al régimen de mayor responsabilidad, pero solamente cuando no se conozca el lugar donde se produce el hecho lesivo.

En favor de la primera solución, se apunta que cabe a todo aquel que causa un perjuicio demostrar que se dan los presupuestos de una limitación o exoneración de responsabilidad (es decir, al transportador); y por otro lado, la transferencia de los medios de prueba para la determinación del segmento, en el cual ha ocurrido el daño, depende, primordialmente, de quien tiene el control de los medios, es decir, el transportador⁴⁸.

En el caso del transporte en contenedor que es, en general, hermético hasta su destino, la segunda solución consiste en aplicar el régimen de las RRotterdam subsidiariamente, lo que contrasta con la primera solución, teniendo en cuenta que, en la mayoría de los casos, la ubicación del daño es desconocida.

47 *Non vessel operating common carrier (NVOCC) - A shipment consolidator or freight forwarder who does not own any vessel, but functions as a carrier by issuing its own bills of lading or air waybills and assuming responsibility for the shipments.*

<http://www.businessdictionary.com/definition/non-vessel-operating-common-carrier-NVOCC.html>.

48 Cfr. PINHEIRO, L. LIMA, “*Contributo para a Reforma do Direito Comercial Marítimo*”, pps. 161ss, publicado en “*Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional*”, Almedina, Coimbra, 2006.

CAPÍTULO II - INSTRUMENTOS INTERNACIONALES APLICABLES AL TRANSPORTE MARÍTIMO. EL TRANSPORTE MULTIMODAL

1. EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS ANTE LOS NUEVOS RETOS DEL COMERCIO MUNDIAL

09. El Derecho marítimo se encuentra hoy en un avanzado proceso de transformación fruto de las nuevas exigencias del mercado y de los operadores a los que la propia crisis financiera ha obligado a reponderar muchos de los factores tradicionales, así como el modo de concretar los cambios comerciales a nivel internacional que siguen basándose en el transporte marítimo.

Como pionero de la ratificación de las RRotterdam, el Reino de España culmina con la aprobación de la nueva Ley de navegación marítima⁴⁹. A lo largo de más de 10 años han participado en su elaboración diversas asociaciones, operadores y agentes del sector, preocupados con la evolución de la industria marítima, basándose en el proyecto fracasado por las Cortes, en el año de 2008.

De hecho, se trató de un proceso muy tortuoso en los últimos quince años desde que, en 1999, la *Comisión General de Codificación* empezó los trabajos de la reforma de los institutos marítimos, buscando modernizar y superar las contradicciones legislativas entre el Libro III (del comercio marítimo) del Código de comercio de 1885, los Convenios internacionales vigentes y futuros, y la diversa legislación suelta, particularmente, la LTM de 1949. El primer anteproyecto nació en 2004 y fue nombrado "*Ley General de la Navegación Marítima*" y después de múltiples revisiones ha fracasado sucesivamente en 2006 y 2008. El proceso concluyó con la reciente aprobación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM).

Frente a la dificultad actual en la vigencia internacional de las RRotterdam y para evitar que las Reglas sucumban en el "*cementerio de nacidos-muertos de los Convenios*", es necesaria la adopción de la legislación interna propia que promueva y facilite la actual contratación marítima - como se ha hecho con la reciente LNM - y que permita que se sufraguen algunas de las nuevas definiciones de las RRotterdam como paso decisivo para insertar algunos de sus institutos en la "*lex mercatoria*" a través de los diversos formularios de la BIMCO y de la ICC, concediéndose la seguridad jurídica indispensable a cada nuevo instituto - como el contrato de volumen o la responsabilidad de las partes ejecutantes marítimas.

⁴⁹ El PLNM fue retomado en 2012 en la actual legislatura y sometido a las Cortes en noviembre de 2013 por el Consejo de Ministros, bajo la forma de "*Proyecto de Ley de Navegación Marítima*"

El sector marítimo está cambiando constantemente. En los países ibéricos, el diagnóstico es el siguiente⁵⁰: pocos armadores, una construcción naval casi a cero, la deslocalización de los seguros marítimos fuera de la Península, aumento creciente y sustancial de los transportadores, condiciones difíciles para la exportación así como para el fletamento⁵¹ de buques, dificultad creciente en tener en cuenta a todos los intereses presentes en los puertos y, en particular, en la estiba y en su modelo, la deslocalización material del arbitraje marítimo para Londres, la ausencia de financiación de los buques y, sobre todo, la inseguridad legal en virtud de un gran vacío normativo sistemático (que cuenta, a veces, con meros textos legales sueltos y aún con partes “desconfiguradas” en los Códigos de Comercio napoleónicos del siglo XIX).

Nos encontramos pues en una situación de “casi caos” en que, ahora más que nunca, importa caminar, paso a paso, hacia la uniformidad internacional trazada por el CMI y con ese intento contribuir a la reforma del Derecho marítimo interno.

Así como en España, en Portugal, se siente, también, la falta de un código marítimo que desarrolle el Derecho marítimo del siglo XXI, siendo necesario proseguir (aunque cambiando algunos conceptos, como puede ser, la noción de “transporte de mercancías”) la reforma iniciada en los años 80 por el Decano MÁRIO RAPOSO que, como abogado e ilustre conocedor “de las cosas del mar” y como Ministro de Justicia, decretó la deliberación núm. 7/86 que, en los términos del Programa del X Gobierno Constitucional Portugués, ha creado la comisión responsable correspondiente, teniendo como objetivo el replanteamiento del Derecho marítimo, limitado, también, al Libro III del Código de comercio portugués.

50 Véase artículo de ALCÁNTARA, GONZÁLEZ, J.M., “Asociación de Derecho Marítimo”, in TRANSPORTE XXI, 01/01/2013, pps.5.

51 De acuerdo con MEDEIROS, J.GAGO de, in “*O Transporte Marítimo - (contratos de transporte e de seguro marítimos)*”, Parceria António Maria Pereira, Lisboa, 1942, pps. 5 ss, “designa-se por “fletamento” (“chartering”, “affrètement”) o ato de dar de aluguer um navio; e o afretamento, o ato de o tomar de aluguer. Chama-se “frete” (do latim “fretum” que significa “mar”) o preço do aluguer do navio. O fretador torna-se armador quando arma e equipa o navio”.

Y sigue:

“O fretamento pode ser de duas espécies: fretamento total ou redondo (com 2 modalidades: “bareboat charter” ou em casco nu e “demise charter”- tripulação designada pelo fretador) e fretamento parcial (também com a modalidade do fretamento parcial em sentido estrito e o fretamento à colheita, à carga ou à prancha – em que é um transporte à condição de, num certo prazo, se encontrarem outras mercadorias para completar a sua carga). Para além disso, o fretamento pode ainda ser feito por tempo ou por viagem”.

Véase, igualmente, el Código de comercio luso, artículos 485 a 691 y el Reglamento Consular (Portugues) de 07/03/1920, aprobado por el Decreto núm. 6462, en sus artículos 275 y 276.

A partir de 1986 se han promulgado en Portugal diversas disposiciones legales relativas al contrato de transporte de mercancías por mar, al contrato de transporte de pasajeros por mar, al contrato de remolque, al contrato de fletamento y a la creación de los tribunales marítimos, completados por la regulación de la figura del gestor de buques y por algunas otras disposiciones respecto al ejercicio de actividades y de las profesiones de la gente de mar (de los buques y de los puertos) y de los agentes del sector.

Configuradas las disposiciones con una sistemática intrínseca, pero con una ausencia de codificación global y a menudo sin una visión prospectiva para este marco normativo marítimo, es necesaria requerir la adopción de un Código de Navegación Marítima, más que nunca, en Portugal para acompañar la evolución del Derecho marítimo; evitando que los operadores y agentes sigan recurriendo a la ley inglesa y a los mecanismos de arbitraje en Londres en un mercado que es, cada vez más, externo al propio país y en el que radica y radicará el crecimiento económico nacional durante años. Por otro lado, importa seguir los trabajos del CMI cuya transposición es esencial para la construcción de un marco legal para el futuro.

El panorama del actual Derecho marítimo, es de profunda crisis a nivel mundial, con una falta de sistemática a nivel ibérico o, dicho de otra forma, estamos ante un Derecho marítimo donde la libertad contractual debe ser ejercida en un mercado regulado.

Sin embargo, aunque haya un incremento de riesgos en atención a la naturaleza de las mercancías y al aumento de determinados tipos de transporte más agresivos, las cláusulas de limitación de responsabilidad siguen siendo, cada vez más, limitadoras de la protección del ambiente marítimo y de la seguridad de las configuraciones, entre otros, mediante a la célebre “*Cláusula Himalaya*” – que se destina a limitar la responsabilidad de los agentes, sub-contratantes y demás intervinientes en nombre del armador o del transportador en el contrato de fletamento y en los mismos términos que estos⁵².

Los riesgos son diferentes y fruto de la necesidad de una mayor seguridad jurídica, del equilibrio contractual de las partes y de la protección del ambiente, sin poner en causa la rapidez de los flujos comerciales, hay que caminar hacia soluciones seguras y concertadas contractualmente que puedan motivar a los operadores a caminar firmemente en ese rumbo.

El Derecho marítimo tiene ímplicita la internacionalidad, definida por la presencia del elemento de extranjería en los contratos. O sea, existe un contacto afectado por más de un ordenamiento jurídico, por razón del domicilio, de la nacionalidad, de la sede principal de los negocios, del lugar del contrato, del lugar de ejecución, o de cualquier circunstancia pertinente. Los contratos de transporte de mercancías son, por excelencia contratos internacionales, estando presente un elemento de extranjería

52 Y que configurase en las RRotterdam y no en las RHayaVisby en las cuales no existen las figuras de la “*parte marítima ejecutante*” o del “*transportador actual*”.

en la medida en que el cumplimiento del contrato – la entrega de las mercancías – se dá en un país diferente del lugar de embarque.

En la gran mayoría de los contratos marítimos internacionales, el foro elegido recae sobre los tribunales británicos o estadounidenses (con mayor tradición en el análisis de litigios del Derecho marítimo, contando con una enorme base jurisprudencial) o sobre un tribunal arbitral, siendo indispensable verificarse, en este último caso, si la jurisdicción reconoce la decisión arbitral como título ejecutivo.

La *London Maritime Arbitrator's Association* (LMAA) es la institución arbitral más utilizada en estos contratos. Pero, en los países de la *common law* y de acuerdo con el principio de la libertad contractual, las partes son libres para elegir la legislación que regirá el contrato. En esta elección, es aconsejable la opción por una legislación ya comúnmente aplicada a los contratos internacionales como, por ejemplo, la ley inglesa o las leyes del Estado de Nueva York, EEUU.

En caso de silencio de las partes en el contrato, los árbitros o jueces tendrán que recurrir a la ley determinada por el sistema de Derecho Internacional Privado que sea aplicable. La opción por el arbitraje puede implicar no solamente la aplicación de una determinada legislación, sino también la aplicación de la equidad, solucionándose el caso con base en los hechos, costumbres, y principios generales, o sea, basándose en un razonable equilibrio de las partes y justicia del caso concreto⁵³.

En este deambular del Derecho marítimo, el rol principal corresponde a la Comunidad Internacional y, dentro de esta, a los países del armamento de la flota mundial y a los países que dependen más intrínsecamente del mar que se relacionan con el mundo global en sus cambios comerciales.

Debido a la tradición, creemos que no es posible “imponer” un Convenio, sino que eel mismo ha de ser elegido a nivel internacional. Al contrario, será mejor proveer un instrumento y garantizar medidas incentivadoras a su adopción a nivel concertado y por cada uno de los países signatarios. Así, urge no caer, de nuevo, en una espera “desesperada” de la entrada en vigor de un Convenio que, en su límite, cuando se establezca representará muy poco, como ha sido el caso de las RHamburgo.

La regulación del transporte marítimo así como del transporte multimodal internacional se realiza tradicionalmente por fases, unas respecto a los instrumentos normativos internacionales y otras respecto a su aplicación uniforme en países de diferentes regiones del mundo.

53 El Convenio Interamericano de México de 1994, en los artículos 9 y 10, estipula la aplicación subsidiaria de la “*lex mercatoria*” (o *new law merchant*) en los tribunales jurisdiccionales de las partes signatarias. Sin embargo, la normalización de las reglas sustantivas aún parece un poco alejada, por lo menos en lo que respecta a los tribunales. En la hipótesis del tribunal arbitral, la elección del derecho aplicable es libre, pudiendo las partes adoptar, por ejemplo, la *lex mercatoria*.

Por lo que respecta a los instrumentos normativos, la primera fase puede ya estar corriendo con la aprobación de las “Reglas de Rotterdam”. Ni siquiera se vislumbra la exigencia de su entrada en vigor en sede internacional y no se creó la idea que sea algo determinante para la regulación uniforme. Por el contrario, esta fase representa, solamente un punto de partida para un camino diferente con el mismo objetivo: la normalización de la regulación internacional del Derecho marítimo como factor de estabilidad y de crecimiento de las relaciones económicas mundiales.

Cuando se trata de un tema en el ámbito del Derecho marítimo, importa hacer de inicio una breve reflexión sobre la propia rama del Derecho, no tanto por su novedad sino para determinar con precisión sus límites y su objeto, debido a su solapamiento con instrumentos normativos de carácter público, entre otros, los que son regulados por el Derecho del mar.

Tendremos necesariamente que asumir la autonomía del Derecho marítimo y su no reconducción, como algunos preconizan, a los principios generales del Derecho civil y del Derecho mercantil. Incluso, si así no fuese, el Derecho marítimo abarca, por lo menos, un conjunto de institutos que no tienen parangón fuera de él, del que son ejemplos, la especial responsabilidad del buque relativa a la carga transportada, la figura del capitán del buque, las causas de exoneración de la responsabilidad del transportador marítimo, los privilegios marítimos, la avería gruesa o común, la «fortuna de mar», el salvamento, la asistencia y las particularidades del seguro marítimo y de sus pólizas.

Por otro lado está el hecho de que el Derecho marítimo (*Maritime Law*) el Derecho del ambiente, el Derecho de los conflictos armados y el Derecho humanitario, entre otros, tienen una conexión profunda con el Derecho del mar (*Law of the Sea*). Cada vez más, es imposible «gestionar los océanos» en nichos, y por eso, la importancia añadida del Derecho del ambiente y del Derecho del mar como marco institucional de las actividades en el mar y de la previsión de la aplicación del principio de precaución, tal y como proclamo la Conferencia de Rio de 1992.

La gestión de los océanos se desarrolla, hoy, en tres componentes: los instrumentos internacionales aplicables a los océanos, las instituciones que garantizan su aplicación y su fiscalización, y los instrumentos indispensables para que las instituciones funcionen regularmente – donde están incluidas las nuevas tecnologías, los recursos financieros, la investigación y la coercitividad internacional.

Es evidente que el Derecho del mar es, cada vez más, un Derecho de marco, es decir de regulación. Un Derecho internacional público, debido a su génesis (los sujetos de Derecho internacional – esencialmente, los Estados y las Organizaciones Internacionales) y a su ámbito material, ya que los Estados y las Organizaciones Internacionales competentes ejercen el llamado *ius imperi*, o sea, ejercen prerrogativas de autoridad, contrariamente al Derecho privado.

El Derecho del mar aborda el ámbito de las actividades a desarrollar en los diversos espacios marítimos, entre otros, en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), en la Plataforma Continental, en las Aguas Interiores, en el Área – que se consagra como «*Patrimonio Común de la Humanidad*», en las palabras del embajador maltés

ARVID PARDO, al final de los años 60 - cuáles son las actividades y de qué forma pueden ser desarrolladas en cada uno de los espacios marítimos.

Sin embargo, es evidente que el Derecho del mar es anodino con relación a la cuantificación y a su forma de regulación: necesita de los conocimientos científicos para que pueda hacer valer o prevalecer determinados objetivos, entre otros, de índole ambiental. Y ahí ya estaremos en el ámbito de las Ciencias del mar que han contribuido para que valores y objetivos asuman la forma de Reglas jurídicas que puedan ser coercitivamente impuestas, si fuera necesario.

La *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar* de 1982 aparece como un instrumento marco de las actividades en los espacios marítimos, regulando gran parte de la utilización de los mares y de los océanos. El principio más paradigmático resulta de la consideración de los recursos minerales del Área como «*Patrimonio Común de la Humanidad*» con una «*Autoridad Internacional*» de gestión efectiva – contrariamente al alto mar – al que se asocia el principio del interrelacionamiento (o de la interdependencia) disciplinar en los espacios marítimos, obligando a tener en cuenta el medio marino como un todo.

Tanto el principio de la precaución, como el principio del desarrollo sostenible que se ha concretado científicamente desde la Conferencia del Río, tienen el mar como una expresión efectiva, tanto más que los desequilibrios Norte/Sur por la ausencia de compartición de las tecnologías indispensables al aprovechamiento de los recursos de los países meridionales, lo que lleva a que clame al cielo la escasez patente de medios para que algunos países mejoren su nivel de vida por la explotación de sus recursos.

Es importante definir las matrices del marco jurídico en los océanos. Y esas son, inequívocamente, el Derecho del mar, por la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar* de 1982 y el Derecho del ambiente, a través de las Convenciones «*post-Río 82*». Sobre estos Convenios de las “Reglas del mar” se desarrollan las Convenciones de Derecho marítimo, entre otros, las que se refieren al transporte y regulan las averías y la responsabilidad del porteador.

Tradicionalmente, la noción de «Derecho marítimo», está asociada a un conjunto de actividades conectadas a las configuraciones por mar o, más específicamente, al transporte marítimo. Es una visión que, hoy, de proseguir a constituir su núcleo esencial, peca por defecto, ya que han aparecido nuevas realidades – como las islas artificiales sujetas a riesgos del mar – acción esta de validación desarrollada por autores como RÉNÉ RODIÈRE⁵⁴.

Esta dificultad de la delimitación del «Derecho marítimo» («*Maritime Law*») aparece, igualmente, por la compartición del medio marino con el «Derecho del mar» («*Law of the Sea*»).

Inequívocamente, el «*Derecho del mar*» tiene naturaleza pública, es pues un instrumento del *ius imperii* de los Estados y de la Comunidad Internacional y puede

54 In «*La mer, Droits des Hommes ou Droit des États?*», 1980, Paris. Véase, igualmente, el artículo de MÁRIO RAPOSO sobre el «*Direito Marítimo*», Enciclopédia Verbo siglo XXI, Lisboa, 1997.

ser definido como la rama del Derecho internacional que regula el régimen de los espacios marítimos y las actividades de los navegantes que se desarrollan en el mar, tiene como apoyo fundamental las Convenciones celebradas por los sujetos de Derecho internacional con vista a la regulación de los diversos regímenes y actividades de naturaleza pública en el mar.

El llorado ARMANDO MARQUES GUEDES ha dicho que: "*el Derecho del mar es la designación corriente en los países anglosajones que es equivalente al Derecho marítimo que hace algunas decenas de años fue preferida por el dominio de la influencia romanista*" (traducción de nuestra responsabilidad). Al igual, que el título dado por GILBERT GIDEL en su obra de los años 30⁵⁵, aliado al valor del trabajo y al peso de la autoridad de quien lo suscribía, concurriendo para la aceptación al final, en los países de influencia romanista, de la designación de "Direito do mar".

Para MARQUES GUEDES, la tendencia actual será en el sentido de distinguir el "Direito do mar" del "Direito marítimo" (*Maritime Law* o *Admiralty Law*, en los países anglosajones), consagrando, este último, la reglamentación de fuente internacional (sobre todo, pero también nacional) de los sectores correspondientes a las actividades del transporte marítimo de naturaleza mercantil y cuestiones que con ellas se relacionan.

Hay Convenios de Derecho marítimo (y no de Derecho del mar) celebrados entre los sujetos de Derecho internacional que tienden a regular las actividades privadas de los operadores comerciales. También existen regulaciones emanadas en el ámbito de las organizaciones o cámaras del comercio internacional en que no son partes signatarias los Estados.

Así, la Convención de Bruselas de 1924 sobre el transporte, bajo conocimiento de embarque, fue precedida de otra celebrada en la Haya en 1922, basada en las propuestas y trabajos de los operadores privados interesados en el transporte marítimo⁵⁶.

Reconociendo que el *quid* del Derecho del mar se expresa en las disposiciones consuetudinarias o codificadas que tienen como objetivo regular las relaciones entre los sujetos de Derecho internacional en materias de Derecho público (como son la jurisdicción ejercida por cada Estado en los diversos espacios marítimos), formarán igualmente, parte de su ámbito, ciertas materias de naturaleza privada y de fuente interna, resultado al que se llega por el hecho de tener el Derecho marítimo con el Derecho del mar muchas y variadas interacciones casi umbilicales.

De esta forma, el Derecho del mar comprende, esencialmente, los dominios de reglamentación jurídica pública y del ámbito del Derecho internacional público.

Si el transporte y el seguro marítimo y sus pólizas están claramente fuera del objeto

55 "*Le Droit International Public de la Mer*", Paris, 1932-34, 3 volúmenes.

56 Cf. la monografía de nuestra responsabilidad y que tiene como título "*O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias*", Lisboa, Bertrand, 1996.

del Derecho del mar, las materias de la contaminación marítima, de la explotación y aprovechamiento de los recursos marinos, de la investigación científica marina, del estatuto del buque, de la asistencia, del salvamento de bienes, de la búsqueda y salvamento de personas, entre otras, tienen, simultáneamente, contornos de naturaleza pública y privada, reguladas por fuentes internacionales e internas, pareciendo que su objeto recae en el ámbito del Derecho del mar (en el sentido de la rama del Derecho que reglamenta el régimen de los espacios marítimos y las actividades que dicen respeto a todos los navegantes, en general).

El «Derecho marítimo» tiende pues a constituir una rama con autonomía en el ámbito del Derecho mercantil (esencialmente de fuente internacional), exactamente porque se desarrolla en los espacios marítimos disciplinados por el «Derecho del mar».

Es evidente que la naturaleza más vasta del Derecho mercantil, dirigido a la regulación de la actividad mercantil, industrial y financiera, de naturaleza fragmentaria y en constante cambio, no ha impedido que en algunas materias haya sido protagonista el Derecho marítimo, quien lo «remolcó», entre otros, en los seguros y que, igualmente, ha sido responsable por su progresiva autonomización del Derecho civil.

El desarrollo del comercio en la Europa de los siglos XI y XII ha exigido la creación de un *Derecho del comercio* (atinente a la circulación de bienes), corporativo, consuetudinario (“*usus mercatorum*”) y dotado de gran uniformidad internacional, con vistas a negociar de forma idéntica, e independientemente del lugar.

Los movimientos centralistas del Renacimiento, el iluminismo y el liberalismo han procedido a la «nacionalización» y a la «descorporativización» del Derecho mercantil, siendo aún, sin entrar en otras áreas de regulación, de naturaleza industrial y societaria.

La heterogeneidad de las actividades reguladas por el Derecho mercantil ha desarrollado un fenómeno de *descodificación* y posteriormente de *desregulación*, del que es un ejemplo el arbitraje voluntario que, igualmente, fue seguido en el Derecho marítimo, entre otros, en la «*City*».

También, la dimensión multinacional de los negocios, en contacto con las diferentes órdenes jurídicas nacionales, ha renovado el fenómeno de la «internacionalización» del Derecho mercantil y, con él, la normalización convencional y el renacimiento de una nueva *lex mercatoria*.

De esta forma, la «unidad del sistema» de Derecho mercantil tiende a ser hoy un «sistema de unidades», entre las cuales destaca el propio Derecho marítimo con su autonomía, sus institutos, su objeto y su relación umbilical con el medio marino.

Así, ROBERTO SANDIDORF⁵⁷ definía el «Derecho marítimo» como el complejo de normas jurídicas relacionadas con el mar y con la actividad ejercida en él, con el «medio marítimo», considerando que no se podría ceñir a las Reglas e instituciones respecto a las configuración marítima y, en esta medida, al comercio marítimo.

57 In «*Diritto Marítimo*», Roma, 1960, a pps. 7.

El «Derecho marítimo» tiene hoy un objeto distinto del «Derecho del mar», sin embargo, muchos autores continentales empiezan a englobar esta rama en aquél, lo que a su vez va a crear un enlace complejo entre las relaciones administrativas con otras de naturaleza privatista.

Así, y como síntesis, mientras el Derecho del mar tiende a abarcar las normas sobre la jurisdicción de los diferentes espacios marítimos, el Derecho marítimo regula las actividades humanas, de naturaleza mercantil, que es posible desarrollar en aquellos espacios.

2. INTRODUCCIÓN HISTÓRICA Y LA EVOLUCIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL CONVENCIONAL UNIFORME

010. Desde los tiempos de la Antigüedad, el comercio marítimo ha establecido sus propios mecanismos pues los mercaderes no tenían la posibilidad de negociar, previamente, la compraventa de las mercancías con los potenciales destinatarios⁵⁸. En la gran mayoría de los casos la iniciativa del transporte marítimo respetaba a los comerciantes, en sus buques o de otros, asistiendo, a menudo, a las actividades de carga, transporte y descarga en el destino de sus mercancías. La compraventa de mercancías y su embarque y desembarque en los diversos puertos constituían, de esta forma, su actividad común.

A partir de determinado momento, sobre todo, en la Grecia y en Roma antigua, empezó a desarrollarse la figura del «*armador del buque*», contratado, específicamente, para el transporte de mercancías entre los diversos puertos y que entregaba a los dueños de la carga un «*recibo de las mercancías*» (antepasado de parte de las funciones del «*conocimiento de embarque*») y se comprometía a entregarlas en cierto puerto y a determinada persona (o a quien ésta le indicase).

Con la dinámica de la actividad marítima, el comerciante fue, progresivamente, dejando de poder acompañar, personalmente, a las mercancías, delegando en el capitán del buque u otra persona, su negociación. Esta situación ha llevado a un refuerzo de la figura del capitán del buque, ahora, con una doble función; la de responsable de la seguridad y navegabilidad del buque y la de mandatario del comerciante en el embarque, acondicionamiento, transporte y desembarque de las mercancías y, hasta incluso por su venta en el puerto de destino.

En el siglo XVI, nació un documento de acompañamiento de las mercancías en Florencia (verdadero antecesor del «conocimiento de embarque») que ha sido contemplado en las diversas ordenanzas europeas, perfeccionándose sus términos en la *Ordenanza de Colbert*, promulgada en el tercer cuarto del siglo XVIII. En el

58 Seguiremos, en esta introducción histórica y en los regímenes de responsabilidad, el trabajo de n/autoria “*O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias*”, Bertrand Editora, Venda Nova, 1996, pps. 43 a 128, con las necesarias adaptaciones y actualizaciones. Véase igualmente SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías – Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, 2ª ed., Aranzadi, Navarra, 2010, pps. 42-82 y BONASSIES, P. & SCAPEL, C., *Traité de Droit maritime*, 2ème éd., LGDJ, Paris, 2010, pps. 509-632.

Código de Comercio de Napoleón (1808), consta una parte dedicada, exclusivamente, al comercio marítimo y es insertado el «conocimiento de embarque» como documento negociable – o sea, de un puro recibo de las mercancías, el documento se transmuta y pasa a título representativo de la mercancía y, ahora, pueda llegar a título de crédito.

Sin embargo el citado Código ignoraba el contrato del transporte marítimo como tal, y regulaba, insuficientemente, el contrato de fletamento (en este momento, sólo se conocía la modalidad por viaje y de ahí la confusión posterior con el transporte propiamente dicho). El conocimiento resultaba, así, el documento central del transporte marítimo de mercancías, donde estaban incluidas las diversas cláusulas relativas al contrato de transporte que pasa a constituir una prueba de su existencia.

Durante el siglo XIX, se asistió a la edificación de un régimen de responsabilidad por averías⁵⁹ (o daños en la carga) extremadamente severo para el transportador. Junto a la responsabilidad de los armadores, más intensa, fueron incluidas cláusulas de exoneración por las cuales se eximía buena parte de aquella responsabilidad; en la práctica, se decía que el capitán transportaría «*lo que quería, cuando lo quería, para donde lo quería, como lo quería y en el estado más conveniente*» (traducción de nuestra responsabilidad)⁶⁰.

El régimen, calificado como «severo», podía ser eludido con facilidad por los armadores en las cláusulas de sus contratos-tipo, asumiendo una posición clara de supremacía en relación a los transportadores y, con el beneplácito gubernamental exigir cláusulas de no responsabilidad o limitativas de la reparación bastante favorables.

En el otro lado, los cargadores estaban en una posición más débil, en el contexto económico, que los transportadores y se limitaban a aceptar tales cláusulas. La situación no sólo se tornaba catastrófica para los cargadores porque la mercancía transportada estaba cubierta por contratos de seguro marítimo que, de inicio, garantizaban los perjuicios de los cuales serían responsables, respetando las citadas cláusulas de exoneración de los armadores.

Sin embargo, las posiciones estaban completamente desvirtuadas: si en virtud del régimen legal, los riesgos principales estaban por cuenta del transportador, por la vía

59 Se entienden por «*averías gruesas o comunes*» las que deben ser soportadas en común por los armadores y por los propietarios de la carga, en proporciones a determinar posteriormente. Al revés, en las «*averías simples o particulares*», el interés es particular (es decir, propio sólo del buque y de la carga), comprende solamente el buque o sólo la carga y el daño no es fruto de la voluntad de los interesados, siendo los perjuicios soportados por el propietario de la cosa dañada, sin perjuicio del pedido de indemnización que al caso pueda hacer. Las averías gruesas se caracterizan por ser provocadas voluntariamente u por la contribución común de todos los interesados en la expedición. Las segundas son involuntarias y su importe es una responsabilidad del dueño de la cosa sobre la que recae el perjuicio. Véanse artículos 806 a 811 del Código de comercio y, sobre la avería gruesa, los artículos 347 a 356 de la reciente LNM que deroga, *inter alia*, el Libro III del Código de comercio («*Del comercio marítimo*», que comprende los artículos 573 a 869) en su plazo de vigencia. En Portugal, véanse los artículos 634 a 653 del Código de comercio luso.

60 WILDIERS, P., «*Le Connaissance Maritime*», Larcier, Bruxelles, 1961, pps. 16.

convencional tal posición era imputada al cargador; lo que significaba, en la práctica, que era éste quien se responsabilizaba de sus mercancías y del pago de las primas de los seguros. Por eso, los armadores se opusieron a alterar su práctica y a admitir una reglamentación nacional o internacional imperativa sobre el transporte marítimo. Como era obvio, les afectaba un marco legal bastante más limitativo para sus intereses. A nivel internacional, el problema asumía una importancia mayor pues la separación entre países transportadores y cargadores llevaría a que se enfrentaran en dos bloques perfectamente antagónicos.

Los países cargadores se rebelaron, entonces, contra esta situación, liderados por los EEUU de América (que hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial tenían una flota mercantil bastante débil), siendo todos ellos clientes de peso de las marinas mercantes británica y noruega, bastante expresivas en tonelaje.

En este marco, los transportadores estadounidenses, tanto exportadores como importadores, suscitaron al Congreso una reglamentación sobre el transporte marítimo que vino a ser aprobada, el 13 de febrero de 1893, conocida por el nombre de su proponente, la «*Harter Act*». Esta norma legal ha tenido como objetivo la sustitución del anterior régimen supletorio sobre el transporte marítimo, por una reglamentación imperativa. Así, cualquier cláusula, contemplada en los conocimientos, contraria a las disposiciones de la «*Harter Act*», sería nula.

En cuanto a su sistema legal, éste consistía en la adopción de ciertas normas de conducta:

- (1) El transportador debería actuar diligentemente para que el buque estuviese en óptimas condiciones de navegabilidad y convenientemente dotado para el viaje; y
- (2) Si se cubriese tal supuesto, el transportador no sería responsable por los casos fortuitos y por las faltas náuticas del capitán y de la tripulación que resultasen en averías de la mercancía.

El tenor de la última letra concreta la originalidad de la «*Harter Act*» pues distingue, por primera vez, las “faltas náuticas”⁶¹ de las “faltas comerciales”. Con relación a las faltas comerciales, el armador del buque respondería por ellas y no sería posible su exoneración; pero, en las faltas náuticas, siempre que hubiese actuado con la

61 "*Faults or errors in the management or in the navigation of the vessel*".

diligencia debida⁶², no sería considerado responsable, soportando el cargador tales riesgos y averías de las mercancías (o su asegurador)⁶³.

Con la «*Harter Act*», se comenzó un camino de internacionalización del Derecho uniforme pues se consideraba aplicable a los contratos concluidos teniendo como origen o destino un puerto estadounidense⁶⁴. Por otro lado, incluso en litigios ante tribunales extranjeros, el Derecho material a aplicar sería siempre la «*Harter Act*», entre otras zonas y países, en los dominios ultramarinos británicos, verdaderas colonias de transportadores. Su influencia fue exportada de los EEUU a los dominios británicos, entre ellos Canadá, Australia y Nueva Zelanda, entre 1904 y 1910.

En 1921, bajo los auspicios de la institución privada «*International Law Association*», se realizó una Conferencia, reuniendo a las principales entidades privadas del transporte marítimo, instituyendo un régimen de responsabilidad de los transportadores, con el acuerdo de los transportadores, aseguradores y banqueros. De este modo, nacieron las Reglas de La Haya de 1921, de inspiración privada, donde se proponía un modelo de conocimiento de embarque.

62 "Due diligence". Véase, BERLINGIERI, F., *An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules* in DM, Fasc. I - 2012, *Estratto Della Revista - Dottrina*, pps. 89-90 en que indica, acertadamente, que el grado de diligencia se ha intensificado por la jurisprudencia, en base a la acción que razonablemente podría tomarse en circunstancias específicas y que, a título de ejemplo para el tema de la condición de navegabilidad, podría consistir en el arreglo de la avería a bordo, si esto fuera practicable, en la arribada a un puerto más cercano para reparación de la avería, en caso de que el buque lo pueda hacer por sus propios medios o, al límite, en una solicitud de asistencia (externa) para socorrer un buque – como sería, añadimos nosotros, la limitación de la avería y reparación a bordo por equipos externos al mismo y simultaneamente, su remolque bajo seguridad hacia un puerto.

63 Resulta curioso verificar que los dos tipos de faltas (comerciales y náuticas) son imputadas, primero, al armador del buque, y la exoneración debida a las segundas hace que el armador se mantenga responsable por las faltas “comerciales/mercantiles”. Este sistema de exoneración ha sido sin duda idealizado sobre el “fletamento por viaje” (el único existente en ese momento), oponiéndole la figura del “conocimiento de embarque”, aunque, en nuestra opinión, se pueden extender al fletamento por tiempo, por lo menos, parcialmente, ya que al fletador a tiempo no es “armador”, en el sentido restringido del término (tampoco es propietario ni tiene la “posesión” del buque). Solamente desempeña algunas de las tareas cometidas normalmente al armador en virtud de asumir la gestión mercantil del buque. De ahí la distinción, en español, de las figuras de “armador” y de “naviero”, esta última dirigida a la explotación de buques ajenos, correspondientes, en la matriz estadounidense, respectivamente, al “*Vessel Operating Common Carrier*” (VOCC) y de “*Non Vessel Operating Common Carrier*” (NVOCC). Esta diferencia ya era asumida por la doctrina, en relación a lo dispuesto por el Código de Comercio que no obliga al que el “naviero” sea propietario (cfr. artículos 586, 587, 588 y 595). Lo que se pasa es que, igualmente, hay diversos colaboradores y auxiliares terrestres (el gestor naval, el consignatario del buque y el comisionista-transportador) así como marítimos (que operan en la órbita del “naviero”: el capitán, los oficiales y la tripulación y los prácticos). Véase BROSETA PONT, M., *Manual de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Tecnos, Madrid, 1990, pps. 710-724.

64 La idea que ha prevalecido para la creación de la *Harter Act* es muy semejante a la que, en la década de los 80 del siglo XX, ha presidido al origen de los contratos para línea regular de contenedores, desde y hasta los EEUU, los llamados “*services contracts*”, a través del *US Shipping Act de 1984*, aunque ahora, más bien, con una amplia libertad de estipulación contractual en defensa del tráfico norteamericano.

Los países, en general, vieron en esta iniciativa la oportunidad para convocar una conferencia intergubernamental, encargada de preparar una Convención Internacional sobre el transporte marítimo. Así, en 1922, se reunió en Bruselas una conferencia diplomática que con algunas alteraciones a las Reglas de 1921, terminó por dar su aprobación a la Convención de Bruselas de 25 de agosto de 1924, que fue firmada por diez Estados, representando alrededor de dos tercios del tonelaje mundial. Los grandes países marítimos aceptaron estas nuevas Reglas de La Haya, pero la protesta de los países transportadores⁶⁵ fue elevada, para hacer frente al hecho de que el Convenio sigue manteniendo el privilegio de los armadores, o sea, de los países ricos.

La Convención de Bruselas de 1924⁶⁶ (RHaya) ha sido ratificada por Francia, por la Ley de 9 de abril de 1936 y su Derecho interno fue cambiado de conformidad con las normas materiales de la Convención, por la Ley de 2 de abril de 1936. Este retraso de doce años en la ratificación de la Convención en Francia se explica por la oposición de los transportadores franceses y, específicamente, de los cargadores argelinos que consideraban aquel instrumento de Derecho internacional demasiado favorable a los intereses de los transportadores⁶⁷. Los cargadores argelinos defendieron un régimen cercano al del transporte terrestre que era imposible que fuese considerado, frente a los intereses de los armadores franceses⁶⁸.

Se señala, todavía, que las RHaya abarcan, solamente, un período de tiempo entre la carga de la mercancía a bordo del buque y el momento en que la misma es descargada en el puerto de destino (“*tackle-to-tackle*”), excluyéndose, expresamente, el transporte de animales vivos y de mercancías sobre cubierta, de modo que las

65 Alrededor de cincuenta años después, a mediados de los años 70, organizados en el grupo de los 77 de la UNCTAD.

66 *Convenção Internacional para a Unificação de certas Regras em matéria de Conhecimentos de 1924*, publicada en el *Diário do Governo* núm. 128, de 2 de Junho de 1932 al que Portugal ha adherido en 24 de diciembre de 1931; para las provincias ultramarinas, la fecha de adhesión ha sido a 2 de febrero de 1952. Aún hoy, los tradicionales conocimientos de embarque de empresas armadoras lusas – como la *Mutualista Açoreana* – consideran el límite de responsabilidad del transportador, en general, por volumen o unidad de peso de cien mil escudos portugueses.(cláusula 3ª del B/L de aquella empresa). Debe señalarse que la limitación de la responsabilidad del “armador” es una cuestión diversa pues no hay, desde un punto de partida, una identificación total entre “transportador” y “armador”, sobre todo, en estos tiempos con los NVOCC’s. Por otro lado, la responsabilidad del propietario del buque (y sobre créditos marítimos) ha seguido, internacionalmente, los términos de los Convenios de Bruselas de 1924 y de 1957 y del Convenio de Londres de 1976 mientras que la figura de la responsabilidad del transportador recae en el ámbito de las RHaya/RHayaVisby.

67 RODIÈRE, R., PONTAVICE, E., “*Droit Maritime*”, 12ª ed., Dalloz, Paris 1997, pps. 380ss.

68 Como continuación de este espíritu de los países del Magreb, en los años 80, Marruecos y Túnez han sido de los primeros países a adherirán al Convenio de Hamburgo de 1978 (o Reglas de Hamburgo - RHamburgo), considerado lo más favorable a los intereses de los cargadores.

partes puedan acordar libremente en estos casos, excluyéndose, a su vez, el transporte en los compartimientos del buque⁶⁹.

Hasta los años 60, las RHaya se han mantenido estables en la escena internacional. Pero, en 1966, bajo la influencia de RÉNÉ RODIÈRE, se ha desarrollado en Francia la reforma de la legislación del Derecho marítimo, con relevantes modificaciones en relación al régimen anterior, en particular, en los siguientes puntos:

- (1) Acercamiento al régimen de la Convención de 1924, pasando el daño por incendio a constituir una causa de exoneración del transportador en el Derecho interno;
- (2) Ampliación del ámbito de aplicación de la legislación interna a todos los transportes marítimos (y no solamente a los transportes bajo conocimiento);
- (3) Prohibición de las “cartas de garantía” cuando pudiese, como efecto, perjudicar la buena fe de terceros en el contrato de transporte;
- (4) Restablecimiento de la unidad del régimen jurídico del contrato de transporte, distinto y autónomo del fletamento.

La Ley francesa de 18 de junio de 1966 sobre los contratos de fletamento y de transporte marítimo, ha subrayado aquellos propósitos y derogado la anterior Ley de 2 de abril de 1936. Posteriormente, la Ley núm. 1153, de 30 de diciembre de 1982 ha consagrado un régimen aplicable a todos los transportes interiores, incluso, los marítimos, siempre que se realicen entre dos puertos franceses (cabotaje nacional) o, aún, en el caso de un transporte marítimo que proviniese o fuese inmediatamente posterior a un transporte terrestre. Esta ley de los transportes interiores fue fuertemente criticada por no encontrarse adaptada a los transportes marítimos y no ha tenido seguidores en la Europa occidental, contrariamente al marco normativo de 1966 que vino a descaracterizar el origen de los institutos marítimos insertos en la gran mayoría de los Códigos de comercio continentales del siglo XIX.

En España, el acervo normativo aplicable al transporte marítimo de mercancías presenta una bipartición estructural (hasta la vigencia de la LNM): con el Código de comercio de 1885 y la LTM de 1949 sobre el transporte marítimo de mercancías, bajo el régimen de conocimiento que ha incorporado las normas de las RHaya. En 1968, como primera alteración, fueron elaboradas las RHayaVisby que no han venido a modificar, genéricamente, los principios de la Convención y, además de otros asuntos menores, buscó ampliar los límites de la responsabilidad en valor cuantitativo.

El 21 de diciembre de 1979, como resultado de la 13ª Conferencia Diplomática de Derecho marítimo que tuvo lugar en Bruselas, fue elaborado un nuevo Protocolo que tenía como objetivo actualizar el régimen de la Convención de 1924, alterado por el Protocolo de 1968. Este Protocolo fue conocido por “*Protocolo SDR*” (RHayaSDR)

69 Todavía, hoy, las legislaciones nacionales prevén, en el caso de los portacontenedores, se dispense el consentimiento del cargador para el transporte sobre cubierta, extendiéndose el régimen de la responsabilidad del Convenio de Bruselas.

y trató, tal como su anterior, de actualizar los importes de limitación de responsabilidad. España no ha ratificado las RHayaVisby pero, al ratificar el Protocolo SDR, a 16 de noviembre de 1991, el artículo 6 determinó, por supuesto, que su vinculación se extiende a las RHayaVisby.

Portugal se ha adherido a las RHaya y, en 1950, decidió aplicar las normas materiales de la Convención al cabotaje nacional de forma idéntica a los procedimientos de Estados Unidos (1936), de Alemania (1937), de Reino Unido (1924), de Italia (1942), de Japón (1957) y de Holanda (1956). Por otro lado, se destaca que, hasta 1961, ningún país de América Latina había ratificado la Convención, habiendo sido pionera, en ese año, Argentina. Por lo contrario, Portugal no se ha adherido a las RHayaVisby⁷⁰.

Finalmente, por influencia de los países cargadores, en 1978 se celebró el Convenio de Hamburgo (RHamburgo) que ha intentado constituirse en un nuevo ordenamiento del Derecho marítimo internacional, que entró en vigor el 1 de noviembre de 1992, y que cuenta, hasta hoy, con 28 firmas y 34 adhesiones y ratificaciones. Sin embargo, no ha sido posible, aún, con las RHamburgo, unificar el Derecho material aplicable a la responsabilidad del transportador marítimo por los daños en las mercancías.

Un nuevo intento de normalización normativa empezó, como se ha referido, en el momento de la elaboración y firma de las RRotterdam, aproximadamente unos 30 años después. Lo que, en sí mismo, demuestra la dificultad de uniformizar el Derecho, exclusivamente por vía legal.

Esta nueva experiencia de normalización, contemplando una amplia autonomía contractual para el contrato de volumen, difícilmente podrá surtir efecto a corto y medio plazo pero, puede orientar a solución futura si lograse, de alguna manera, merecer la confianza de los agentes y de los operadores de transporte marítimo, así como respeto a los principales institutos y a su naturaleza "*maritime plus*".

No significa, ello, que el régimen aplicable sea, siempre, un resultado de la identificación perfecta entre el Derecho uniforme y cualquier Convenio internacional multimodal. Este podrá adoptar un régimen en red que aplica diversos Convenios modales.

Es antigua la idea que propugna que la ley aplicable entre los Estados y los ciudadanos de varios Estados debería ser «uniforme», facilitando las relaciones entre los Estados y las relaciones de índole mercantil entre nacionales de diferentes países⁷¹. Es evidente que también habrá desventajas en la búsqueda del Derecho uniforme, esencialmente, si la internacionalidad tiene presente modelos culturales muy dispares o principios de las órdenes jurídicas bien diversos.

En un enfoque histórico, la aplicación del Derecho uniforme convencional al

70 Al revés que Francia, que lo ha ratificado a través del Decreto núm. 809 de 8 de julio de 1977.

71 Véase TETLEY, *Uniformity of International Private Maritime Law – The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions – How to Adopt an International Convention, Final version* pub. in (2000) 34 Tul. Mar. L.J. 775-856. Se retoma la idea romana del "*ius gentium*" (o "*ius inter gentes*") por oposición al "*ius civile*".

Derecho marítimo no es compatible con sus orígenes ya que, la *Maritime Law* ha sido reconocida como Derecho internacional, extrínseca al acervo romano que integraba la llamada *Land Law*, excepto si Roma decidiera legislar específicamente sobre la materia⁷².

Por otro lado, la *lex maritima* ha sido insertada en la ley mercantil (*lex mercatoria*), de fuente consuetudinaria, traducida en documentos ancestrales como la Ley de Rodes, posteriormente desarrollada por Roma, Bizancio, por la Basílica, por las ciudades italianas, por las *Reglas de Oléron*, por la Liga Hanseática, por el *Consolato del Mare*, por el *Guidon de la Mer*, por la *Ordonnance de la Marine* y por el *Code de Commerce*, entre otros. O sea, en el Mundo occidental, el Derecho marítimo ha tenido una cuna común – la ley civil (o sea, de cariz romanista continental) – y hoy es fuertemente influenciada por la *common law*, y por el célere desarrollo de la moderna *lex mercatoria* (o *new law merchant*).

Además, los buques, los tripulantes, los pasajeros y las mercancías de todos los Estados navegan «*en los mismos mares*», con iguales condiciones meteorológicas, elementos naturales, peligros y rutas. Es así natural que muchos de los conflictos legales se desarrollen en condiciones muy semejantes y el propio Derecho marítimo es pródigo en resolver aquellos conflictos, aplicando una jurisprudencia constante, pese a las diferencias de nacionalidad, domicilio, ley aplicable al buque, a los armadores, a los fletadores, a los pasajeros, al capitán y a la tripulación.

Pero, hoy en día, mucha de la legislación nacional excede las propias fronteras, como se demuestra por el ejemplo de una ley nacional que regule los contratos de fletamento o de transporte de mercancías, ya que la ejecución de los contratos se desarrolla en diversos países.

Los tripulantes y los pasajeros comulgan de una idéntica cultura y lenguaje marítimo y los propios buques pueden, hoy, alterar su nacionalidad con facilidad. Así, los buques echan mano de los registros en «*pabellones de conveniencia*» (entre otros, Panamá y Liberia), del llamado «*fletamento de buque vacío*» y de los «*registros temporales*» - modalidad está en que el buque mantiene el registro en el puerto de origen, «suspendido» temporalmente mientras esté en vigencia un nuevo registro temporal de otra nacionalidad, a que no es ajena la «internacionalidad» de la propia operación de actividades de la industria del *shipping* (que abarca propietarios, fletadores, armadores, constructores navales, sociedades de clasificación, aseguradoras, «*brokers*», transportadores, operadores portuarios, etc.), implicando empresas subsidiarias y oficinas en diferentes países, diversas profesiones y tráficos.

También el lenguaje y la terminología utilizados en el comercio internacional son hoy comunes – de lo que son ejemplos los dichos INCOTERMS (compraventa CIF, compraventa FOB, etc.) – así como la aplicación a la industria marítima de un acervo de convenciones internacionales y de *model laws* que se aplican a buques y a entes asociados de diferentes nacionalidades.

Es genéricamente conocida la utilización de las llamadas *standard forms* en los

72 Véase TETLEY, *Uniformity...*, párrafo X.

contratos de construcción y de compraventa de buques, en el transporte de mercancías y fletamentos, incluyéndose el conocimiento de embarque (*bill of lading*) y cartas-partida (*charterparty forms*), y en las Reglas internacionales de los seguros marítimos, bajo la célebre regulación inglesa *Marine Insurance Act*, de 1906.

También la *civil law* y la *common law* tienden a coincidir en las «acciones» (traducción de la *actio* del derecho anglosajón) relativas al Derecho marítimo: por la primera, surgen la *actio in personam* y la *saisie conservatoire* (también vigente en los EEUU de América, bajo la designación de *maritime attachment*); para el Derecho anglosajón, la *actio in personam*, la *actio in rem* y la *mareva injunction*⁷³.

Finalmente, la gran mayoría de los conflictos marítimos en todo el Mundo se resuelven a través de los medios voluntarios para la resolución de conflictos, o sea, a través del recurso a la conciliación, a la mediación y, muy en particular, al arbitraje, con la intervención de instituciones arbitrales internacionales – la *Sociedad de Árbitros Marítimos* (SMA), la *Asociación Americana de Arbitraje* (AAA), la *Asociación de Arbitraje Marítima de Londres* (LMAA), la *Cámara Arbitral Marítima de París* (CAMP) y la *Cámara Internacional de Comercio* (ICC). Así, la propia «*jurisprudencia arbitral*» internacional tiene origen en la *new law merchant*, desarrollándose, sobre todo, en el seno de dichas instituciones y es aplicada por los árbitros internacionales.

Como se ha constatado, importa elegir caminos alternativos al tejido convencional que permitan buscar una progresiva normalización del Derecho marítimo, predecesor del Derecho uniforme que se intenta para el futuro.

La armonización jurídica es, por eso, posible (y deseable) extra-convencionalmente, a través de una jurisprudencia constante⁷⁴, adoptando las dichas *model rules* («reglas modelo»), producidas, muchas de ellas, por el CCMI⁷⁵, así como las *standard forms* de los contratos de fletamento, de remolque y de asistencia y salvamento⁷⁶, las reglas del seguro marítimo y los acuerdos de «reaseguro», incorporando un acervo notable de cláusulas *standard* en diversos contratos, la «promoción» de una ley interna de excelencia a internacional⁷⁷ y la cooperación judicial entre tribunales de diferentes países, entre otros, a propósito de empresas establecidas en diversos Estados y que impliquen los mismos entes y la *lex mercatoria*, en la especialidad de *lex maritima*.

73 W. TETLEY, *Maritime Liens and Claims*, 2ª ed., Blais, Montreal, 1998, p. 937-951 y 977-1006, *apud* W. TETLEY, *Uniformity ...*, párrafo X.

74 Sobre todo, arbitral, una parte significativa de la *new law merchant*.

75 De lo que son ejemplo las Reglas de Lisboa de 1987 (sobre la evaluación de daños en los abordajes), las Reglas del CMI sobre conocimientos de embarque electrónicos de 1990, las Reglas de York/Amberes de 1994 y las Reglas de Conducta de las Sociedades de Clasificación de 1998.

76 En las versiones anglófonas «*no cure, no pay*» o «*no cure, little pay*».

77 *Marine Insurance Act* de 1906, como se ha visto, el Código de Comercio Uniforme (UCC) norteamericano o el *Estatuto Suizo sobre el Derecho Internacional Privado* (SSPIL) de 1987, este último, en el ámbito de las normas de conflictos.

Las «reglas modelo» incluyen diversos documentos producidos por el CMI, en particular: las Reglas de Lisboa de 1987 (reglas por la evaluación de daños en las colisiones marítimas), las reglas atinentes a los conocimientos de embarque electrónicos de 1990 («*Electronic Bills of Lading*»), las reglas para los documentos de salida («*Sea waybills*») de 1990, las Reglas de York/Amberes de 1994 (y versiones posteriores), los principios de conducta para las sociedades de clasificación (de buques) de 1998, y las reglas de interpretación de retrasos («*laytime*») de las cartas-partida en fletamentos por viaje («*Voylayrules '93*») de 1993.

Sin embargo, y como resulta de la propia economía del transporte marítimo, el comercio mundial por la vía oceánica es casi impensable sin las «reglas uniformes» que se apliquen a los créditos documentarios, que dan contenido a las relaciones entre vendedores y compradores en el comercio internacional y en el transporte de mercancías, a través de conocimientos de embarques negociables.

En este ámbito, la acción de la Cámara de Comercio Internacional («*International Chamber of Commerce*» - ICC) ha sido esencial, sobre todo, a través de las reglas sobre créditos documentarios («*Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*» - UCP 500) de 1993, resultando un excelente ejemplo de una codificación de la *lex mercatoria*, con un enfoque especial en la *lex marítima* contemporánea⁷⁸.

También las formas *standard* de las cartas-partida han sido utilizadas a lo largo de los años en el comercio marítimo, interno e internacionalmente en prácticamente todos los países del mundo. Las formas de la BIMCO («*Baltic and International Maritime Council*») y de la Asociación Americana de «*Brokers*» y de Agentes Marítimos («*Association of Ship Brokers and Agents, Inc.*») ayudaran de forma decisiva a la normalización de las Reglas de fletamento a nivel mundial.

Las formas básicas de los contratos de fletamento de buque vacío («*bareboat charter*») son la «*Barecon A*», la «*Barecon B*» y la «*Barecon '89*», mientras que el fletamento por tiempo utiliza las formas «*NYPE 1946*», «*NYPE 1993*», «*Balttime 1939*» y «*Asbatime 1981*». Finalmente, los fletamentos por viaje presentan una enorme diversidad de formas, de que son ejemplos, las «*Gencon*» de 1922, 1976 y 1994 y la «*Asbatankvoy 1977*».

En cuanto a los conocimientos de embarque, éstos se refieren a diversos aportes de la BIMCO, como las formas «*Onlinebooking*», «*Onlinebill*» y «*Combinconbill*».

En los seguros marítimos, la tradicional forma «*Lloyd's SG*» y la más reciente «*Lloyd's MAR*» han venido a uniformizar una buena parte del instituto, de forma

78 Autores como ROY GOOD, incluso, defienden que la compilación de las modernas prácticas bancarias va a tener una aceptación universal y deben considerarse tácitamente incorporadas en los diferentes contratos que impliquen créditos documentales, establecidos por la propia *lex mercatoria*. Véase GOOD, ROY, *Commercial Law*, 2ª ed., Penguin Books, London, 1995, a pps. 985, *apud* W. TETLEY, *Uniformity...*, párrafo XI.

idéntica a la «*Companies Marine Policy*» de Londres, que hoy es acompañada por el «*International Underwriting Association of London*» (IUA)⁷⁹.

Por último, la forma de Lloyd's para la asistencia y salvamento de 1995 («*Lloyd's Open Form*» o «*Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement 1995*») y los contratos de la compraventa de buques, por la vía de la forma noruega («*Norwegian Saleform 1993*»).

En lo que respecta a los términos estándar («*Standard Terms*»), es forzoso reconocer que el comercio marítimo y el propio Derecho marítimo han logrado un elevado grado de normalización gracias a la universalización de diversos términos y cláusulas estándar en diversos tipos de contratos. Los más conocidos son los llamados INCOTERMS de la ICC, cuyas versiones más recientes con las fechas de 1980, 1990 y 2000. Siglas como «FAS», «FOB», «CIF» y «CFR» - con las respectivas definiciones en los INCOTERMS - son utilizadas y comprendidas por todos los actores intervinientes en el transporte internacional.

También la ley de seguro marítimo presenta una vasta panoplia de cláusulas estándar, entre las cuales, las «*Institute Clauses*», elaboradas por el (ex-) «*Institute of London Underwriters*», donde se incluyen las «*Time Clauses Hulls 1983/1995*», las «*Voyage Clauses Hulls*» y las «*Cargo Clauses A, B, C 1982*». Su permanente utilización ha venido a transformar el seguro marítimo en un instituto de gran seguridad jurídica, dotado de elevada uniformidad internacional. Hay también otras cláusulas como sean la «*Inchmaree Clause*» y la «*Free of Particular Average Clause*» (FPA): en la primera, pretende promoverse la extensión de los «peligros» a cubrir, incluyendo la negligencia del capitán y de la tripulación y otros «peligros»⁸⁰; en la segunda, una antigua fórmula del seguro marítimo sustituida por las «*Cargo Clauses A, B, C*», en que se pretende establecerse que el seguro cubriría solamente la pérdida total («*total loss*»), dejando de fuera el seguro de pérdida parcial.

Los conocimientos de embarque integran diversas cláusulas casi estandarizadas, como son, la «*paramount Clause*», las «*Freight and Lien Clauses*», la «*New Jason Clause*», la «*Both-to-Blame Collision Clause*», la «*Superseding Clause*», la «*Demise or Identity of Carrier Clause*», la «*Himalya Clause*» y cláusulas «*General Liberty*» (es decir, cláusulas que integran situaciones no contempladas por las Convenciones, como, por ejemplo, el transporte sobre cubierta para el transporte marítimo bajo conocimiento de embarque).

Como fuente del Derecho marítimo, surge el propio Derecho interno que reflexiona sobre una determinada «*Ley Marítima*» bien elaborada y comprensiva que va irradiando su influencia sobre otras jurisdicciones nacionales, como ha sucedido al británico «*Marine Insurance Act, 1906*» que, además de haber inspirado al legislador canadiense en 1993, aún es utilizado por tribunales nacionales cuando se trata de

79 Substituto del «*Institute of London Underwriters – ILU*» y de la «*London Insurance and Reinsurance Market Association – LIRMA*».

80 Véase «*Institute Time Clauses Hulls 1995*», cláusula 6.2 y «*Institute Voyage Clauses Hulls 1995*», cláusula 4.2, *apud* W. TETLEY, *Uniformity...*, párrafo XI.

integrarse lagunas/deficiencias sobre el seguro marítimo, como es el caso de los EEUU, surgiendo como depositario de principios universalmente aceptados

El *Código de Comercio Uniforme* (UCC) estadounidense⁸¹ es otro ejemplo de una legislación nacional que ha influenciado en diversas jurisdicciones, así como, en el ámbito de normas de conflictos, y el Estatuto Suizo de Derecho Internacional Privado de 1987 («*Swiss Statute on Private International Law*») que ha inspirado ampliamente los Códigos Civis del Quebec (1994) y de Louisiana (1991).

En otra vertiente, los tribunales tienen un rol fundamental en la normalización del Derecho privado internacional, presentando como ejemplo la célebre «*Maxwell order*» que ha resultado de la declaración de quiebra de la empresa británica (pero con accionistas americanos) «*Maxwell Corp.*», fundada por Robert Maxwell (que ha desaparecido en el mar caído a la popa de su yate), poniendo las jurisdicciones norteamericana y británicas en contacto próximo para la resolución del caso en ambos países, situación ésta que es dada como ejemplo de cooperación internacional entre tribunales.

En el ámbito de la *lex mercatoria* – en la especie *lex marítima* – la mayoría de su normativa se recoge en los Principios de los Contratos Comerciales Internacionales de 1994, de la UNIDROIT, preparados durante un período de 14 años por un grupo de especialistas de «*common law*», de «*civil law*» y de «*socialist legal systems*» que contemplan los siguientes objetivos:

- (1) Los Principios concretan las Reglas generales de los contratos comerciales internacionales;
- (2) Deben ser aplicados cuando las partes lo acuerden expresamente en ese sentido o cuando se esté refiriendo a los «*general principles of law*», «*lex mercatoria*» o semejante;
- (3) Pueden ser aplicados a una situación cuando sea imposible establecer la regla aplicable de la legislación pertinente;
- (4) Pueden ser usados para interpretar o integrar lagunas de los instrumentos legales internacionales de Derecho uniforme;
- (5) Y pueden servir de modelo para el legislador nacional e internacional.

Estos principios han influenciado los Códigos Civiles Holandés (1992), de Quebec (1994) y el nuevo de la Federación Rusa (1994), entre otros, facilitando de forma relevante el comercio transnacional.

La «ley» sobre los principios europeos aplicables a los contratos – 1998 («*Principles of European Contract Law 1998*») fue preparada por la comisión sobre «*European Contract Law*», liderada por el danés OLE LANDO, y se han basado en los

81 El Código de Comercio Uniforme fue originalmente adoptado en 1952 por el «*American Law Institute*» y por la «*National Conference of Commissioners on Uniform State Law*» y objeto de sucesivas modificaciones.

principios de UNIDROIT y tuvieron un impacto determinante en la normalización de los contratos entre los Estados miembros de la Unión Europea, aceptados, genéricamente, en las jurisdicciones continental y anglosajona.

Estos principios son más amplios de que los de UNIDROIT y se aplican a los propios contratos internos de los Estados miembros, aunque aquellos estén más aptos a ser aplicados en todo el mundo, con carácter de internacionalidad, teniendo en cuenta la diferencia de regímenes y de sistemas.

La moderna *lex mercatoria* también se refleja en el arbitraje mercantil internacional, incluyendo la marítima. Los árbitros van así sedimentando una jurisprudencia (o «*case law*»), la que no es ajena a publicación de primas/tasas de arbitraje y del tratamiento más relevante de las sentencias judiciales que constituyen una base sólida por las futuras cuestiones en litigio.

Con esta presentación, las inequívocas ventajas del Derecho uniforme parecen evidentes y superan, en mucho, las desventajas, pudiendo ser sintetizadas de la forma siguiente:

- (1) Seguridad/Certeza jurídica y predicibilidad del resultado;
- (2) Fácil determinación y aplicación de la ley aplicable;
- (3) Justicia y razonabilidad – en la perspectiva de tratamiento idéntico de situaciones similares;
- (4) Orden internacional – teniendo en cuenta que, por ejemplo, la Convención de Búsqueda y Salvamento marítimo es aplicable por todo el Mundo;
- (5) Desarrollo económico – a través de la facilitación de comercio internacional;
- (6) Efectividad/validez de los procedimientos – ya que resultan de procedimientos armonizados de Reglas transnacionales, principalmente, en los arbitrajes internacionales.

Sin embargo, hay algunas desventajas del Derecho uniforme que tienen que ser tomadas en debida cuenta. En particular, la posible violación de normas nacionales consideradas de «*orden público*» (o imperativas), o principios nacionales de justicia y de orden social, o, incluso, la no necesidad de leyes internacionales cuando la libertad contractual pueda verse obligada más allá de límites razonables, siempre que las partes estén en una posición de equilibrio.

Además, no es fácil el procedimiento de articulación entre el sistema continental y la «*common law*», lo que conlleva que el derecho uniforme, a veces, no agrade a ninguno de los dos sistemas. Por ejemplo, en el ámbito del transporte marítimo internacional, las RHaya tienen como matriz el sistema de *common law* mientras que las RHamburgo están impregnadas del sistema continental, aunque con una naturaleza híbrida desconcertante y que, por eso, pueden poner en peligro la certidumbre jurídica.

Finalmente, la diversidad cultural es, igualmente, un valor relevante y que es postergado por el Derecho uniforme que, igualmente, es más lento en reaccionar a los cambios constantes del comercio internacional.

Una de las cuestiones que se plantean a propósito de la falta de leyes uniformes en el Derecho marítimo resulta, igualmente, de las diferentes formas de acercamiento a la justicia, propiamente dicha y que comúnmente es conocida como la visión aristotélica del balance entre la justicia distributiva *versus* justicia correctiva. O sea, entre la división de un beneficio por un grupo según ciertos criterios y la transferencia de derechos entre dos personas, en perjuicio de una de ellas.

Así, en los tiempos actuales, determinados sistemas de países industrializados tienden a privilegiar la justicia distributiva, mientras que en otros, como, por ejemplo, en los EEUU de América, los derechos de las partes tienden a ser garantizados a través de la justicia correctiva, con vistas a una indemnización por daños sufridos por el autor. En el primer caso, todavía, la indemnización es prestada por un sistema de compensación instituido en la sociedad como, por ejemplo, el subsidio de desempleo.

Esta dicotomía tiene, igualmente, diversas manifestaciones en el Derecho marítimo: en caso de los accidentes personales de los marítimos, la ley americana responsabiliza las propias víctimas que, por eso, se deben acoger a mecanismos privados de compensación mientras que, en la mayoría de los países occidentales, estos beneficios son garantizados por legislación adaptada al medio marítimo.

No sorprende, pues y por ejemplo, que los EEUU de América hayan rechazado adherir al Protocolo de 1984 a la Convención CLC («*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*») y, en particular, la Convención «FUND» de 1971 («*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*»), ya que preferían que el problema fuese solucionado a través de medios privados y de aseguradoras y no de un mecanismo de «seguro» internacional seguido por la «*justicia distributiva*».

Desde otra perspectiva, los objetivos políticos y sociales pueden constituir, igualmente, otra causa de no aplicación de derecho uniforme, por ejemplo, entre los países de las «Banderas de Conveniencia» (o de «Registros Abiertos») y los demás. Aquellos estarán poco interesados en eliminar los buques *substandard*, en proteger los derechos de los tripulantes, en asegurar su certificación y habilitación o en proteger el medio marino ante al riesgo ambiental de los “peligrosos” buques. En países menos desarrollados, la optimización de los empleos, a cualquier precio, pueden poner en peligro las condiciones de seguridad marítima de los buques y también la seguridad ambiental.

El caso paradigmático de las RHamburgo, vigentes desde 1 de noviembre de 1992, ha puesto en perspectiva una gran oposición a su adopción en los principales centros del comercio marítimo como Londres, Nueva York, Rotterdam, Amberes y Tokio ya que el agente que pretenda obtener una indemnización relativa a la mercancía transportada, tendrá cinco jurisdicciones a su elección - al revés de lo que sería

normalmente utilizado por las RHaya en que el demandante tendría de litigar en el lugar designado por el transportador, independientemente del tramo afectado.

Tal situación pondría en peligro la importancia de los principales centros mundiales del transporte marítimo en materia de litigios y de arbitraje, con la inherente ventaja económica del estatuto para los países en que han logrado implantarse.

Por otro lado, las diferencias entre los sistemas políticos pueden, igualmente, afectar el éxito de las convenciones internacionales ya que, por ejemplo, los ex países socialistas no aplicaban, con rigor, las convenciones relativas a los armadores, privilegiando las que garantizasen un conjunto de condiciones laborales a bordo.

Las propias formas metodológicas de ratificación interna de las convenciones, entre otros, en el caso de los Estados Federales, pueden dificultar la vinculación de un país en la escena internacional, o de su vinculación con «*reservas por estados federados*», causando un retraso notable y la continua falta de normalización.

Por lo que respecta a las convenciones técnicamente más desarrolladas – como la SOLAS o la MARPOL – los países en desarrollo son lentos en su proceso de vinculación ya que se exige medidas complementarias complejas desde el punto de vista interno que, muchas veces, ván más allá de las posibilidades de ellos.

Pero tenemos, igualmente, el ejemplo de Convenciones que han sido dominadas, en su génesis, por países del Tercer Mundo, esencialmente, cargadores – como son las RHamburgo – lo que ha implicado una reacción de los países de origen de los «armadores» y de los «transportadores» que poseen la mayoría de la flota mundial. En este momento, en las 26 ratificaciones, está excluida la gran mayoría del «tonelaje» mundial de buques. Países como Canadá y Australia, por ejemplo, han optado en otorgar efecto a las Reglas de Hamburgo, argumentando que es importante aguardar a idéntica acción de los principales países transportadores.

Las organizaciones privadas internacionales en el ámbito del transporte marítimo asumen, también, una posición muy importante en los círculos marítimos internacionales, influenciando, decisivamente, la legislación marítima. Por ejemplo, las RHamburgo jamás han sido vistas con buenos ojos por organizaciones de armadores, de transportadores y de «P&I», teniendo en cuenta los elevados límites de responsabilidad del transportador por la mercancía y la eliminación de la llamada «falta náutica» como condición de exoneración, establecida en las Reglas de Haya y «sagrada» para aquellas organizaciones.

La Convención sobre Privilegios Marítimos de 1967 («*The Maritime Liens and Mortgages Convention 1967*») es también un ejemplo de rechazo por aquellas organizaciones, debido a la amplitud de los privilegios marítimos, aunque algunos la reclamen, deseosos de ampliar los supuestos para el embargo (preventivo) de buques.

Pero el rechazo de algunos países, con formas «nacionalistas», a armonizar el Derecho marítimo de acuerdo con un estándar internacional, a veces, dejan caer «sus intereses»; lo que implican que países como Canadá o EEUU, durante muchos años, no se hayan vinculado a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982, que ha entrado internacionalmente en vigor a 16 de noviembre de 1994.

En este caso, Canadá se opuso a la reglamentación internacional de la pesca en zonas más allá de su jurisdicción pero con influencia en su Zona Económica Exclusiva (ZEE) (la Convención NAFO ha venido, exactamente, a permitir este control por parte de Canadá sobre los caladeros más allá de su jurisdicción) y los EEUU manifiestan sus dudas sobre el régimen de la explotación del lecho marino.

3. LAS REGLAS DE LA HAYA

011. La Convención de Bruselas hacia la Unificación de ciertas Reglas relativas a los conocimientos de embarque de 1924⁸², comúnmente conocida como «Reglas de la Haya» (RHaya), entró en vigor, internacionalmente, el 2 de junio de 1931, con 4 ratificaciones (Bélgica, Hungría, España y Reino Unido) y, en Portugal, en 1932⁸³. El texto auténtico de la Convención ha sido escrito sólo en francés (la lengua diplomática de entonces) lo que planteó, desde luego, problemas de traducción y de evolución semántica en distintos idiomas. Bélgica es el país depositario de esta Convención, así como de los Protocolos de Visby y SDR, y es importante retener que la ratificación o adhesión a las RHamburgo implica, obligatoriamente, la denuncia de estos Convenios Internacionales en un plazo de 5 años (artículo 30 de las RHamburgo).

Las RHaya han sido aprobadas y ratificadas por 12 países: Bélgica, Francia,

82 Estado de las ratificaciones y adhesiones de las RHaya y RHayaVisby en <http://www.un.org/law>.

83 España ha ratificado las RHaya a 2 de junio de 1930, de acuerdo con la Gaceta de 31 de julio. La LTM de 22 de diciembre de 1949 con una traducción algo cuestionable de las RHaya, restringiendo, igualmente, ciertos aspectos del Convenio, ha entrado en vigor 6 meses después de su publicación. Más tarde, a 16 de noviembre de 1991, España se vinculó a los dos protocolos de Visby y de SDR, publicados en el BOE núm. 36, de 11 de febrero de 1984. La jurisprudencia de la sala de lo civil del Tribunal Supremo ha venido manteniendo la vigencia de la LTM en lo que no resulte afectada por las RHayaVisby y por el Protocolo SDR. En ese sentido, véanse, en particular, las sentencias del Tribunal Supremo, civil, de 07/04/1995 y 17/07/1995, 18/06/1996, 28/07/2000, 19/04/2001, 21/07/2004 y 18/11/2004, 30/03/2006 y 20/12/2006.

En Portugal, el *Decreto núm. 19.857, de 18 de maio de 1931*, ha autorizado la adhesión que fue dada por la *Carta de Adesão*, suscrita a 5 de diciembre de 1931 y depositada en 24 de diciembre del mismo año. La *Carta de Adesão* y el Convenio han sido publicados en el *Diário do Governo, I Série, núm. 128, de 2 de junho de 1932*, con traducción portuguesa. El texto del Convenio fue rectificado por documento publicado en el *Diário do Governo, I Série, de 11 de junho de 1932*. El *Decreto-Lei núm. 37.748, de 1 de fevereiro de 1950*, ha venido a integrar el Derecho interno los artículos 1 a 8 para el transporte marítimo de mercancías tituladas por conocimientos emitidos en territorio nacional. En 1952, ha sido posible extender su aplicación al ultramar portugués.

Alemania, Hungría, Italia, Japón, Polonia, España, Reino Unido, EEUU e Yugoslavia. Otros 32 países son partes por adhesión: Argelia, Argentina, Australia, Bolivia, Cuba, Dinamarca, República Dominicana, Ecuador, Egipto, Fiyi, Finlandia, Irán, Irlanda, Israel, Costa de Marfil, Kuwait, Líbano, República Malgache, I. Mauricio, Mónaco, Holanda, Noruega, Paraguay, Perú, Portugal, Suecia, Suiza, Siria, Tanzania, Turquía, Yugoslavia y Zaire.

En 1930, el Reino Unido depositó las ratificaciones en nombre de sus posesiones coloniales. De estas, y después de su independencia, sólo las Fiyi, I. Mauricio y Tonga han confirmado su adhesión y Camerún la ha denunciado. En 1952, Portugal accedió a la Convención en nombre de sus colonias y en 1955 Australia ha accedido en nombre de Papua, Nueva Guinea, Norfolk y Nauru, siendo las dos primeras actualmente independientes.

La aplicación de las RHaya a antiguos territorios coloniales y a países que han sido integrados o aún en el caso de secesión, presenta una solución compleja en el nivel del Derecho Internacional de sucesión de Estados y ha sido objeto de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Sucesión de Estados de 1978. Si es doctrina aceptada que los Tratados del área política no vinculan los sucesores, tampoco los del área mercantil y de extradición, que presuponian ciertas condiciones políticas (que se reflejan en si mismos), acompañan ese régimen, lo que amplía la imprecisión del universo de Partes vinculadas en sede de sucesión de Estados.

El límite de responsabilidad previsto por las RHaya es de 100 libras esterlinas por unidad. Sin embargo, si consideramos la libra esterlina-oro, la conversión es compleja⁸⁴.

El Protocolo de modificación de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas de los conocimientos de embarque, firmado en Bruselas en 1968, es usualmente designado por «Protocolo de Visby» y en este caso, ya existen versiones auténticas en francés y en inglés. Los Estados signatarios son Bélgica, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Finlandia, Francia, Italia, Líbano, Holanda, Noruega, Polonia, Singapur, Sri Lanka, Suecia, Suiza, Siria, Tonga, Reino Unido (que ha declarado la alteración aplicable a Isla de Man, Gibraltar, Hong-Kong y Bermudas) y ha entrado internacionalmente en vigor en 23 de junio de 1977.

84 En 1984, en la secuencia de la STCJ del Tribunal de Aix-en-Provence de 6 de diciembre, se entendió que 100 libras de oro correspondían a 4.576,0 francos franceses. En el caso de la conversión basarse en la relación 1 DTS = 8,30 francos franceses, pues 100 libras de oro corresponden a 823,969 DTS = 6.838,95 francos franceses. A pesar de ser la única de las Convenciones (y de los Protocolos) de transporte marítimo en vigor en Portugal, el valor de la responsabilidad ha sido actualizado por la legislación ordinaria de 1986 en PT Escudos 100.000,00 por unidad (o alrededor de 625 US Dólares para el cambio, en ese momento, de 1 US Dólar = PT Escudos 160,00), susceptible de ser aplicado, de forma problemática, en el ámbito del Convenio, pese a que se defiende tal tesis como valor mínimo de responsabilidad (véase nuestro *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias*, Lisboa, Betrand, 1996, pps.74-91). La versión estadounidense de las RHaya corresponde al COGSA de 1936 que mantiene, a grandes rasgos, la disciplina de aquel Convenio y que, también por esta vía, pasó a tener aceptación internacional. Véase, por todos, RODIÈRE, R., PONTAVICE, E., *Droit Maritime*, 12ª edição, Dalloz, Paris, 1997, pps. 472ss.

Este Protocolo ha implicado un incremento sustancial de los valores de limitación de responsabilidad del transportador y un nuevo sistema de aplicación de esos importes, entre otros, en lo que se refiere a los casos de contenedores, palets o similares, donde se cuentan los volúmenes o unidades en ellos transportados en términos individuales, siempre que figuren en el conocimiento de embarque. Por otro lado, el Protocolo ha extendido el beneficio de la limitación de responsabilidad al capitán y a figuras propuestas por el transportador⁸⁵. Los nuevos importes han sido fijados en 10.000 francos oro por volumen o unidad o 30 francos oro por kilo, según cual sea la cifra más favorable-elevada.⁸⁶

El Protocolo SDR de 1979 ha surgido después de la elaboración de las RHamburgo que han sido objeto de duras críticas por los grandes países transportadores, y debe ser entendido como un intento de superarlas, al mismo tiempo que se pretendía posponer la entrada en vigor de aquellas Reglas. El Protocolo ha entrado en vigor el 14 de febrero de 1984 internacionalmente y sus signatarios son Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Italia, Holanda, Noruega, Polonia, España, Suecia, Suiza y Reino Unido. Este Protocolo ha procurado fundamentalmente, la actualización de los valores de limitación de responsabilidad del transportador y fijarlos en *Special Drawing Rights* (SDR) o unidades de cuenta. De este modo, han sido establecidos 666,67 SDR por bulto o 2 SDR por kilo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas para los países miembros del FMI.

El sistema de responsabilidad de las RHaya es idéntico al establecido en los países de la *common law*, basando su régimen en la regulación del fundamento y de la limitación de la responsabilidad del transportador. Una de sus principales debilidades – posteriormente colmadas por los Protocolos de Visby y SDR – emerge del hecho de la no regulación de la posibilidad de, que en determinados casos, el transportador pueda limitar su responsabilidad a un determinado valor. Además de eso, las RHaya no concretan el criterio de la cuantificación de los daños y es dudoso su ámbito de aplicación, objeto de controversias y de soluciones contradictorias.

Ni las RHaya ni los Protocolos modificativos trataron de la importante cuestión de la competencia judicial, dejando a los Estados la aplicación de sus propias normas en este ámbito, de origen autónomo o convencional (como, por ejemplo, la Convenio de Bruselas de 1968, relativo a la competencia judicial y a la Ejecución de Resoluciones Judiciales en materia civil y mercantil (DOCE núm. L 299 de 31 de diciembre de 1972)⁸⁷. Debemos recordar que la CB fue sustituida por el Reglamento “*Bruselas I*”

85 Estas líneas generales han sido adoptadas por el legislador portugués, en el *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro*.

86 10.000 francos Poincaré corresponden a 663,3501 *Special Drawing Rights* (SDR) y 30 francos Poincaré a 1,99005 SDR o, pues, 16,52 francos franceses.

87 En el ámbito europeo y en un marco histórico reciente, el artículo 17 de la CB reguló los acuerdos de atribución de jurisdicción para conferir la competencia judicial de un Estado de la unión europea en materia comprendida en el ámbito de su aplicación siempre que, por lo menos, una de las partes, esté domiciliada en un Estado-miembro y el litigio tenga carácter internacional, prevaleciendo sobre los foros generales de competencia judicial establecidos en el mismo Convenio y sobre los textos legales de cada Estado contratante. El TJCE ha tenido oportunidad de pronunciarse (*Recueil*, 1984, pps.

(Reglamento (CE) núm. 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil y que confiere una correspondencia del artículo 17 CB con en el artículo 23.

Este documento ha sufrido diversas modificaciones, la más reciente fue su reemplazo por el Reglamento (UE) núm. 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (“*Bruselas I refundido*”). Esta norma será aplicable, sustituyendo al Reglamento “Bruselas I”, a partir del 10 de enero de 2015. La correspondencia se hará, ahora, con el artículo 25. Ninguno de los Reglamentos posteriores al Reglamento “Bruselas I” modifican básicamente la letra del artículo 23 que corresponde al artículo 17 CB pero, en 2012, hubo una modificación sustancial de la naturaleza de la cláusula con consecuencias para su validez.

Así, en el Reglamento “*Bruselas I refundido*”, el artículo 23 se convierte en el artículo 25, salvo en lo que se refiere a la separación y autonomía de la cláusula de jurisdicción respecto del transporte. Este nuevo matiz sostiene la separación (o independencia) de la cláusula respecto de las demás del contrato de transporte y “*La validez del acuerdo atributivo de competencia no podrá ser impugnada por la sola razón de la invalidez del contrato*” (cfr. artículo 25, párrafo 5).

Conviene advertir que, en relación a Dinamarca, se firmó un nuevo “Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino de Dinamarca relativo a la competencia judicial, al reconocimiento y a la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil”. Mediante carta de 20 de diciembre de 2012, Dinamarca notificó a la Comisión su decisión de aplicar el contenido del Reglamento (UE) núm. 1215/2012 y las relaciones entre la UE y Dinamarca quedaron reguladas por este Reglamento.

Además, a ello se añade la inexistencia de regulación de las llamadas “*cláusulas de jurisdicción*” insertas en los conocimientos de embarque, mediante las cuales la autonomía de la voluntad se convierten en criterio determinante de competencia

2417ss), a 19 de junio de 1984, sobre la aplicación del artículo 17 al transporte marítimo, estableciendo que, en la relación entre el transportador y el tercer portador del conocimiento de embarque, las condiciones de aquel normativo están cumplidas siempre que la cláusula atributiva de competencia sea reconocida por el cargador y por el transportador y validada con el Derecho nacional aplicable y, aún, el tercer portador actúe en la posición jurídica del cargador. Sin embargo, en cuanto al “Derecho nacional aplicable”, parte la doctrina se decanta por la *lex fori* mientras que otra parte – más atenta a los aspectos materiales de la subrogación – opta por la *lex causae*. Parece, todavía que, de acuerdo con los usos del comercio internacional, el acuerdo de jurisdicción debería extenderse al tercer portador, sin que fuese necesario un examen de la posición del destinatario en cuanto a la aplicación de la *lex fori* o de la *lex causae*.

Sobre la aplicación de la CB a los transportes marítimos en la vigencia de las RHayaVisby, véase, BLANCO-MORALES L., P., *Competencia Judicial y Transporte Marítimo de Mercancías* in Derecho de los Negocios, Año 6, núm. 63, Ed. La Ley-Wolters Kluwer, Las Rozas, España, 1995, pps. 7-8. Sobre la reciente evolución de la normativa relativa a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil véase <http://conflictuslegum.blogspot.pt/p/documentos.html> de FREDERICO GARAU.

judicial y, cuando sea aplicable, en instrumento de sometimiento a un tribunal arbitral designado.

Los problemas relativos a la validez y eficacia de aquellas cláusulas se plasmaron en una rica y gran disparidad de jurisprudencia que ha venido, aún más, a crear inseguridad jurídica en los contratos. En términos generales, no obstante, puede afirmarse que los tribunales no permiten que la cláusula de jurisdicción produzca la derogación expresa de la competencia judicial de los tribunales de un Estado parte de las RHaya en detrimento de los tribunales de un Estado no signatario (para tal designado por la autonomía de la voluntad) ya que estos aplicarán un régimen más favorable al transportador⁸⁸.

El Protocolo de Visby (RHayaVisby) ha venido a intentar colmar algunas de las principales deficiencias de las RHaya, como el régimen de la prueba de los daños, la cuantificación de los daños, los límites máximos de responsabilidad y los casos en que el transportador pierde el derecho a la limitación de la responsabilidad. Ampliándose, igualmente, el ámbito de la aplicación de las RHayaVisby en la medida en que pasó a no depender, solamente, del lugar de emisión del conocimiento de embarque (de acuerdo con la nueva redacción del artículo 10).

Las RHaya siempre han sido pensadas sólo para el transporte marítimo y, dentro de éste, para el transporte bajo conocimiento de embarque y, por tanto, sólo cubrían el período comprendido entre el embarque y el desembarque de la mercancía⁸⁹. Sin embargo, la estructura de presunción de culpa del transportador con cláusulas de exoneración se mantiene aún viva en el día de hoy, con la extensión, material y subjetiva, de las RRotterdam.

A pesar de la entrada en vigor y de la aceptación genérica de las RHaya y de su

88 Véase, entre otros, ALVAREZ RUBIO, J.J., *Competencia judicial internacional* in «El transporte internacional. Especial referencia al transporte marítimo», in EIZAGUIRRE, J.M. (coord.), “El Derecho del Transporte Marítimo Internacional”, Donostia, 1994, pps. 41ss.

89 La línea b) del artículo 1 de las RHaya, aborda la cuestión del conocimiento de embarque o título similar que pueda servir como título de transporte de mercancías por mar. Hay quien entiende que se puede ver en esta expresión alguna “*multimodalidad*” ya que el mismo documento puede servir conjuntamente para otro tipo de transporte que no sea el exclusivamente marítimo. Así advoca MARTINS, A. de SOVERAL, *As Regras de Roterdão*, in “Novos Caminhos para o Direito dos Transportes”, AA. VV., IDET, colóquios, núm. 6, Almedina, Coimbra, 2013, a pps. 97. Con el debido respecto, no podemos estar de acuerdo con esa interpretación: por un lado, el legislador quiso, solamente, hacer equivaler al conocimiento de embarque otro documento materialmente idéntico aunque de diferente forma; por otro lado, en los años 30 del siglo pasado, la multimodalidad – para detalles, en el caso del segmento marítimo - no existía, ni en los documentos, ni en la práctica. En el transporte internacional, la vía marítima era casi exclusiva y con un régimen propio entre las verticales (embarque y desembarque) del buque, tanto más que el conocimiento como título de crédito tenía su enfoque esencial en el transporte marítimo. Conjuntamente con las RHaya y en el ámbito de la responsabilidad del transportador, hay dos otros instrumentos que pueden, en cierta medida, aplicarse: se trata del Convenio de Bruselas sobre el límite de responsabilidad de los propietarios de buques de alta mar, de 1957 y el Convenio de Londres sobre la limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976, del que Portugal no se ha hecho parte.

incorporación en las diversas legislaciones nacionales, el objetivo de normalización no se ha cumplido. A ellas siguieron, fruto de la colaboración intensa entre la UNCITRAL y la UNCTAD, los trabajos preparatorios de las RHamburgo⁹⁰.

4. LAS REGLAS DE HAMBURGO

012. Con el objetivo de sustituir la Convención de Bruselas de 1924 y el Protocolo de Visby, ha sido terminada y firmada en Hamburgo, en 1978, la Convención Internacional sobre el Transporte de Mercancías por mar para la elaboración de la cual mucho contribuyeron los trabajos desarrollados por la UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) y por la UNCITRAL (*United Nations Commission on International Trade Law*). No obstante, su aprobación se debió, especialmente, al voto y al esfuerzo de los países del Tercer Mundo, a través del Grupo de los 77, lo que ha significado una victoria de los países cargadores sobre los transportadores.

Las RHaya fueron gradualmente creando un clima de desconfianza entre los nuevos países que habían, recientemente, logrado la independencia y los antiguos países colonizadores y sus socios occidentales. Había una gran inquietud por parte de los nuevos Estados en lo que se refería al régimen de la “falta náutica” – que daba, prácticamente, para exonerar el transportador de la casi totalidad de los daños en las mercancías – y a las cláusulas de jurisdicción “impuestas” en los conocimientos de embarque. Además, pretendían ampliar el carácter imperativo del régimen a todo el contrato de transporte internacional de mercancías – mucho más allá del transporte bajo conocimiento - donde ha resultado su aplicación a todo el arco espacial de responsabilidad del transportador (“*in charge of the goods*”).

Las RHamburgo han entrado internacionalmente en vigor al 1 de noviembre de 1992 y son sus signatarios 28 países, con 34 adhesiones y ratificaciones⁹¹. Portugal ha firmado la Convención pero no la ha ratificado, así como, entre otros países, los EEUU, Brasil, Dinamarca, Francia y Alemania.

Las RHamburgo han procurado combinar el modelo de trabajo por grupos de países, desarrollado en el seno de la UNCTAD con un modelo compuesto por

90 Véase, entre todos, BLANCO-MORALES L., P., *Competencia Judicial y Transporte Marítimo de Mercancías* in Derecho de los Negocios, Año 6, núm. 63, Ed. La Ley-Wolters Kluwer, Las Rozas, España, 1995, pps. 1-14.

91 Estado de las ratificaciones y adhesiones de las RHamburgo en <http://www.un.org/law>.

especialistas en el ámbito de la UNCITRAL en que, para el primero, es esencial el refuerzo de la posición de los transportadores (y de los países emergentes) y, para el segundo, la influencia jusprivatista del instrumento internacional.

En resumen, las RHamburgo han pretendido dar respuesta a cinco cuestiones que preocupaban, en especial, a los países transportadores:

- (1) La supresión de la falta náutica como condición de exoneración del transportador;
- (2) En el caso de incendio a bordo, la exoneración del transportador de toda y cualquiera responsabilidad, siempre que no se pruebe falta o negligencia que le sea imputable;
- (3) El criterio de cálculo de limitación de la responsabilidad;
- (4) El régimen de responsabilidad de los retrasos del buque;
- (5) La determinación de la unidad de cuenta.

A pesar de que las tesis de los países transportadores lograron imponerse en la gran mayoría, hubo, todavía, algún compromiso entre los transportadores y los cargadores, aunque no fuese suficiente para que los primeros se vinculasen. Estas posiciones estuvieron en la base del posterior Protocolo SDR de 1979.

Sin embargo, la idea base de las RHaya, ha logrado con acierto en esta Convención: un régimen mínimo obligatorio de protección de los transportadores (ante, entre otros, los contratos de adhesión), comúnmente llamados “*one-way mandatory*” (imperativo para el transportador), lo que significa que la responsabilidad del transportador puede ser reforzada a partir de aquel mínimo, por acuerdo entre las partes.

La Convención de Hamburgo ha empezado por definir ciertos conceptos, unos omitidos en la de Bruselas y otros fueron objeto de mejoría de algunos de los ya existentes. Destacar la forma de articulación entre el transportador actual y el contratante, cuando sujetos distintos. De este modo, fue necesario separar el transportador actual («*actual carrier*») del transportador contratante con el cargador («*contracting carrier*»), no siendo deseable introducir el concepto de «armador», utilizado en la traducción portuguesa de la Convención de 1924, cuya esencia tendrá más que ver con la actividad mercantil del transporte marítimo, independientemente de se ser o no propietario de una flota de buques.

La Convención exceptuó de la aplicación del régimen el segmento no marítimo del transporte multimodal, o sea, siempre que el medio de transporte utilizado no fuese un buque (la mera “parte ejecutante” en las RRotterdam). El contrato de transporte fue ahora ampliado de modo que contemple no sólo las modalidades restringidas a la emisión de conocimientos de embarque sino que también puede incluir otros con distintas documentaciones. Lo que generó, sin duda, zonas de regímenes dudosos.

Se exigía que el transporte fuese realizado entre dos Estados diferentes y que el documento probatorio o constitutivo del contrato hubiera sido emitido en un Estado contratante (al igual que la Convención de Bruselas) o que el puerto de carga o de descarga tuviera lugar en un Estado contratante. La responsabilidad del transportador

empezaba inmediatamente desde el momento en que la mercancía le fuera entregada y terminaría con la entrega al destinatario, teniendo, así, un contenido jurídico más preciso y más amplio que el embarque o desembarque de la mercancía, figurado en la Convención de 1924.

Resulta de su artículo 5 que son inaplicables las largas listas de exenciones previstas en la Convención de Bruselas de 1924. Así, el transportador sería responsable por los daños, pérdidas y retrasos de las mercancías a excepción de que probase que había actuado con la diligencia debida, o sea, claramente plantea un régimen de presunción de culpa del transportador. No era suficiente que el transportador tuviese prueba de que no había actuado ilícitamente, sino que tendría que probar que todo lo que había hecho era para que los daños no se hubiesen producido.

La excepción a este régimen solamente tenía lugar en el caso de incendio (y no en el caso de la falta náutica) en el que su responsabilidad sólo existiría si la otra parte probase una falta del transportador o una actuación sin respetar la diligencia concretamente debida. Además de eso, el transportador también quedaría exonerado de su responsabilidad en el caso de las medidas de asistencia y salvamento en el mar.

En cuanto al transporte de animales vivos (que es la novedad de las RHamburgo), la responsabilidad del transportador era pareja al caso de incendio ya referido. Si fuese conocida otra causa de responsabilidad en que el transportador fuese ajeno, sólo sería responsable proporcionalmente a su culpa.

La carga no cubierta quedaba, también, incluida en la presente Convención, contrariamente a las RHaya de 1924, aunque ella sólo fuese admitida con el acuerdo expreso del cargador, si fuese conforme a los usos y costumbres o si resultase de un mando legal. Así, es imprescindible que el documento de transporte mencione la existencia del dicho acuerdo. De no ser así, corresponde la carga de la prueba al transportador en cuanto aquella existencia y, de cualquier forma, no es oponible en la circulación del conocimiento de embarque. Si fuese admitido, con el acuerdo del cargador, que el transporte se haría en los compartimientos del buque y éste fuese realizado sobre cubierta, el transportador no podría limitar su responsabilidad con relación a los daños en las mercancías.

La limitación de la responsabilidad esta en función del volumen o de otra unidad de carga o, en función del peso bruto de las mercancías, teniéndose en cuenta la cifra más alta, así como en el Protocolo de Visby, valiéndose, igualmente, la individualización de volúmenes en contenedores, siempre que fuesen mencionados en el conocimiento de embarque.

El artículo 8 prevía la imposibilidad de exoneración de la responsabilidad del transportador en el caso de que los daños se hubiesen producido como efecto de acción u omisión cometidos con imprudencia o, utilizando un simil penalista, algo semejante al "*dolo de peligro*"⁹².

92 En los términos del núm. 3 del artículo 14 del Código Penal portugués, hay posible dolo cuando la realización de un hecho es representado como una consecuencia posible de la conducta, habrá dolo si el agente actúa conformándose con aquella realización. De hecho, en el Derecho penal, la actuación

La Convención hacía también referencia al transportador sustituto (artículo 10) en relación al transportador principal, siendo éste responsable por todo el transporte y durante el período en que, de hecho, actuase como transportador. Sin embargo, el transportador sustituto sólo sería responsable en los límites de la Convención, no valiendo en relación a él cualquier acuerdo entre el principal y el cargador con el propósito del aumento de esa responsabilidad. Puede añadirse que el artículo 11 dispone que, si los transportadores de las diversas rutas-fases fuesen contractualmente identificados en el contrato de transporte, el “principal” quedaría exonerado en esa parte, excepto si no fuese posible intentar una acción judicial contra ese transportador (sucesivo).

El artículo 12 dispone sobre la responsabilidad del cargador que exige prueba de la falta por si cometida o de actuación contraria de la diligencia concretamente exigible. Mientras tanto, el artículo 17 incluía distintas disposiciones novedosas sobre las «cartas de garantía», ya consideradas en anteriores sentencias jurisprudenciales, no siendo oponibles a terceros y siendo inválidas en las relaciones transportador/cargador si se probase el intento de crear un daño, lo que haría que asuma adicionalmente una responsabilidad ilimitada hacia al tercer perjudicado.

El límite de responsabilidad para las RHamburgo fue de 835 SDR y de 2,5 SDR, respectivamente, por unidad o bulto o por kilo, teniendo en cuenta el valor más significativo, lo que aumenta, cuantitativamente, los valores del Protocolo SDR alrededor del 25%. Las RHamburgo vincularían, además de los Estados parte en la Convención, a todos los transportadores que las incorporan en las cartas-partida o en los conocimientos de embarque.

Contrariamente a las RHayaVisby, las RHamburgo regulaban – y bien - la competencia judicial, en su artículo 21 (competencia judicial directa), aunque – sea objeto de mucha crítica. Nada establecía en relación al régimen de reconocimiento y ejecución de la decisión judicial del tribunal cuya competencia es determinada por lo dispuesto en dicho artículo, siendo un ejemplo de la tendencia de regulación de las fuentes del Derecho de los transportes en la disciplina de cuestiones colaterales al problema fundamental de la responsabilidad, y no dando coherencia y seguridad jurídica a la concretización de la decisión judicial.

El artículo 21 regulaba, con carácter imperativo, la competencia judicial derivada de la prohibición de reservas de las RHamburgo, por lo dispuesto en el artículo 29, y de forma especial en los términos del núm. 3 de aquel artículo. Pertenería a la ley interna de cada Estado la determinación del foro territorialmente competente, incluso cuando compitan con el foro voluntario, dentro de ciertos límites.

temeraria compagina otro tipo de dolo que es el dolo de peligro, que se encuentra a medio camino entre la negligencia consciente del daño y el posible dolo. De igual forma, parece que se exige, en este caso, una calificación especial de la negligencia, verdadera culpa en términos civilistas. En España, el dolo se incorpora en el Código Penal de 1983 y actualmente la conceptualización se encuentra muy extendida en el Código Penal de 1995 (cfr. BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995, aprobado por la Ley Orgánica núm. 10/95, de 23 de noviembre, con su última modificación en 28 de diciembre de 2012) en el que se combina con otros propósitos. Pero, el dolo de peligro es dogmáticamente semejante y concurre en los delitos de peligro, entre otros, contra el ambiente.

En consecuencia, de acuerdo con el núm. 1 del artículo 21, los foros de competencia judicial posibles en las RHamburgo eran los siguientes: establecimiento o residencia habitual del demandado (*sequitur forum rei*), lugar de la celebración del contrato, puerto de embarque o de desembarque, lugar de embargo decretado judicialmente y el foro constante de la cláusula de jurisdicción. Por otro lado, el núm. 4 del artículo 21 regula la litispendencia internacional entre los diferentes foros alternativos como forma de evitar decisiones judiciales contradictorias⁹³.

Sin embargo, la limitación de la elección del foro de las RHamburgo no era completamente ajena a la que regía en la CB de 1968 y, por eso, no era radicalmente novedosa, no pudiendo ser, de este modo, un argumento decisivo para su ratificación. De hecho, se añadía a la no regulación del régimen de reconocimiento y de ejecución de las decisiones judiciales, al que alude el citado artículo 21, lo que implicaría una interpretación uniforme y aplicación de la CB, por el principio de continuidad entre la CB, el Reglamento 44/2001 y el Reglamento 1215/2012.

Por lo tanto, las RHamburgo son una piedra angular del nuevo marco legal internacional en el ámbito del transporte marítimo de mercancías, pero, al revés de lo deseado, no han venido a unificar su régimen, sino que ha incrementado la complejidad y la segmentación con la vigencia de, por lo menos, tres regímenes básicos distintos: RHaya, RHayaVisby y RHamburgo. Hubo, por eso, un retroceso de la uniformidad del sistema, acompañado de la posibilidad reforzada de que se diese un mismo transporte marítimo sometido a regímenes inconexos y contradictorios, en ciertos casos, dependiendo del régimen que se invoque y, muchas veces, dependiendo del tribunal del foro⁹⁴.

A pesar de que la Convención reconoce el transporte multimodal, sólo se aplicaría al transporte por mar, en los términos del §6 del artículo 1, lo que resultaba manifiestamente insuficiente. Además, el incremento de los límites de responsabilidad del transportador ha venido a penalizar las primas de seguro que se repercutían sobre los transportadores en los fletes practicados, subrayándose que ésta es una de las razones para el fracaso de la Convención Multimodal Internacional de 1980. De los 20 primeros Estados en ratificar la Convención, más de la mitad son del continente africano y no tienen, ni siquiera, acceso al mar lo que ilustra la escasa adhesión de los países navieros mundiales a las RHamburgo.

Además, las RHamburgo han sido elaboradas en un ambiente de tensión y de disputa entre los países transportadores de materias primas y los países transportadores, en un verdadero enfrentamiento cuyo lado de la balanza iba siempre caer en las aseguradoras. Su estructura se aparta de la heredada de las RHaya, ya debidamente consolidada en la doctrina y en la jurisprudencia, lo que ha dificultado, desde luego, su aceptación internacional dada su imprevisibilidad jurídica.

A eso se añade una nueva dificultad resultante de la limitación en las cláusulas de jurisdicción pues, en la mayoría de los casos, los transportadores no han visto con

93 Véase BLANCO-MORALES L., P., *idem*, pps. 9-12.

94 *Ibidem*, pps. 2 y 3.

buenos ojos la obligatoriedad de la elección del foro de los transportadores. Problema éste que tiene también toda la pertinencia y actualidad en las RRotterdam.

5. OTROS REGÍMENES

013. Existen hoy más de 70 países que, no siendo partes contratantes en la RHaya y sus protocolos, se rigen por legislación interna que pueden presentar varias disposiciones copiadas de la Convención, como Canadá, Grecia, India, Liberia, Nueva Zelanda, África del Sur y Rusia. Otros, como Taiwán y Filipinas, aplican las RHaya en la forma norteamericana establecida por el *COGSA de 1936*. Algunos de estos ordenamientos internos fijaron el valor de la limitación por unidad en moneda local, del mismo modo que lo han hecho algunos de los Estados partes en la Convención⁹⁵. El panorama legislativo internacional ha dejado un marco de dispersión considerable a escala mundial con ocho distintos regímenes de responsabilidad del porteador⁹⁶.

La existencia de distintas soluciones que regulan el transporte marítimo internacional y que son completamente autónomas entre sí, por contraste con las Convenciones de las Reglas sobre seguridad de las configuraciones marítima que son casi Derecho Internacional Convencional general⁹⁷, dificulta la posición de los importadores y de los exportadores en su comercio internacional debido a la inseguridad jurídica exigiendo un estudio particular de cada caso, motivado por los diversos regímenes susceptibles de aplicación.

Todas las mejoras que han sido introducidas en las RHaya de 1924 por los Protocolos de Visby y SDR están consagradas en las RHamburgo de 1978. El único

95 Portugal lo ha fijado en 100.000 PTE en 1986.

96 Véase ALCÁNTARA GONZÁLEZ J.M., *La regulación del transporte marítimo. Enfoque nacional e internacional* a pps. 3 y 4, in “Seminario “Los retos sostenibles para la logística del transporte de mercancías”, 14 y 15 de marzo de 2007, Barcelona, upcommons.upc.edu.

97 En 17/05/2013, las citadas Convenciones tenían la siguiente vinculación internacional (ratificaciones/adhesiones) (véase www.imo.org):

“*International Convention on Load Lines*”, 1966 (LL 1966) – 161; “Protocol of 1988 relating to LL 1966” - 98;

“*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*”, 1972 (COLREG 1972) - 155;

“*International Convention for the Safety of Life at Sea*”, 1974 (SOLAS 1974) – 162; *Protocol of 1978 relating to SOLAS 1974* – 117; *Protocol of 1988 relating to SOLAS 1974* - 104.

punto actual de la discordia entre los dos regímenes, se funda en los medios de defensa del transportador ante la navegación y la gestión negligente que están ausentes en las RHamburgo.

Se defiende hoy que la permanencia de aquellos obsoletos medios de defensa de las RHaya perjudica gravemente los grupos organizados de transportadores y es un obstáculo al transporte multimodal de mercancías, no teniendo las extensas cláusulas de exoneración su equivalente en la Convención de Varsovia sobre el Transporte Aéreo de 1929 y en el Protocolo de 1956, y en el transporte por carretera o ferroviario (CMR y COTIF/CIM, respectivamente). En los EEUU, dichas cláusulas nunca han sido relevantes, por ejemplo, en materia de abordaje, debido a la institución de la responsabilidad conjunta y solidaria de los varios intervinientes en relación a las mercancías.

Actualmente, parece que tales medios de defensa no tendrán interés en términos prácticos o hasta financieros. Las RHaya tienen la virtud de su experiencia pero no los beneficios de predictibilidad o de eficiencia. La disminución de las tripulaciones de los buques mercantes de 40 a 20 y hasta menos de 12 elementos, prueban que no se miró, siquiera, a esos medios de defensa para concretar tal disminución. Por otro lado, las RHamburgo son un producto de la ciencia jurídica y del Derecho comparado, sin que, por otro lado, hayan existido, hasta ahora, decisiones judiciales muy relevantes sobre su aplicación.

Las normas de conflictos tradicionales han elegido como elemento de conexión relevante la ley del lugar de emisión del conocimiento de embarque para regular la interpretación del idioma en que fue redactado tal título mientras la materia de la sustancia del negocio o de la titularidad de los bienes son regidos por la ley del lugar de la celebración o de la situación de los bienes. Por consiguiente, las RHaya tienen un esquema sencillo para la aplicación de la ley que rige la sustancia del negocio en el artículo 10, ya que las Reglas se aplican solamente a embarques en relación a negocios internacionales, comprobándose su internacionalidad por el carácter de, por lo menos, la emisión del título en uno de los Estados contratantes de la Convención.

Esta norma, conocida por «*export rule*», no fue aceptada por el Congreso de los EEUU en 1937 cuando se dio la aprobación de las RHaya, debido a las disposiciones imperativas del *COGSA de 1936*, resultando aplicable al régimen de los conocimientos de embarque de mercancías exportadas y también de las importadas. El «*Harter Act*», de modo semejante, era aplicado a situaciones puramente internas e internacionales.

En los años 70, la opinión internacional sobre este asunto se cambió y las RHamburgo pasaron también a ser aplicables al transporte realizado entre dos diferentes países cuando el puerto de embarque o el puerto de desembarque se localizase en un Estado contratante y no solamente cuando el país de emisión sea parte contratante.

Pero existen casos curiosos como es el caso de Brasil que no es parte de las RHaya y ha firmado las RHamburgo, aunque jamás haya ratificado esta Convención ya que, internamente, el régimen vigente concede una tutela más intensa y más amplia a los

intereses de los transportadores (como país exportador), suplantando cualquiera de aquellos instrumentos internacionales. Lógico sería ver que esa es la razón por la cual Brasil no haya adoptado hasta hoy ninguna de las convenciones internacionales referidas, lo que puede ser polémico para el propio Brasil, adquiriendo la calidad simultánea de importador y de exportador en el comercio mundial.

De hecho, Brasil ha tomado, en los años 90 medidas de apoyo a la construcción de la flota nacional, a través de medidas de apoyo a los astilleros nacionales y con la creación de un registro especial de buques (semejante al “*Registo Internacional de Navios*” de Madeira y al “*Registro especial de buques y empresas navieras de Canarias*” que tienen por objeto posibilitar la competitividad de las Empresas Navieras portuguesas y españolas a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares en los demás países miembros de la Unión Europea) a través de la Ley 9.432/97 (llamado “*Registro Especial Brasileiro*”) y con los programas de renovación de la flota petrolera y metanera de la empresa TRANSPETRO (programas *PROMEF I* y *II*), que prevé la construcción en Brasil de más de 40 buques de última generación, contribuyendo para el desarrollo y exportación de los combustibles fósiles de su plataforma continental, utilizando nuevas instalaciones portuarias como el puerto de Pecém.

6. LOS INSTRUMENTOS MULTIMODALES – EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y UNIMODAL

014. Además de la cuestión de la distribución del riesgo – que difícilmente se consigue equilibrar en el régimen de responsabilidad, sobre todo, cuando se desconoce el momento de la avería/daño - el transporte marítimo, aunque importante, no soluciona, por sí sólo el transporte “*door to door*”, que implica la utilización de más de un medio de transporte de naturaleza diferente (el modo de transporte), a saber: terrestre (carretero y ferroviario), marítimo, fluvial (aunque estos sigan, en su esencia, el modo terrestre) y aéreo. En estos casos, estamos ante el llamado “transporte multimodal”.

Los diversos segmentos modales siguen, en la práctica más común, regímenes jurídicos distintos. A su vez, para cada uno de ellos fueron celebrados acuerdos internacionales disciplinando cada uno de los regímenes. Tal situación ha planteado enormes dificultades ya sea desde el punto de vista de la concatenación de los regímenes, ya sea, sobre todo, en el régimen de la prueba y en la definición del momento de proceder a reclamar la avería de una determinada mercancía.

Asimismo, dados los elementos de internacionalidad presentes en muchos contratos, el transporte asume una naturaleza internacional lo que dificulta, aún más, su articulación con regímenes segmentados por modos. Es decir, una operación de transporte conlleva comúnmente a que se utilicen diversos modos de transporte y, muchas veces, con enlaces a diversos Estados. Consecuentemente, nace no sólo la idea de transporte internacional como, en sucesión y en acumulación, el transporte multimodal⁹⁸. Sin duda

98 Cf., entre todos, CORDEIRO, A. MENEZES, *Introdução ao Direito dos Transportes*, Revista O.A., año 68, vol. I, jan. 2008 y “*O contrato de transporte marítimo de mercadorias*”, in I Jornadas

que la *containerization* y la globalización vinieron a revolucionar no sólo la forma de encarar el transporte sino también el intento de armonización de regímenes entre los diversos modos.

Del contenedor suele decirse, en el medio marítimo, que fue la “caja que cambió el Mundo” y modificó, igualmente, la geografía portuaria, beneficiando a pequeñas ciudades distantes de los grandes centros poblacionales con puertos modernos y bien planificados, como son los casos de Felixtowe (GB), de Gioia Tauro (ITA) y de Sines, aprovechando el fácil acceso marítimo y terrestre y menores costos de inversión y de explotación y con buques cada vez de mayor tamaño⁹⁹.

A medida que los nuevos puertos del siglo XXI se quedan más lejos de los grandes centros poblacionales, el transporte multimodal asume una importancia añadida. A su vez, por razones económicas y ambientales, la utilización los modos marítimos y de ferrocarril deben ser una prioridad para distancias superiores a 150 kilómetros de los centros de consumo.

La *containerization* ha venido a reducir drásticamente el flete marítimo y el tiempo de tráfico (con menores costos de inventario), aumentando la seguridad del transporte de la mercancía y reduciendo sus averías, favoreciendo la globalización, es decir, la difusión de las actividades económicas sin obstáculos de cualquier tipo y de raíz nacional o internacional.

Las primeras manifestaciones de la *containerization* emergió en los años 20 del siglo pasado en los EEUU, y la palabra anglosajona “*container*” creó diversos neologismos en las varias lenguas (“*conteneur*”, “*contenedor*” y “*contenedor*”, por ejemplo). Antes de la *containerization*, las mercancías eran transportadas a granel o colocadas en cajas, cartones, embalajes o bolsas (que no protegían suficientemente su contenido de la intemperie y de los riesgos marítimos, y servían para un único porte).

La generalización de la *containerization* ha exigido la construcción de buques portacontenedores, que se dotase las terminales de grúas especializadas en el mantenimiento de contenedores y que se cambiase el régimen de trabajo en los puertos, en particular, los tiempos de trabajo y la optimización de turnos, cubriendo, si posible, las 24 horas del día¹⁰⁰. La realización material del contenedor permitió concretar la idea

de Lisboa de Direito Marítimo, Almedina, Coimbra, 2008. CARBONE, S., CELLE, P., LOPEZ DE GONZALO, M., *Il Diritto Maritimo - Atraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4ª ed., G. Giappichelli ed., Torino, 2011, pps. 328ss inciden sobre la responsabilidad del operador de la terminal en la evolución del transporte desde el “*puerto a puerto*” hasta el “*puerta a puerta*”, con la utilización de la cláusula Himalaya para protección del operador en el transporte más allá del puerto, materia esta que será tratada en el capítulo IV, a propósito de los contratos de volumen en las RRotterdam.

99 Cf. D’ALMEIDA, J. P., *Portos e globalização*, IST, Unidade de Engenharia e Tecnologia Naval, Lisboa, 2010. REMOND-GOUILLOUD, M., *Droit maritime*, Pédone, 2ª ed. Paris, 1993, núm. 74.

100 Véase BOKALLI, V.E., *Conteneurisation et transport multimodal international de marchandises*, Thèse pour le Doctorat en droit, Université d’Aix-Marseille III, 1989 y V. PEYLET, R., “*La réforme portuaire de 2008*”, *Revue juridique de l’économie publique*, núm. 663, avril 2009, étude 8. Han nacido, igualmente, los intermediarios especializados, conocidos por NVOCC’s – *Non vessel operating (o owing) common carriers*, responsables por el grupaje de los contenedores completos siendo transportados en el marco de los contratos con los armadores.

de “partida”- a través de la ejecución de la grupaje de mercancías por forma a facilitar el desplazamiento, protegiendo las mercancías frente a los riesgos de mantenimiento, las rupturas en el transporte, las averías, las pérdidas y los robos. O sea, el contenedor se ha transformado en un equipamiento material destinado al grupaje de mercancías y destinado a ser reutilizado.

A partir de los años 60, la *containerization* de diversos tipos de carga – donde hoy ya se incluyen algunos gráneles – ha colocado, negro sobre blanco, la necesidad de encarar el transporte multimodal con el objetivo de bajar los costos y de aumentar la fiabilidad en la circulación de las cargas. Por eso, algunas convenciones internacionales unimodales empezaron a hacer diversas referencias y a guiar los marcos aplicables a situaciones de utilización de diversos modos de transporte - como es el caso del Convenio de Varsovia de 1949, de la CMR de 1956, de las RHamburgo y de la COTIF-CIM de 1985, bien como, en el espacio africano, del Ato Uniforme de la OHADA sobre el transporte de mercancías por carretera.

Existen, igualmente, las Reglas Uniformes sobre el Transporte Multimodal (Reglas de la UNCTAD/CCI) que, son elegidas voluntariamente por las partes, y que integran hoy parte de la mayoría de los documentos de transporte multimodal¹⁰¹. La inflexión señalada en la dispersión modal de regímenes en búsqueda de una unificación del Derecho aplicable al transporte multimodal tiene su marco en 1963, cuando el UNIDROIT concluyó un proyecto de Convención a partir de la responsabilidad del transportador¹⁰².

En 1969, el CMI emprendió un proyecto de Convención del que emerge un documento de transporte con valor semejante al del conocimiento de embarque (*bill of lading*). A

Véase la definición de contenedor ínsita en el Convenio internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC), de 2 de diciembre de 1972, firmada en Ginebra, en su artículo 2.1. La Organización Internacional de Estandarización (ISO) considera actualmente contenedores estándar de 40 pies (12,192 mts x 2,348 mts x 2,59 mts - altura) y de 20 pies (6,058 mts x 2,438 mts x 2,59 mts – altura), esencial para la manipulación en los puertos, para el transporte y para acomodación a bordo de buques especializados para este propósito (“portacontenedores”). Los contenedores utilizados en el transporte de mercancías generales se clasifican como “*dry containers*”, de carga frontal en oposición a los contenedores “especializados” (cisternas o “*tank containers*”, por ejemplo).

Sobre el concepto de NVOCC, véase CHAO, A., *NVOCC, Non vessel operating (or owning) common carriers*, BTL 1993, pps.320 ss, MORINIERE, J.M., “*Les non vessel operating common carriers (NVOCC), essai sur le concept de transporteur maritime contractuel*”, Thèse, Nantes 1997; BONASSIES, P. & SCAPEL, C., “*Traité de droit maritime*”, 2e éd. LGDJ, 2010, n°951.

101 Es necesario hacer una distinción entre los contratos de transporte y los respectivos documentos que, en el caso del transporte marítimo, consisten, en general, en los tradicionales *bill of lading* (negociable) y *sea waybill* (no negociable), realizados por cada compañía (liner terms en que figuran los términos del transporte y acrónimos relativos a la responsabilidad de los gastos con el embarque y desembarque y la orden de realizarlo, como FIOS, LIFO y FILO) y, en el caso del transporte multimodal con parte marítima, los documentos FBL y FWB (de la FIATA, basado en las Reglas de la ICC), *Combiconbill* y *Combiconwaybill* (de la BIMCO, con base en las RHaya/RHayaVisby) y *Multidoc95* y *Multwaybill95* (de la BIMCO, con base en las Regras de la ICC).

102 Cf. PINHEIRO, L. LIMA, *Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional*, Almedina, Coimbra, 2006, pps. 158ss.

su vez, en 1971, y con amplia inspiración en los dos documentos anteriores, nace el proyecto de Convención sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías que cuenta, desde luego, con una fuerte oposición de los países en desarrollo, es decir, más favorables a los cargadores y a los destinatarios de la carga ya que, en su percepción, se eximía, en muchos casos, la responsabilidad del transportador.

Después de demorarse los trabajos preparatorios de la UNCTAD, el 24 de mayo de 1980, las Naciones Unidas han adoptado en Ginebra, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Multimodal de Mercancías (TMI) que, todavía, aún no ha entrado en vigor. Según este documento, el “*operador de transporte multimodal*” es definido como aquel que se obliga a realizar globalmente el transporte por su cuenta lo que, aun así, nos lleva a dos tipos de interpretación: o realiza el transporte globalmente en su propio nombre – con o sin recurso a la subcontratación - o efectúa algunos segmentos del transporte por cuenta del cargador, como es el caso de los agentes transportadores y de algunos armadores.

Cabe precisar que pueden igualmente existir casos de transporte sucesivo con el mismo medio de transporte (por ejemplo, de los buques) en que cada segmento puede ser o no subcontratado, aunque lo más usual sea que exista un armador responsable por toda la operación. Y, recientemente, las propias RRotterdam van al encuentro de esta tesis, “alentando” a los armadores a “aventurarse” por pequeños segmentos terrestres, siendo una operación global y multimodal, aunque aquí con alguna conflictividad latente entre los instrumentos internacionales aplicables.

La citada Convención de Ginebra de 1980 aún no ha entrado en vigor, suscitándose críticas semejantes a las que fueron realizadas a las RHamburgo ya que se configura la presunción de responsabilidad del operador multimodal, abarcando todos los segmentos de transporte, no permitiendo efectuar el transporte en nombre ajeno.

En honor a la verdad, la crítica más contundente resulta de la introducción, como documento, de un nuevo título emitido por el operador de transporte multimodal que no ha merecido, por parte de las entidades bancarias, la misma confianza para calificarlo como “*título de crédito*” junto al tradicional conocimiento de embarque emitido por el armador lo que responsabiliza relativamente al buque de transporte.

Para la elaboración y en orden a complementar el documento de transporte multimodal, hay ciertas Reglas de la UNCITRAL de 1975, revisado en 1991, que pretenden hacer lo más fiable y seguro en su aplicación.

A comienzos del siglo XXI, se siguió con el intento de desarrollar el transporte multimodal, en dependencia directa con la calidad del propio operador¹⁰³. Ante la premisa de que el operador sea responsable de todo el transporte (OTM), surgieron dos regímenes distintos: en los llamados BLTC CGM o BLTC P&O Nedlloyd¹⁰⁴, cuando la

103 Como operador del transporte combinado (OTM) o como agente y operador mientras sea el segmento de transporte (TTO). Véase BASTOS, N. M. CASTELLO-BRANCO, *Direito dos Transportes*, Almedina, Coimbra, 2004, pps. 75-79.

104 Cfr. Cláusula 6ª del *BLTC CGM* y *BLTC P&O Nedlloyd*. Véase RICHARDSON, J.W., P&O Nedlloyd Ltd., “*The Merchants Guide*”, Rotterdam, Netherlands, P&O Nedlloyd, 1998, pps. 53ss.

fase de la avería era desconocida, se aplicaba un régimen específico y, en el caso de ser localizada en un segmento de transporte, se ponía en acción el régimen del respectivo modo. En lo que se refiere las Reglas de la UNCITRAL de 1992¹⁰⁵, retomando materialmente la Convención de 1980, el régimen era idéntico y único, cualquiera que fuese la ubicación del evento.

Asimismo, era indispensable entender que algunos de los INCOTERMS (2000) tenían en su base un conocimiento de embarque “puramente” marítimo¹⁰⁶, lo que hacía inviable su utilización en el transporte multimodal que, a su vez, debería utilizar el término CIP (“*Carriage and Insurance Paid*”). Es decir, garantizando el pago del transporte y la prima del seguro, debiendo, igualmente, el expedidor verificar si el documento estaba firmado por el transportador (o en su nombre), incluyendo la descripción de las mercancías transportadas, desde el lugar en ello establecido, siendo el único original y donde se incluían los términos del transporte a efectuar.

Por todo ello, la cuestión del endoso del conocimiento (es decir, su naturaleza de título de crédito) permanecía bastante controvertida, tanto en las RUU de 1992, como en las anteriores a 1983, en relación a las exigencias de sus términos¹⁰⁷.

Así queda clara la necesidad de que la única solución de evolución para la multimodalidad pasa por el respeto de que los regímenes obligatorios de los instrumentos internacionales fuesen aplicables a cada segmento y a cada modo de transporte, es decir, al correspondiente contrato de transporte unimodal, bien como las disposiciones en ellos aplicables al transporte multimodal, en específico, cuando ocurra el desconocimiento de la localización de la avería.

Por ello, resulta difícil, en el presente marco, la elaboración de un régimen genérico e independiente del transporte multimodal lo que no significa, todavía, que este tipo de transporte no pueda producirse. Desde luego, porque es cada vez más frecuente analizar el transporte multimodal a partir del segmento marítimo en los casos en que es este el principal modo de transporte y de ahí la propia especificidad de la expresión “transporte multimodal con segmento marítimo” que no es nada más de que la línea perseguida, en parte, por las RRotterdam.

La cuestión esencial radica en el régimen de responsabilidad del transportador

105 Conocidas por RUU – “*Règles et Usances Uniformes*” en francés o “*Normas y Usos Uniformes*” (relativas a los créditos documentales).

106 En caso de los INCOTERMS, FAS, FOB, CFR, CIF, DES y DEQ.

107 Por un lado (a excepción si el transbordo fuera prohibido), los Bancos se obligaban a aceptar un conocimiento de embarque en que conste que las mercancías serían transbordadas siempre que todo el transporte marítimo quede cubierto por un sólo conocimiento; y, aún si el transbordo fuera prohibido, los Bancos se obligaban a aceptar un conocimiento donde se indicaría el lugar en que el transbordo se realizaría, a condición de que las mercancías fuesen expedidas por contenedor y por un único documento en la vía marítima y que hagan mención al derecho del transportador de concretizar el transbordo. O sea, esta doble condición reportada operaría en cualesquiera condiciones del título pero que, en muchas circunstancias, no sería aplicable. Véase sentencia en el caso “*Société Insansandang c. Bank Ekspor Impor Indonesia*”, *Cour de cassation* (Ch. Com.), 16/11/1999, citado y comentado por TASSEL, Y., *idem*, pps.10ss.

multimodal cuando no sea conocido el segmento de transporte en que ocurrió la avería en la carga y que hoy está siendo resuelta por la aplicación del contrato unimodal relativo al modo y al segmento de transporte más favorable al perjudicado (en general, el cargador o el propio consignatario de la carga¹⁰⁸). Es decir, el régimen más exigente relativamente al transportador, siendo esta la posición dominante en países como Alemania.

Así, para los casos de los transportes multimodales en los que esté en cuestión un segmento marítimo determinante – como es el caso del transporte de contenedores entre continentes - es comprensible que se defienda, como régimen subsidiario, el contrato de transporte marítimo.

No obstante, la posición anterior que propugna la aplicación del régimen más favorable al perjudicado se adecua mucho más al régimen de prueba aplicable ya que:

- (1) Sobre el transportador recae la presunción de culpa del perjuicio cabiendo que pueda demostrar la verificación de las causas de exoneración o limitación de responsabilidad (*“les cas exceptés”* de las RHaya); y
- (2) Los medios de prueba para la determinación del momento de la ocurrencia concierne, esencialmente, al transportador – lo que conduciría al casi vaciado de la prueba del momento o del segmento de la avería de la carga por el perjudicado.

Volviendo al tema en cuestión, el contrato de transporte multimodal es un contrato único para el transporte de carga en que existen, por lo menos, dos modos diferentes de transporte (dejando, de inicio, fuera, el transporte sucesivo cuando el medio es el mismo, por ejemplo, el dicho cabotaje sucesivo o consecutivo en el modo marítimo).

A pesar de que difícilmente entrará en vigor, en la medida en que ha tenido una influencia determinante en la elaboración de la nueva Convención multimodal sobre el transporte total o parcialmente marítimo de mercancías¹⁰⁹, son las siguientes las definiciones esenciales de la Convención de Ginebra de 1980:

- (1) El “transporte multimodal internacional” es definido como teniendo como objeto mercancías, al menos, entre dos países diferentes y con dos modos distintos;
- (2) El “operador de transporte multimodal” es definido como el operador que concluye el contrato de transporte multimodal y que actúa como principal, asumiendo la responsabilidad por su cumplimiento, independientemente de los ejecutantes subcontratados por sí (de este modo, puede ser, muchas veces, un transitario), que asume tal posición contra el pago de un flete;

108 El “consignatario de la carga” es un “mandatario del destinatario” (el “receptor”) que tiene por función recibir la mercancía en el puerto de destino empleando sus propios medios. De manera idéntica, el “expedidor” puede ser un “mandatario del vendedor” que tiene como función asegurar la entrega (y posible embarque) de la mercancía al transportador. Véase RAPOSO, MÁRIO B., *O contrato de transporte marítimo. O seu espaço próprio em confronto com o dos contratos de venda e de abertura de crédito documentário* in “Estudos sobre o Novo Direito Marítimo - realidades internacionais e situação portuguesa”, Almedina, Coimbra, 1999, pps. 151, nota (5).

109 Elaborada en el ámbito de la UNCITRAL/CMI y hoy conocida como “Reglas de Rotterdam” (“RRotterdam”).

(3) El “documento multimodal de transporte” es un documento que prueba un contrato de transporte multimodal y el compromiso de entrega, en sus términos, de la mercancía;

(4) La definición de “*consignor*” (cargador), “*consignee*” (corresponde, aproximadamente, al destinatario) y “*goods*” (mercancías).

La responsabilidad del operador empieza con la recepción de las mercancías (“*take in charge*”) hasta su entrega, comprendiendo los actos y omisiones de sus agentes o de otras personas a quien recurra a los efectos de cumplimiento del contrato.

Se prevé, igualmente, la limitación de la responsabilidad del operador – contractual o aquilina - que podrá ser inaplicable si probado el dolo del operador o lo que denominaríamos su actuación en la forma de “*negligencia consciente*” (es decir, que, por las leyes de la experiencia, su conducta llevaría muy probablemente a aquel resultado dañoso o, dicho de otra forma, que el agente sea consciente del riesgo del posible daño y que, no obstante, se decida por la ejecución)

Contemplado dicho “régimen en red” (*network system*), podemos afirmar que siempre que ocurra un daño identificable en un segmento de transporte sujeto a una ley interna o a un instrumento internacional que prevea un régimen imperativo de responsabilidad de valor más elevado, serán éstos los límites que deben aplicarse, en detrimento de los previstos en el Convenio.

7. EL TRANSPORTE “PUERTA A PUERTA” (“DOOR TO DOOR”)

015. A continuación, atenderemos a la necesidad de identificar qué acciones de los diversos operadores son aptas para la satisfacción de los clientes desde el punto de origen hasta el punto de destino, es decir, el transporte “*door to door*”. Los intervinientes de esta cadena son diversos pues, además del tradicional “cargador” y del “transportador”, es necesario comprender que el transporte presupone, igualmente, la compraventa de la mercancía.

Por consiguiente, la figura del “vendedor” coincide, en general, con la del “expedidor” (“*consignor*” o “*consigner*”) que es la persona que entrega un documento (“*consignment*”) al transportador para entrega al destinatario (“*consignee*”), en general, el comprador, que está nombrado en el documento de transporte. Esto se traduce en que la propiedad de la mercancía permanece en la titularidad del expedidor hasta que el destinatario realice el pago de la totalidad del precio acordado por el transporte.

Otra cuestión, respecto a las relaciones entre el transportador y la otra parte contratante sobre la misma mercancía, implica, especialmente, que la mercancía transportada garantice el pago del flete.

En lo que se refiere al tipo de transporte que implica diversos modos o diversos transportadores, conviene que se proceda a una clasificación previa, aún que sencilla, de las diversas modalidades de transporte de la que los operadores podrán echar mano para

dar respuesta al “puerta a puerta”:

- (1) El transporte multimodal en que a pesar de ser usado sólo un modo de transporte, nada impide a que haya operaciones accesorias que puedan incluir el depósito o la consolidación/desconsolidación de la carga;
- (2) El transporte sucesivo (o cumulativo) en que existe un sólo contrato pero diversos transportadores sucesivos, como es el caso de la CMR (cf. artículo 34) o del cabotaje consecutivo con un único contrato (conexión entre el continente y 2 o más islas con cambio del buque y del armador/fletador). La acción puede ser entablada en simultáneo contra todos;
- (3) La situación de subtransporte, con diversos transportadores subsecuentes, en que se mantiene, ante el expedidor, la calidad del transportador original y de su responsabilidad;
- (4) El transporte multimodal – en sentido amplio - en que la principal característica es el recurso a dos o más modos de transporte;
- (5) El transporte segmentado en que hay tantos contratos como modos de transporte y operadores constituyendo una “opción” para el cargador que no quiera elegir un sólo operador (cf. núm. 2 del artículo 3 de la Convención de Ginebra de 1980);
- (6) El transporte superpuesto (también llamado “combinado”) que consiste en vehículos o *trailers* cuya función es el transporte/remolque de las mercancías en una parte del trayecto por mar, ferrocarril, vía fluvial o por aire. Si la mercancía no ha sido descargada en el trayecto se aplica la CMR y lo mismo en caso de los *trailers* y de los remolques, lo que importa es si la mercancía permanece sin ser descargada aunque se pueda cambiar de vehículo de tracción. Esta es la modalidad comúnmente utilizada en las denominadas “autopistas del mar” que conectan/comunican, en la Unión Europea, las terminales de dos puertos (por ejemplo, de contenedores, “roll-on roll-off”, etc.) que se consubstancia en el referido “cabotaje” (“*short sea shipping*”);
- (7) El transporte “puerta a puerta” (o “door to door”) que corresponde al transporte multimodal en sentido propio en que existe en único operador responsable por todo el tráfico de la mercancía.

Sin embargo, que la regulación uniforme material del transporte multimodal sea suscrita por la gran mayoría de los Estados, tarda en llegar y hay, actualmente, una verdadera fragmentación de regímenes, agravada por diferencias significativas entre las convenciones modales.

Como bien refiere la doctrina¹¹⁰, hay que tratar el transporte multimodal de manera

De ahí el intento contenido en las RHaya de privilegiar los enlaces por vía marítima, dado el hecho de que el comercio marítimo abarca más del 80% de los cambios

110 GOMES, M. JANUÁRIO de la C., *Do transporte*, pps 388ss.

mundiales en volumen, y de establecerse el régimen de pequeños segmentos modales que se entrecruzan con el transporte marítimo. Es como si el contrato base estuviese “autorizado” a disciplinar pequeños segmentos complementarios del transporte marítimo, pequeñas “legs” en tierra.

Por otro lado, los puertos no pueden comportarse como “islas” (aisladas con dificultad de desembarque de las mercancías) y deben no sólo captar el tráfico de su “foreland” (es decir, de los buques que pasan en el mar por sus proximidades) como también conquistar su “hinterland” (es decir, ganando mercados en el continente adyacente al puerto).

SEGUNDA PARTE

II. SEGUNDA PARTE – LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. LA CONFIGURACIÓN JURÍDICA DEL PORTEADOR DE MERCANCÍAS

CAPÍTULO I - LAS MODALIDADES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

1. EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y EL FLETAMENTO

016. En términos históricos, el contrato de transporte marítimo y, más concretamente, la figura más frecuente utilizada - el fletamento (por viaje) - surgió en el comercio a partir del momento en que el comerciante no se vio obligado a acompañar a su mercancía, lo que originó numerosos acuerdos celebrados entre el armador y el cargador, previstos en una “*póliza de fletamento*”.

A finales de la Edad Media, se produjo un desarrollo considerable de la industria del transporte marítimo y cada puerto tenía sus propios usos y costumbres. En esa época, son varias las ciudades marítimas que contemplaban distintas disposiciones reguladoras que aparecen bajo la forma de “*Ordenanzas*”¹¹¹. La “*Ordonnance de la Marine*” de 1681, aprobada por iniciativa de Colbert, primer ministro del Rey Luis XIV, fue el primer documento que instituyó el contrato de fletamento, que ha venido a servir de modelo al Derecho marítimo.

En los edictos de las ciudades mediterráneas se alude a un miembro de la tripulación que controlaba el embarque de las mercancías (designado por “*scribanus*”, el escribano), identificándolas en un diario específico de a bordo - diario del buque - (“*log book*”) y tratando de mantener el registro actualizado. Los extractos de este diario que hubiesen sido entregados a los respectivos remitentes podrían ser considerados como los precursores del actual conocimiento de embarque pues cada lote de mercancías cargadas a bordo daba origen a un extracto del diario de a bordo.

Nos encontramos, en definitiva, frente al conocimiento como una prueba documental de que el capitán había recibido las mercancías a bordo, que representaba la mercancía y, en algunos casos, podría servir como contrato de fletamento y tomar el debido lugar en la carta respectiva. Según el “*Guidon de la Mer*”, el fletamento fue definido de la forma siguiente:

111 Siendo las más importantes la Ordenanza de PHILIPPE II, de 1563, sobre el comercio marítimo, la Ordenanza de Amberes, de 1570, sobre seguros marítimos, la Ordenanza de Amsterdam de 1598 y la Ordenanza de las Ciudades Hanseáticas, emitidas en Lübeck, en 1591. Aún hoy, en particular respecto a algunas Marinas de Guerra, el reglamento básico interno es designado por “*Ordenanza*”, en el caso portugués, la “*Ordenança do Serviço Naval*” (OSN), aprobada por Decreto del Ministro de la Marina núm. 44.887, de 20 de febrero de 1963, con numerosas modificaciones posteriores.

”Connoissement est la promesse particulière fait le maistre du navire de la réception de telle et telle sorte de marchandises appartenant à tel marchand, et fauttant de connoissements comme il y a diversité de personnes à elles appartiennent”.

En lo que atañe a la póliza de fletamento, la “*Ordonnance de la Marine*” de 1681 dispone lo siguiente:

«Toute convention pour louage d’un vaisseau, appelée charte-partie, ou affrètement nolissement, sera rédigée par écrit et passée entre les marchands et le maître ou les propriétaires du bâtiment».

A través de los años y hasta el siglo XIX, el fletamento se ha ido complicando en sus términos, y las cláusulas adicionales requerían prolongadas y complejas negociaciones entre las partes. Sin embargo, ha sucedido que el creciente desarrollo del comercio y del transporte marítimo han diversificado la variedad de los contratos, con una falta de uniformidad casi absoluta y, por eso, dificultando las negociaciones y la celeridad mercantil.

Al final del siglo XIX, la dispersión de pólizas ha desembocado en la necesidad de unificar los modelos de los contratos y, bajo el impulso de algunos grupos de armadores (y navieros) y de asociaciones del sector (como la BIMCO), han sido elaborados diversos tipos de pólizas de fletamento que fueron adaptadas al transporte de una gran variedad de productos, como el carbón, la madera, los minerales y el petróleo y sus derivados (en el transporte de gráneles).

A pesar de que las diversas pólizas de fletamento estén adaptadas a un tráfico bien definido, cada parte podría añadir o completar las cláusulas que vendrían a prevalecer sobre las cláusulas originalmente impresas¹¹². Hoy, las pólizas de fletamento son documentos pre-impresos en inglés, en los que los espacios en blanco pueden ser llenados por las partes, con lo que sea acordado. En ocasiones, el texto pre-impreso proporciona que se pueda proceder a una elección entre una o diferentes posibilidades que las partes puedan adaptar o completar por medio de cláusulas adjuntas¹¹³.

El transporte de mercancías por mar se desarrolla, genéricamente, utilizando los dos tipos de contratos (todos ellos, se designan, genéricamente, “*contracts of*

112 Para mercancías que no tienen una póliza de fletamento específica, ha sido creada la “*Baltic and International Maritime Conference Uniform General Charter*” (revista en 1922, 1976 y 1994), conocida a menudo por “*Gencon*”.

El término francés “*charte partie*” esta formado por dos palabras: la primera palabra “*charte*” – con fecha del siglo XIII - tiene su origen en la palabra latina “*charta*” que significa “el papel”; la segunda palabra “*partie*” viene de “*partir*”; no obstante, no en el sentido de movimiento pero sí de compartir (“*partager*” o en latín “*partiri*”) y, así, la carta era dividida y rasgada verticalmente en dos, ajustando una de las mitades a cada una de las partes. Para leer el contrato, tenían que juntar a las dos partes, es decir, las dos partes sólo se juntaban a la hora de la verificación de las responsabilidades de los firmantes.

113 Véase DESECK, P., “*Charterparties – Maritime Know How*”, Ostende, 2012, pps. 11ss, in <http://maritimeknowhow.com> o en <https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents.aspx> .

*affreightment*¹¹⁴ o contratos de utilización de los buques para el transporte de mercancías por mar): el fletamento por “póliza de fletamento” y el transporte bajo conocimiento¹¹⁵.

En el caso de la póliza de fletamento, en términos estrictos, el contrato es celebrado entre el fletante (armador o *shipowner* o, aún, *disponent owner*) y el fletador (o *charterer*) con el objetivo de la utilización de un buque – en su todo o en parte – para un viaje (por viaje), una serie de viajes (por viajes consecutivos), durante un determinado período de tiempo (a tiempo) o “*en casco desnudo*”¹¹⁶, cuyas normas son, genéricamente, dispositivas.

114 Véase HONAN, W. J., *Contract of Affreightment*, Istanbul, April 22, 2008, Holland & Knight LLP (presentación). El autor refiere la siguiente definición de lo que entiende ser el “CoA” en sentido estricto (el contrato de volumen): “*A contract between a vessel owner/operator and a charterer in which the vessel owner/operator agrees to provide tonnage, usually unnamed, and the charterer agrees to provide cargoes, usually bulk cargoes, from a specific place or places to another place or places during an expressly stated period of time*”. Es, por tanto, un contrato de media o de larga duración, con garantía de una determinada carga y tonelaje disponible, identificando los puertos de atraque, aunque en términos no definitivos y en una determinada zona geográfica. No sólo asegura el empleo/uso de la flota como el transporte en determinadas condiciones como permite, igualmente, rentabilizar la capacidad sobrante de los buques. Por otro lado, el cargador puede especificar el tipo de buques, dimensión y edad incluso sus nombres. Si el cargador no tiene la disponibilidad de colocar la cantidad de mercancía conforme a lo pactado, en condiciones normales, deberá pagar el flete en vacío correspondiente al producto del valor del flete por la cantidad mínima en falta (perspectiva del fletante) o el correspondiente a las pérdidas del fletante, sustraídas de las ganancias relativas al hecho de no haber realizado los transportes (perspectiva del cargador). Se puede también convenir en una indemnización por “*medio flete*”, cfr., artículo 685 del Código de comercio: “*En los fletamentos a carga general, cualquiera de los cargadores podrá descargar las mercaderías antes de emprender su viaje, pagando medio flete, el gasto de estibar y reestibar, y cualquier otro perjuicio que por esta causa se origine a los demás cargadores*”. En el comercio marítimo es una tradición con indudable expresión histórica. Véase GARCIA DE LA MADRID, M., *Historia de los tres derechos, romano, canónico y español o tablas cronológicas de los códigos y colecciones de todos tres, escritas en latín y castellano*, 1831, Madrid, a pps. 356, “*Si el fletador abandonar el fletamento sin haber cargado nada pagará (art. 764 del código (de comercio de 1829)) la mitad del flete convenido y el fletante quedará libre de las obligaciones que contrajo en el fletamento*”. Sobre el concepto de “*medio flete*”, véase la sentencia Sentencia Audiencia Provincial de Valencia núm. 13/2012, 18/01/2012. En esta Sentencia, se hay apreciado la decisión del Juzgado Mercantil 2 de Valencia que desestimó una demanda en reclamación de 287.500 USD a que ascenderían los medio fletes convenidos y no realizados, al amparo del artículo 688 del Código de Comercio.

115 Sin embargo, en el caso del conocimiento, conviene referir que ni siempre se asume como caracterizador de un tipo de transporte ya que, en algunos casos, este documento puede, sólo, servir como recibo de las mercancías embarcadas; en otros, puede aportar prueba de la existencia de una póliza de fletamento o de un contrato de transporte; y, finalmente, puede, aún, contemplar obligaciones específicas para el transporte y custodia de las mercancías embarcadas antes de su entrega.

116 El fletamento en casco desnudo (en portugués, “*fretamento em casco nu*”) corresponde a la modalidad “*bareboat charter*” que se distingue de la modalidad “*demise charter*” ya que, sólo en esta última, el fletante se obliga a proveer el buque armado y equipado. Véase LAVALL, M.V.P., “*El contrato de arrendamiento de buque*”, pps 571ss in “*Estudios de Derecho Marítimo*”, coordinación de J.L. GARCIA-PITA Y LASTRES, Aranzadi, Pamplona, 2012.

En el segundo tipo de contratos, es decir, en el transporte bajo conocimiento, el objeto es el transporte de una determinada mercancía, por viaje o durante un determinado período de tiempo y que se encuentra sujeto a normas imperativas (según las RHaya y las RHaya-Visby que, en el caso estadounidense, son aplicables por vía del *COGSA de 1936*¹¹⁷).

Diferente del transporte bajo conocimiento, el fletamento es un contrato negociado en el mercado, con sujeción, básicamente, a la oferta y la demanda y se encuentra regulado, sólo, por principios y por reglas generales de la contratación.

No obstante, el respeto por las normas de seguridad marítima ha exigido, cada vez más, el respeto por los referentes internacionales de los buques y de sus tripulaciones con la consecuencia de una progresiva uniformidad de las condiciones a bordo para todos los contratos de utilización de los buques¹¹⁸.

2. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y LA LEGISLACIÓN INTERNA EN ESPAÑA

017. Cada contrato de transporte de mercancías por mar (es decir, cada “*contract of affreightment*”) es negociado en base a un conjunto muy amplio de usos y de costumbres en el comercio marítimo que constituyen “*obligaciones implícitas*” y, a su vez, incorporadas automáticamente en el contrato, sin que deban existir disposiciones en contrario que sean acordadas por las partes¹¹⁹. A pesar de las

117 *Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (COGSA)*.

118 El más importante Convenio Internacional sobre esta materia – que empezó por tener su ámbito limitado a la seguridad de la vida humana en el mar – es el “SOLAS” (*Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*) de 1974. De hecho, de todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el SOLAS es el más importante y también uno de los más antiguos, habiéndose adoptado la primera versión del mismo en una conferencia celebrada en Londres en 1914. Fue el desastre del hundimiento del transatlántico *Titanic*, de la compañía *White Star*, durante su viaje inaugural en abril de 1912 en el que más de 1.500 personas perecieron, entre pasajeros y tripulación, lo que planteó tantas interrogantes acerca de la falta de normas de seguridad marítima efectivas.

119 Dado el período de investigación que ha sido prácticamente concluido en junio de 2014, advertimos que el análisis que presentamos es el que se planteaba antes de la vigencia de la LNM que básicamente se revocará, en septiembre de este mismo año, en relación a su *vacatio*, los preceptos aplicables del Libro III del Código de Comercio y de la LTM. Sin embargo, haremos una referencia dedicada a las modificaciones aportadas por la LNM, en particular, en el párrafo núm. 038 *infra*. En cuanto a los usos y costumbres marítimos, hay diversas obligaciones legales “implícitas” para el fletante/armador, como son garantizar la navegabilidad del buque, ejecutar el viaje con razonable diligencia, no desviarse de la ruta acordada y, al inicio de cada viaje, asegurar que el buque esté listo para el embarque de la mercancía y para iniciar el viaje, sin más preámbulos. Para el fletador/cargador, también recae la obligación de designar puertos seguros para las navegaciones y de no embarcar mercancías peligrosas (sin previo conocimiento y permiso del fletante).

Sobre las cuestiones planteadas entre fletamento y transporte, la jurisprudencia ha venido, cada vez más y progresivamente, a materializar una estructura común. Véase, por ejemplo, la Sentencia Tribunal de Cuenca, núm. 42/09, 22/11/2009. En esta Sentencia, se trataba de un contrato de compraventa, realizado en condiciones FOB: el vendedor se comprometió a la entrega de las

diferencias entre el transporte y el fletamento, éstas son figuras que han vivido – desde siempre – con una dependencia tal que es frecuente la confusión generada entre la naturaleza de los contratos con las responsabilidades de los varios intervinientes. Sin embargo, las diferencias que subsisten no deben rechazar a que puedan ser integrados en el transporte, en sentido amplio, como distintas modalidades¹²⁰.

El Código de Comercio, en su Libro III, regula los contratos especiales del comercio marítimo, a saber: fletamento, contrato a la gruesa o préstamo a riesgo marítimo y seguros marítimos. El fletamento está regulado como un contrato de transporte de mercancías por mar en los artículos 652 a 692 y 706 a 718, siendo, todavía, esencial la identidad del buque, lo que es distinto del transporte. Ya en los artículos 693 a 705

mercancías a bordo del buque corriendo con los riesgos y los costes del transporte hasta ese momento y, así, la venta se perfeccionó con el embarque de las mercancías. El Tribunal analizó el contrato de fletamento en el ámbito del “contrato de transporte marítimo” sin que, de hecho, se constate su existencia en sentido estricto (es decir, no se trataba de un transporte bajo conocimiento). De hecho, lo que hay, al contrario, es un conocimiento expedido al amparo de la póliza de fletamento. En este caso, las cláusulas de la póliza vinculan al tenedor del conocimiento ajeno al contrato (de fletamento) siempre que dichas cláusulas se incorporen al conocimiento de embarque, bien literalmente, bien por remisión a cláusulas concretas o, incluso, tratándose de pólizas uniformes o pólizas tipo por remisión genérica al conjunto de cláusulas pactadas en la póliza.

Sobre el transporte bajo conocimiento, véase Sentencia Audiencia Provincial de Madrid, núm. 72/2012, 05/03/2012. En esta Sentencia, se enunció la normativa aplicable al transporte marítimo de mercancías por grupos (el Código de Comercio, la LTM y los Protocolos Visby/SDR). Se trataba de un transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y en que se menciona las tres funciones esenciales del título: la prueba del contrato, el recibo de la entrega y el título representativo de las mercancías. Uno de los aspectos más importantes es la mención a la STS de 23 de noviembre de 1996 que consideró aplicable al representante del porteador (consignatario del buque) que actúa en nombre de éste y según resulta de los artículos 586 del Código de Comercio y 3 de la LTM, la misma responsabilidad del principal y en cuanto su representante, en relación a la mercancía transportada. Cuanto a la responsabilidad por retraso, la Sentencia sostuvo que, aunque las RHaya no sean aplicables, la LTM permite extender la aplicación del régimen uniforme a todo tipo de perjuicios que deriven del incumplimiento parcial de las obligaciones derivadas del transporte marítimo internacional de mercancías, tal como hoy se contempla expresamente en las RHamburgo y en las RRotterdam.

120 Excluyendo, naturalmente, el fletamento en casco desnudo dada la naturaleza del arrendamiento del buque, siendo obligación específica del fletador de armarlo y de equiparlo. Con un régimen idéntico a los proyectos antecedentes - designados por PLGNM y PLNM - el Proyecto de Ley de Navegación Marítima, que ha visto su reciente aprobación definitiva por las Cortes Generales, en 8 de julio de 2014, sancionándose como la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM) (cfr. BOE, núm. 180, Sec. I, de 25 de julio de 2014), refiere, en su Título IV – artículos 188 a 313 – que el fletamento (transporte) se configura como contrato de transporte, con un tipo contractual unificado. Se deja fuera de ese tipo legal la contratación de buques a otros fines distintos, como la investigación oceanográfica, tendido de cables y actuaciones de rompehielos. En definitiva, la Ley española de navegación marítima iba a concretar la “*summa divisio*” entre el transporte marítimo de mercancías (con diversas modalidades) y las otras utilidades del buque. A pesar de la LNM se refiere a la derogación del Libro III y de los artículos 19.3, 951 a 954 del Código de Comercio de 1885 y de la Ley de 22 de diciembre de 1949 (LTM), sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, la presente investigación se basa en una fase anterior a su vigencia a la orden jurídica interna. Sin embargo, el proyecto más reciente PLNM (de 2012) y que sigue siendo referente, es muy similar a lo que fue aprobado por las Cortes.

está regulado el contrato de pasajeros por mar sin concretarse el contrato de pasaje.

Aunque el Código no regula el fletamento por tiempo, admite que el flete pueda ser proporcional al tiempo del viaje. El transporte bajo conocimiento está regulado en la LTM de 1949 que exige, para su aplicación y entre sus demás requisitos, que el transporte tenga carácter internacional, es decir, el cabotaje nacional está fuera de su ámbito, rigiéndose por el Código de Comercio. De forma algo extraña y contrariamente a las RHaya y a las RHamburgo, la LTM exige, también, en el artículo 19, la identidad del buque al igual que, con relación al fletamento, ya lo hacía – pero ahora de forma coherente - el artículo 706 núm. 1 del Código de Comercio.

La regulación del Código de Comercio es idéntica a la preexistente en las *Ordenanzas de Bilbao* de 1737 y en el *Código de Comercio* de 1829, y no hace referencia a los demás contratos de explotación de los buques en una época de gran desarrollo del transporte marítimo, refugiándose en el concepto medieval del transporte-viaje. Ya entonces había sido posible regular el fletamento por tiempo, el contrato de remolque y el contrato de transporte por línea regular. No obstante, el régimen del fletamento por viaje tiene un carácter supletorio, en los términos del artículo 652 y, por eso predomina el principio de la voluntad de las partes.

Por ende, el sistema previsto en la LTM ha sido objeto de diversas críticas por seguir el régimen anglosajón, completamente distinto del sistema continental (utilizando las cláusulas de exoneración como elemento esencial para el transportador eximirse a sus obligaciones contractuales), y aplicárselo, sólo, a los conocimientos de embarque de transportes internacionales entre España y países que se considerasen vinculados a las RHaya y que las tuviesen incorporadas en su Derecho interno. Por otro lado, queda fuera, desde luego, el cabotaje interno e, igualmente, los transportes internacionales en que uno de los países no sea su suscriptor. De ahí que, en consecuencia y en los términos del artículo 96 de la Constitución Española y del artículo 1.5 del Código civil, puede defenderse que las RHaya-Visby implican la derogación tácita de la LTM. Sin embargo, el Protocolo de Visby ha ampliado el ámbito subjetivo, no importando para su aplicación la vinculación al Convenio tanto del país de origen como del país de destino.

Dejando de lado las especialidades que se han mencionado, el acervo normativo aplicable al transporte marítimo de mercancías está regulado en el Código de Comercio y en la LTM que incorpora las normas de las RHaya-Visby y del Protocolo SDR. Por todo ello, fácilmente se entiende que la oponibilidad de las cláusulas de los contratos con terceros quedará sujeta a la emisión del conocimiento y que, por esa razón, los fletamentos pueden coincidir con la emisión de aquel documento que puede hacerles una remisión general para las cláusulas de un determinado formulario (o “póliza”).

La responsabilidad del transportador no se encuentra restringida solamente al transporte propiamente dicho, sino también a la entrega del objeto al destinatario o al consignatario. Véase también que en el caso de averías/daños en las mercancías, el Código de Comercio – aplicable en el caso de que se trate, por ejemplo, de un

transporte marítimo interno - exige que se analice, en caso de comportamiento culposo del transportador, la responsabilidad del armador (en el sentido de “naviero” que es un empresario) en los artículos 587 y 588 y se conjugue con la responsabilidad del capitán prevista en los artículos 618 a 620, 809, 821 y 841. Diferentemente, la LTM, con respeto de las RHaya-Visby, estipula que el transportador sólo contestará por las faltas comerciales, exonerándose de las faltas náuticas de su personal dependiente.

El Código de Comercio declara que el fletante (el empresario del transporte marítimo, en la figura de “naviero”) es responsable por la custodia de la mercancía y, en esa medida, lo es también por el incumplimiento de esa obligación durante el período establecido contractualmente o, subsidiariamente, desde la entrega de la mercancía en la terminal o al costado del buque hasta la entrega en el puerto de desembarque, en los términos del artículo 619 del Código de Comercio.

También se expresa, en el Código, que es un sistema de responsabilidad por la culpa, en que el fletante responde del incumplimiento de sus obligaciones, con la inversión de la carga de la prueba como se deduce del artículo 620, lo que significa que los daños le son imputables, excepto si hay que probar que han ocurrido con completa ausencia de culpa propia como es el caso de la “*fuera mayor*” en sentido amplio (como el caso inevitable y/o fortuito) y de los defectos de la propia mercancía¹²¹.

No obstante, a primera vista, la aplicación de las RHaya-Visby no excluye la aplicación del Código de Comercio porque, por un lado, no se consagra, en cada uno de ellos, un sistema completo y, por otro, hay una coincidencia sustancial entre el párrafo segundo del artículo 586 de aquel Código y el artículo 3 de la LTM¹²².

En resumen, en el actual marco interno, el *bareboat charter* no está, específicamente, regulado y se aplica analógicamente el régimen del Código Civil sobre arrendamiento de cosas. Pero el contrato de fletamento está regulado en el Código de Comercio sólo en la modalidad por viaje y, en lo que se refiere al transporte de mercancías bajo conocimiento, ya que el conjunto de normas aplicables a su regulación depende de la internacionalidad del contrato. Por tanto, lo que podemos afirmar rotundamente es que el fletamento de buques, previsto y regulado, está destinado al transporte de mercancías por mar y, por eso, corresponde a una modalidad de transporte, aún no sometida a un régimen imperativo.

En un nuevo marco regulador y en lo que se refiere a los “*contratos de explotación*”

121 Véase, inter alia, sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 21/02/2008 y sentencia Audiencia Provincial de Madrid núm. 256/2012 de 21/09/2012. Sobre las fases distintas del transporte marítimo, véase Sentencia Audiencia Provincial de Alicante, núm. 122/11, 11/03/2011. En esta Sentencia, se decidió que las partes pueden pactar el régimen contractual que estimen pertinente al margen de la normativa de las RHaya en especial para las fases distintas a las marítimas propiamente dichas y, en el caso, se demostró que se trataba de un transporte multimodal y, en calidad de tal, la naviera, como porteadora contractual, asumió la obligación de ejecución global del contrato y de subcontratación en caso de carecer de medios propios.

122 Véase, inter alia, sentencias de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de 18/06/1996 y 20/12/2006.

de buques”, las opciones legislativas a tomar serán, esencialmente, las siguientes: ampliar el concepto de fletamento de modo que incluya todos los contratos, fuesen o no de transporte, con la vulnerabilidad de la existencia de regímenes jurídicos distintos; o mantener la definición de fletamento asociada al contrato de transporte marítimo de mercancías, con distintas modalidades, incluyendo el transporte bajo conocimiento y, complementariamente, reconocer, autónomamente, otros tipos de contratos, como son, el arrendamiento de buques (o el fletamento en casco desnudo), el remolque y el transporte de pasajeros.

Esta última opción fue la vía sostenida desde el anteproyecto de 1996 de la autoría de la Comisión General de Codificación y que se mantiene desde ahí en todos los proyectos, incluso el PLNM y en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima, aprobado definitivamente por el Congreso de los Diputados, el 8 de julio de 2014.

3. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN PORTUGAL. EL RÉGIMEN “RODIÈRE” DE 1986.

018. En Portugal, el Código de comercio (CCom) no ha definido el contrato de transporte pero ha estipulado el régimen general aplicable a los contratos de transporte por carretera, ferroviario y fluvial, consagrando la especialidad del contrato de transporte ferroviario (no parece existir razón para que no se extienda el artículo 393 al transporte por carretera y fluvial) y dando, así, autonomía al régimen del transporte marítimo. El régimen del contrato de transporte configuraba un negocio bilateral entre transportador y expedidor/cargador en el que aquél se obligaba a transportar una mercancía de un lugar al otro, por medio de pago de flete.

A lo largo de los años, el contrato de transporte marítimo ha creado sus especialidades en relación al transporte, en virtud de la propia autonomía del Derecho marítimo, tanto en sus legislaciones internas como en sus instrumentos internacionales. No obstante, hasta 1986, Portugal no tenía, en su Derecho interno, autonomía en la regulación del contrato de transporte marítimo, una vez que se refería a dicho contrato, de forma sectorial, en los artículos 538 hasta 540 del Código de comercio, preceptos que, no obstante, fueron expresamente derogados por el *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro*, relativo al transporte de mercancías por mar¹²³.

123 En el preámbulo de la citada norma lusa – verdaderamente, doctrinal – que se hace referencia como el *Decreto Lei núm. 352/86, de 21 de outubro*, sobre el transporte de mercancías por mar y con relevancia especial por el presente título, se expresa (subrayado nuestro):

“... 2. O elemento matricialmente determinante da distinção entre o transporte de mercadorias e o fretamento é o de que ao primeiro se refere a uma carga e ao último a um navio; el fretador/afretador não assume qualquer obrigação direta em relação às mercadorias transportadas, não estando, pois, automaticamente responsável pela sua perda o avaria, tendo que demonstrar que havia incorrido em culpa. No entanto, o nosso Código Comercial, na esteira da Ordenança de Colbert de 1681, não sendo substancialmente alterada pelo Código francês de 1808, faz tábua rasa da referida distinção.

É verdade e está claro que assim oensem. O fretamento a tempo era, pois, uma realidade desconhecida; de aí que o tipo de fretamento projetado no Código de Veiga Beirão tinha sido o fretamento por viagem. E, por isso, se considerou comum a ele, todas as modalidades de fretamento

assim como a problemática das estadias e sobre-estadias ou atrasos (artigos 541, núm. 7, y 545), que só abarca a razão de ser no fretamento por viagem. Por isso, se o artigo 546 fala do contrato de fretamento «ao mês e o por período determinado», está claro que o faz só por necessidade de cálculo do frete.

Significativamente, foi na legislação francesa de 1966 que primeiro se acolheu a não sobreposição das geografias normativas dos contratos de transporte de mercadorias e de fretamento; era essa, como se sabe, a insistente lição de Rodière. As realidades práticas e económicas apontavam para a distinção, que alguma doutrina pressentia já e cujas raízes eram detetáveis no século XVI. O certo, porém, é que a completa interação dos dois conceitos passou, até Rodière, como moeda corrente. E, nessa confusão, o peso do prestigioso. Ripert mostrou-se decisivo; para ele, os dois conceitos eram reversíveis; se, por um lado, asseverava que o fretamento era um contrato de transporte, afirmava, por outro, que «qualquer contrato que tiver por objeto o transporte de mercadorias por mar é um fretamento».

Preponderava na base de tal infixidez a circunstância, já aduzida, de no século XIX o fretamento a tempo não ser uma realidade praticada. Ora o fretamento por viagem tem a ver, como o transporte, com a deslocação de uma carga de um local para outro. O que acontece é que a prestação nuclear do fretador consiste em fornecer um navio em bom estado de navegabilidade, cuja gestão náutica lhe continua a pertencer. Aliás, ainda hoje os dois contratos - o fretamento por viagem e o transporte - ficam paredes meias; no dizer de Jacques Potier o fretamento por viagem está tendencialmente ameaçado da suspeita de encobrir um verdadeiro contrato de transporte (em *Études offertes à René Rodière*, 1981, p. 465). Mas, até por isso, a distinção será mais veementemente necessária, que as regras legais do transporte são quase sempre injuntivas, o que não acontece no fretamento”.

Y más adelante:

“... Não obstante no recibo ou conhecimento de carga a que alude o n.º1 do artigo 5 se dever mencionar o nome do navio transportador, prevê-se no artigo 12 a substituição deste, se o transporte se puder processar em condições idênticas. O que bem se compreende, já que o navio é apenas um elemento essencial no contrato de fretamento.

Quanto ao artigo 7, afigurou-se não ser de figurar um regime específico para aqueles casos em que, nos termos do contrato de transporte, o carregador ou o destinatário ficam com o encargo de promover as operações de carga e de descarga, por eles ou através de operador portuário ou outro agente. É que, muito em síntese, tudo aponta para que as cláusulas FIO (free in and out), ou FIO stowed (ou FIO stowed and trimmed), não devam ter como efeito a exoneração da responsabilidade do transportador.

O sentido do n.º2 do artigo 25 é o de validar as chamadas reservas «quantitativas» (de que é característico exemplo a cláusula said to contain) naqueles casos concretos em que as declarações do carregador não sejam controláveis. A situação, perspetivada já no núm. 3 do artigo 3 da Convenção de 1924, passou a assumir especial relevo com a utilização dos contentores. Realmente, sob pena de desorganizar por completo a sequência do transporte, eliminando as vantagens que advêm da contentorização, não será dado ao transportador, muitas vezes, verificar o conteúdo dos contentores; terá de aceitar as indicações prestadas pelo carregador ou por quem o substitua. A validade da reserva dependerá, no entanto, da «verificabilidade» de tais indicações, em termos de razoabilidade.

6. Na hipótese de um conhecimento emitido ao abrigo de uma carta-partida, esta não é oponível ao terceiro portador do conhecimento. Poderá acontecer, na prática, que algumas das cláusulas da carta-partida sejam reproduzidas no conhecimento ou, mesmo, que ela seja formalmente anexada a este; tudo se passará, então, no âmbito da interpretação da vontade das partes e da aplicação da lei. Ou seja: tudo estará, em tal caso, em determinar qual o sentido útil do conhecimento, em consonância com as regras legais aplicáveis ao contrato de transporte.

Poderá ainda suceder que, no domínio das relações de fretamento, o (a)fretador entregue um conhecimento ao (a)fretador, por isso ter sido convencionado na carta-partida. A questão apenas terá razão de ser no fretamento por viagem, já que no fretamento a tempo e, por maioria de razão, no

fretamento em casco nu, a gestão comercial do navio se transfere para o afretador. O que se passará então é que, perante terceiros, o fretador assume um estatuto análogo ao do transportador, com os corolários daí dimanáveis.

7. É frequente a dificuldade em efetivar a responsabilidade do transportador, até porque a identidade deste nem sempre resulta dos documentos de transporte; para obviar a este negativo estado de coisas dão-se agora significativos passos (como no núm. 5 do artigo 8 e nos n.os 1 e 2 do artigo 10). O certo, no entanto, é que os mecanismos de tutela de la boa-fé previstos neste artigo 10 não serão, em muitos casos, só por si operantes; isto porque, ainda havendo responsabilidade, no haverá património respondente conhecido.

Parece, em tais hipóteses, de convocar a responsabilidade do próprio navio; de aí a solução estabelecida no artigo 28 Subjacente a elas não estará uma razão coincidente com a que determinou o núm. 1 do artigo 492 do Código Comercial. Com efeito, neste preceito é responsabilidade do comandante que se propaga ao proprietário do navio. Ora o que justificará o artigo 28 será a circunstância do próprio navio ser, na sua atividade, um criador de riscos de mar; estará mesmo aí uma das especificidades do direito marítimo, como ajustadamente salientou Raymond Achard no comentário crítico à decisão do Cour de cassation de 10/05/1983 (*Le DMF*, 1984, pps. 59ss)”.

La diferencia existente entre el fletamento y el transporte bajo conocimiento se basa en el distinto objeto de las figuras. Pero, en el primero, el fletante por viaje (y, a su vez y en parte, el fletamento por tiempo) asume una posición jurídica similar al transportador lo que, a su vez, iba producir el decaimiento de las diferencias cuando se trata del transporte de mercancías. Por otro lado, la dificultad en la identificación del porteador lleva a un cada vez mayor alcance de la responsabilidad al “transportador efectivo” (“*actual carrier*”). Si el cargador entrega un conocimiento al fletante (respecto a la mercancía que iba a transportar), éste se comportará como si se trata de un transportador. Respecto a la identificación del transportador, véase CARBONE, S., CELLE, P., LOPEZ DE GONZALO, M., *Il Diritto Marittimo - Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4ª ed., G.Giappichelli ed., Torino, 2011, pps. 298-302. Véase, *inter alia*, respaldando la presente tesis de una progresiva aproximación de los conceptos de fletamento (para el transporte de mercancías) y transporte, la Sentencia Tribunal de Cuenca, núm. 42/09, 22/11/2009.

En cuanto a la cuestión de la distinción conceptual entre fletamento y transporte, referido por AIRES, S., *Conhecimentos de carga electrónicos – contributo para a configuração da sua emissão e circulação no Direito português, Dissertação de mestrado*, FDL, Lisboa, 2009, pps 84ss (policopiado), MÁRIO RAPOSO entiende que el contrato de transporte se concreta en el CCom como una modalidad de contrato de fletamento (por viaje), véase “*Estudos sobre o Novo Direito Marítimo - realidades internacionais e situação portuguesa*”, Coimbra, Coimbra Editora, 1999, pps. 229-245 y 312ss. Nosotros hemos añadido, a su vez, con criterio diferente al del ilustre Decano (en ob. cit., pps.23ss) que, a pesar de que las modalidades de fletamento se encontraren previstas en el vigente art 542 del Código de Comercio luso, “fretamento” corresponde a la designación genérica para “modalidades de transporte”, cubrir todas las “variedades de transportes marítimos”. Para defender esta valoración ha contribuido el hecho de que el CCom remite la regulación de los transportes marítimos a las disposiciones aplicables del Libro III (§4 del vigente artículo 366), dónde se encontraba regulado el fletamento, cfr. AZEVEDO MATOS, *Princípios de Direito Marítimo*, vol. II, Ática, Lisboa, 1958, pps. 14ss. Sobre la evolución del Derecho Comercial Portugués, véase COELHO, C. OLIVEIRA, *Três datas, um século de direito marítimo. Esboço de evolução do direito comercial marítimo no século XX*, in *Estudos em Homenagem ao Doutor Inocêncio Galvão Telles*, Vol. I – Direito Privado e Vária, Almedina, Coimbra, 2002.

Véase igualmente cuanto a la relación entre transporte y fletamento y ya con una visión prospectiva de las RRotterdam, SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías – Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, 2ª ed., Aranzadi, Navarra, 2010, pps. 142-143, y la figura del fletante como transportador en las pps.169 ss. RECALDE CASTELLS, A., *Los contratos de utilización del buque* in EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M. (coord.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, 1ª

ed., Aranzadi, Vitoria, 2006, pps. 251-287, refieren un conjunto amplio de argumentos para clasificar el fletamento como un contrato de transporte, sea para el fletamento por viaje, sea para el fletamento por tiempo. Añaden también que en los modelos BIMCO las obligaciones asumidas por el fletante son típicas de un transportador, hasta incluso para el fletamento por tiempo. También la gran mayoría de los ordenamientos optan por identificar en una sola naturaleza las diversas modalidades de contratos a través de las cuales se ejecuta el transporte de mercancías por mar. En Reino Unido, por ejemplo, los contratos de utilización de los buques son conocidos por “*charter party*” y se diferencian por la transferencia (o no) de la posesión del buque: en el primer caso, charter by demise (o “fletamento en caso desnudo” o “arrendamiento del buque”), concediendo la calidad de armador al fletante (charterer, hire, lessee); en el segundo, charters not by way of demise, lo que significa que el fletador (shipowner) – que cede el buque - mantiene la calidad y las funciones de armador. La distinción recae en la existencia (o no) de control sobre toda la tripulación por parte del fletante. En caso de los *charters not by way of demise*, es más claro que se tratan de contratos de transporte.

También la doctrina alemana clasifica el fletamento como una modalidad de transporte marítimo, debatiéndose, sólo, el caso del cargador utilizar el buque para transportar mercancías de terceros que algunos autores clasifican como un contrato mixto de labor y de arrendamiento. Sin embargo, frente a los terceros, como el cargador contesta siempre como transportador, resulta preferible autonomizar los dos contratos de transporte (*idem*, pps. 259).

En lo que respecta a Italia, sectores muy relevantes de la doctrina decidirán clasificar el noleggio – incluyendo el fletamento por tiempo – como una modalidad de transporte marítimo (*ibidem*, citando ROMANELLI, ZUNARELLI y TULLIO, aunque reconozcan, así como nosotros, que el *Coddice della Navigazione* impide, *de iure*, tal criterio).

Así, la tesis autonomista transporte/fletamento en el sentido más puro – que concreta una segmentación aislada entre el fletamento y el transporte – está, hoy, restringida, esencialmente, al sistema francés (siguiendo la Ley de 1966 que diferencia el arrendamiento del buque, el transporte y el fletamento - por viaje o a tiempo) y al sistema portugués (cfr. *Decreto Lei núm. 352/86, de 21 de outubro* y *Decreto-Lei núm. 191/87, de 29 de abril*). En estos, el fletamento sería un contrato destinado a cargas de mercancías homogéneas en un buque definido mientras que el objeto del contrato de transporte no es el buque, sino las mercancías heterogéneas que se entregan al transportador, cfr. RODIÈRE, R., PONTAVICE, E., *Droit Maritime*, 12a ed., Dalloz, Paris, 1997, pps. 265ss.

En la reglamentación del fletamento luso (cfr. *Decreto Lei núm.191/87*) – y en el ámbito de las mercancías - las tres especies pueden ser reconducidas, básicamente, a dos tipos: al transporte (fletamento por viaje y en cierta medida, a tiempo) y al arrendamiento (fletamento en casco desnudo). En Italia, el propio *Codice della Navigazione* sólo conoce el fletamento por viaje y a tiempo – designado por *noleggio* – habiendo sido añadido la *locazione di nave*. Y, por ello, se reconoce que las *voyage charterparties* (o pólizas de fletamento por viaje) son verdaderos contratos de transporte.

En el *Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Portugal)*, de 02/06/1998 de Portugal, proc. núm. 293/98 (in GOMES, M. JANUÁRIO de la C., “*Direito Marítimo – Jurisprudência selecionada para as aulas práticas*”, AAFDL, Lisboa, 2002 y en el BMJ 478, pps397ss), aunque con alguna reluctancia en admitir la interacción de conceptos frente a la “*Legislación de MÁRIO RAPOSO*” que se ha concretado como uno repositorio de RODIÈRE, se sorprende un conjunto muy largo de expresiones que van a respaldar las claras “*zonas de secância*” (cfr. 4.4), pues no es posible analizar el fletamento sin el respectivo “desplazamiento de la carga” (síntesis, punto V “in fine”) como fin último del contrato. Y, por eso, es poco importante desarrollar y concretar la “prestación nuclear del fletador” con el enfoque en el “suministro del buque”. Y la sentencia, con una interpretación vacilante, se respalda, también, en la doctrina francesa pré-RODIÈRE, expresando que, para RIPERT, las figuras conceptuales de fletamento y de transporte se quedaban reversibles y que, así, debería prevalecer el concepto de fletamento-transporte (cfr. 4.2). En la citación de EMMANUELLE DU PONTAVICE, se distingue un fuerte intento de armonización con RODIÈRE, pero se iba en la dirección contraria, expresando que, en el fletamento por viaje, el transportador asume la obligación

En Portugal, el contrato de transporte marítimo constante del CCom asumía una naturaleza híbrida con el fletamento (por viaje), pues podría ser realizado bajo la forma de fletamento - por póliza de fletamento (*“charterparty”*) - o de transporte bajo conocimiento (*“bill of lading”*). Todavía, el transporte marítimo no constituía una “modalidad de fletamento”, ya que éstas estaban, expresamente, previstas en su artículo 542¹²⁴.

Según el Ministro Portugués VEIGA BEIRÃO y mentor del CCom¹²⁵, habría que enfocar las diferencias entre “alquiler” y “transporte” de la siguiente forma:

(1) El caso de un buque asignado por el propietario a otro para que este proceda a armarlo y equiparlo configuraba un “alquiler”; y

(2) Un buque armado por el propietario, destinado al transporte de “mercancías ajenas”, cumpliría un sencillo contrato de transporte, cuyo título es el conocimiento (de embarque), sinónimo de póliza de carga, especie de cédula, con fórmulas impresas, firmado en cierto número de ejemplares por el capitán, y donde éste reconoce haber recibido las mercancías para trasladarlas por medio de un flete, con la obligación de entregarlas a quien el cargador o el remitente (expedidor) lo especifique (un verdadero contrato de transporte marítimo).

VEIGA BEIRÃO concluía que en virtud de la *“incompatibilidade entre o aluguer e o transporte marítimo”*, excepto cuando el propietario del buque lo cediese a otro para armarlo y equiparlo y, también, lo *“usar”* y, en este caso, ya no se trataría sólo de transporte *“visto trespassar-se o uso e fruição de certo navio”*.

Posteriormente, AZEVEDO MATOS¹²⁶ ha mencionado que *“o contrato de frete é um contrato complexo e que participa do arrendamento, da prestação de serviços, do depósito e do transporte, sendo este o elemento característico e diferencial”*.

Y continuaba:

“Daqui resultando que, se a embarcação for cedida sem obrigação de transportar nem de prestar serviços, não ha um fretamento, mas sim um contrato diferente, a que os ingleses chamam “time charter” também conhecido por “imbrago”, em virtude do qual o navio é cedido, sem equipagem ou equipado, sendo o afretador-arrendatario quem, para com a tripulação e terceiros, figura como dono aparente”.

de transportar mercancías, obligación esta en todo idéntica aquella otra del transporte bajo conocimiento. No obstante, en el primer caso, surge la obligación accesoria de colocar a la disposición del fletador un espacio bien definido para recibirlas (cfr. 4.2 “in fine”). Cfr. aún *Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Portugal)*, de 19/02/1987, BMJ núm. 364, 1987, pps. 879ss. Véase BASTOS, N. M. CASTELLO-BRANCO, *idem*, pps. 191-201.

124 Estas modalidades eran las siguientes: por todo el buque (redondo), por una parte del buque, por uno o más viajes, a la carga o por objetos determinados o designados.

125 BEIRÃO, VEIGA., *Direito Comercial Português-Esboço do Curso*, pps 146ss.

126 AZEVEDO MATOS, *Princípios de Direito Marítimo*, vol. II, Edições Ática, pps 14ss.

RIPERT¹²⁷ tenía una visión diferente y distingue fletamento de transporte de la siguiente forma (traducción hecha en portugués):

1. *“Poder o dono do navio utilizá-lo no transporte de coisas suas ou no seu serviço ou em transportar mercadorias de outrem, chamando-lhe então fretamento (total ou parcial, por viagem ou a tempo determinado); y*
2. *Poder utilizá-lo para conduzir mercadorias por mar, sob conhecimento, transporte destacado do anterior e do qual desapareceu a ideia de arrendamiento”.*

Y sigue:

- 1) *“O proprietário pode também entregar o navio a um afretador, para a sua exploração (armador-afretador), e se este contrato é feito por certo tempo tem, na prática, o nome inglês de “time charter”; o*
- 2) *Entregá-lo sem equipagem, não se ocupando da sua exploração, e haverá*
- 3) *“fretamento em casco nu”;*
- 4) *Pode ainda afetá-lo ao transporte de passageiros;*
- 5) *E pode, enfim, afetá-lo em operações comerciais, tais como o reboque, assistência e salvação, pilotagem, pesca, etc., casos estes em que não haverá fretamento”*¹²⁸.

De este análisis, comprobamos la imprecisión terminológica entre el “fletamento por tiempo” y el “fletamento en casco desnudo”: la “explotación de un buque” por el fletador/armador no es lo que sucede en el fletamento por tiempo (aunque la gestión mercantil le pertenezca) ya que la tripulación es gestionada por el fletante. La especialidad, de este caso, se caracteriza por el período de disponibilidad del buque por el fletador para transportar mercancías en una determinada región geográfica, debiendo el flete ser cobrado en función del tiempo (y no de la carga transportada).

En Portugal, a partir de 1986, con la publicación de diversas normas, iniciadas por MÁRIO RAPOSO, en su cualidad de Ministro de la Justicia, el contrato de transporte marítimo ha sido rechazado – en definitiva y herméticamente – del ámbito del contrato de fletamento, cuya autonomía y total segmentación era reclamada,

127 RIPERT, G., *Droit Maritime*, t. II, *cit.*, pps 1336ss.

128 Y sigue RIPERT (traducción hecha en portugués): *“O Código Comercial, tal como as legislações estrangeiras, supõe que o dono do navio é, ao mesmo tempo, o armador. Algumas vezes, porém, o proprietário aluga-o a um terceiro a fim de este o explorar, tornando-se o seu locatário o próprio armador. A locação do navio, quando não constitua fretamento, não está prevista pela lei marítima, sendo então preciso aplicar as regras do Direito Civil, sobre a locação de coisa mobiliária. O barco continua a viajar em nome do dono, responsável para com terceiros, mas o armador tem a direção da exploração. A isto chama-se, em Inglaterra, “owner pro tempore”. Por vezes, desconhecendo-se a natureza deste contrato chama-se-lhe fretamento total. Ora, este existe quando o proprietário equipa ele próprio o navio e o põe à disposição de terceiros. É certo que no “time charter” o referido proprietário nem sempre o equipa, como sucede no fretamento a casco nu, entregando-o a um armador para o equipar. Mas, nestes casos, aquele não deixa de praticar um ato de exploração e é, consequentemente, um armador. Ao contrário, o dono de uma embarcação, ao alugá-la a terceiro, para este a explorar, não é comerciante, não podendo esta locação ser fretamento”.*

especialmente, por la doctrina y legislación francesa (desde 1966, sobre la influencia de la dogmática de RODIÈRE y contrariando el *status quo* de RIPERT).

De iure constituto, a su vez, los contratos de transporte y de fletamento tenían distintos objetos, con regímenes de responsabilidad sobre la carga igualmente diferentes. Siendo en el contrato de transporte la responsabilidad por el traslado de las mercancías objeto del contrato; En el fletamento, la responsabilidad es por los daños en la carga sólo en caso de culpa acreditada (pues el objeto del fletamento es el buque o parte de él).

En la práctica, la confusión terminológica entre el transporte y el fletamento ha tenido su origen en el siglo XIX, cuando, sólo, se conocía el “*fletamento por viaje*” (y no el fletamento por tiempo) y que constituye un contrato con algunas características comunes¹²⁹ al contrato de transporte, como pasó en España bajo el Código de Comercio de 1885. Además, actualmente, para muchas legislaciones, el fletamento (para el transporte de mercancías) es considerado una modalidad de transporte, tal y como las propias RRotterdam implícitamente estipulan, según lo dispuesto en el contenido del artículo 6, como se concreta en el Título IV – cfr. artículos 203 a 210 – de la Ley de Navegación Marítima.

A pesar de eso, en lo que respecta al transporte de mercancías y sin poner en tela de juicio un objetivo similar de las partes contratantes, hay una diferencia específica entre el fletamento (por viaje) y el contrato de transporte: en el primero, la prestación esencial del fletante es la de suministrar un buque en óptimas condiciones de navegabilidad cuya gestión náutica le pertenece y sólo de modo accesorio esa prestación incluye el desplazamiento de la mercancía que, a su vez, constituye la prestación esencial del segundo contrato.

La definición de “contrato de transporte marítimo de mercancías”, establecida en el artículo 1 del *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro*, se expresa de la siguiente forma:

“O contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de um porto para porto diverso, por meio de uma retribuição pecuniária, denominada frete”.

En lo que respecta a los Convenios Internacionales actuales, sólo las RHamburgo definen el contrato de transporte marítimo, en su núm. 6 del artículo 1, en los siguientes términos (traducción en portugués):

“Contrato pelo qual o transportador se obriga, por meio de o pagamento de um frete, a transportar mercadorias por mar de um porto para outro; no entanto, um contrato que implique um transporte através de qualquer outro meio físico (que não pelo mar) não é

129 En líneas generales, lo indica el preámbulo doctrinal del *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro*, en que se añade, igualmente, que, “no dizer de Jacques Potier, o fretamento por viagem está tendencialmente ameaçado da suspeita de encobrir um verdadeiro contrato de transporte (en “*Études offertes à René Rodière*”, 1981, pps.465). Mas, até por isso, a distinção será mais veementemente necessária, já que as regras legais do transporte são quase sempre injuntivas, o que não acontece no fretamento”.

*considerado como um contrato de transporte marítimo para os fins da presente Convenção exceto na parte em que o transporte se efetue por mar”.*¹³⁰

Hay que hacer notar que, de forma innovadora, en la segunda parte de la norma, está salvaguardada y respaldada la aplicación excepcional del régimen del transporte marítimo en los contratos multimodales. En los demás, la definición corresponde al contenido ya presentado.

La distinción entre transporte y fletamento debe, igualmente, ser concretada basándose en el concepto de fletamento vigente en la legislación portuguesa (que no difiere entre sí de la concepción ya hecha anteriormente). Desde luego, el contrato de fletamento está documentado por una póliza de fletamento (“*charterparty*”), que no constituye un título de crédito, de ahí su diferencia esencial del conocimiento de embarque (“*bill of lading*”) en el contrato de transporte, que es libremente negociable y que desempeña, igualmente, otras funciones. El transporte bajo conocimiento sólo empieza con la emisión de aquel título de crédito cuyo beneficiario será el destinatario, siendo posible desarrollar una cadena cambiaria de endosos que empieza con el cargador y por la que el transportador sigue siendo responsable como el principal obligado cambiario.

De forma diferente de otros títulos de crédito de naturaleza constitutiva (como una letra de cambio), el conocimiento de embarque (tal como la guía de transporte) asume una naturaleza meramente declarativa, lo que no le retira su característica de título de crédito en el derecho cartáceo. Incluso hay países, como Alemania, en que la tradición y la tutela de la apariencia de buena fe hacen que la transacción de estos títulos declarativos se pueda realizar sin la entrega (o tradición) de las mercancías.

Desarrollando un poco más los conceptos¹³¹, en Portugal, el contrato de fletamento es, hoy, definido en los siguientes términos:

Contrato pelo qual o fretador se obriga em relação ao afretador a pôr à sua disposição um navio, ou parte dele, para fins de navegação marítima, por meio de uma retribuição pecuniária denominada frete.

130 Las Reglas de la Haya de 1924 consideran, en la letra b) del artículo 1, un cortísimo objeto del Convenio, añadiendo que la designación del contrato de transporte somete el contrato de transporte probado por un conocimiento o por cualquier documento similar que sigue sirviendo de título del transporte de mercancías por mar y, igualmente, el conocimiento o documento similar bajo una póliza de fletamento, siempre que este título sea regulador de las relaciones entre el armador y el porteador del conocimiento. Y, en lo que atañe a la duración, en la letra e) se expresa entre la carga en el buque y su descarga – en la terminal portuaria. Véase igualmente SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías – Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, 2a Ed., Aranzadi, Navarra, 2010, pps.611 en la cual se desenvuelve el concepto de contrato de transporte marítimo en las RHaya y en las RHamburgo así como en BONASSIES, P. & SCAPEL, C., *Traité de Droit maritime*, 2ème éd., LGDJ, Paris, 2010, pps. 598-608 en la cual se sintetiza la evolución del cuadro del transporte marítimo de mercancías, desde las RHaya hasta las RRotterdam, incluyendo la legislación francesa e, en particular, la ley de 18 de junio de 1966 que autonomizó, de forma rigurosa, el fletamento del transporte, como se ha subrayado.

131 En los términos del dispuesto en el artículo 1 del *Decreto-Lei núm. 191/87, de 29 de abril*.

La prestación esencial del fletante es la de suministrar un buque en buenas condiciones de navegabilidad (cuya gestión náutica sólo no le pertenecerá en el fletamento en casco desnudo) y sólo, subsidiariamente, el desplazamiento de la mercancía embarcada.

La disposición legal lusa de 1987 establece las tres modalidades posibles de fletamento: por viaje, por tiempo y en casco desnudo. En el fletamento por viaje, los viajes son prefijados, las mercancías son determinadas específicamente y el fletador detenta la gestión náutica y mercantil¹³².

En el fletamento por tiempo, se dispone la utilización temporal del buque con algunas limitaciones materiales (como las áreas geográficas y las mercancías prohibidas según lo dispuesto en el artículo 23), el fletador detenta la gestión náutica del buque (en los términos del dispuesto en el artículo 23 y, que por eso, el capitán y la tripulación tienen un vínculo laboral con él).

Sin embargo, en el fletamento por tiempo, es el fletador (el utilizador del buque) quien detenta la gestión mercantil y, de esta manera, para algunos autores, se asume, también, como “armador”. Tal como ya hemos sostenido, el fletante, al detentar solamente, la disponibilidad mercantil del buque - y que se concreta en la mera indicación de los puertos y de las fechas de llegada y de salida en un área geográfica limitada¹³³ - asume una posición jurídica no muy diferente de un fletamento por

132 El gestor mercantil asume la exploración comercial del buque y procede a su armamento. Más comúnmente, los tripulantes no tienen vínculo laboral con el gestor mercantil ya que aquellos integran la figura del equipaje y no aquella otra del armamento - que se refiere sólo a las responsabilidades que visan el estado de navegabilidad del buque.

133 Las normas lusas vigentes, y que se expresan en el *Decreto-Lei núm. 196/98, de 10 de julho (actividades dos transportes marítimos)*, van a definir, en el núm. 2 del artículo 1, “armador” como la persona que explora buques de comercio, propios o de terceros, como fletador a tiempo o en casco desnudo, con o sin opción de compra o como locatario. Esta disposición consagró un concepto muy amplio de “armador” en la cual se superan algunas limitaciones de acceso a las ayudas financieras y a otras ventajas (cfr. artículo 8). La exigencia sustancial de “flota propia” ha sido superada pero el concepto de “armador” adoptado, no siendo ni preciso ni adecuada al caso del fletamento por tiempo. Así, es discutible que el fletador por tiempo, sólo con la gestión mercantil, se deba considerar “armador” pues “no explora” el buque en sentido de “poseedor” (o *disponent owner*) como lo hace en el fletamento en caso desnudo.

De una forma incoherente con el concepto legal supra, la letra c) del artículo 1 y lo núm. 2 del *Decreto-Lei núm. 202/98*, también de 10 de julio, relativo a la responsabilidad del propietario y del armador, define “armador” como la persona que, en su propio interés, arma el buque lo que viene a ampliar el dicho concepto al fletador en casco desnudo, al locatario o al comodatario, es decir, a cualquier de ellos que se van a dedicar al ejercicio de una actividad utilizando un buque. Véase BASTOS, N. M. CASTELLO-BRANCO, *idem*, pps. 160-161.

Un “transportador” que utilice medios ajenos (NVOCC), por sí sólo, no es “armador” a no ser que ya desarrolle la actividad de transportador marítimo, y poco importará que sea (o no) “fletador a tiempo”. Este es responsable por el pago de los costos portuarios, de los costos de la consignación y de los costos de manipulación y estiba de la carga transportada que aporta de su gestión mercantil, en una posición similar al fletador en el contrato de volumen (*CoA*) que, tampoco, es clasificado como “armador”. La figura anglosajona de “*disponent owner*” sólo tiene una correspondencia rigurosa con el fletador en casco desnudo. Véase los conceptos presentados en FORCE, R., YIANNOPOULOS, A.

N., DAVIES, M., *Admiralty and Maritime Law*, Abridged Edition, 2006, Washington, Cap. 5, a pps. 325ss.

Esta posición ya era seguida en la legislación portuguesa, hasta el año de 1986, según la cual el “armador” se obligaba, a su vez, a “armar e equipar” un buque en casco desnudo. Así afirmaba MEDEIROS, J.GAGO de, in “*O Transporte Marítimo - (contratos de transporte e de seguro marítimos)*”, Parceria António Maria Pereira, Lisboa, 1942, pps. 5 ss, en los siguientes términos: “*O fretador torna-se armador quando arma e equipa o navio*”. También en la doctrina brasileira “armar o navio” significa “que o armador apresta a embarcação, deixando-a preparada em todos os sentidos para operar comercialmente e empreender as aventuras marítimas” (Cfr. MARTINS, ELIANE OCTAVIANO, “*Curso de Direito Marítimo*”, vol. I, Manole, Tamboré, 2005, pps. 360). Véase, igualmente, PINHEIRO, L. LIMA, *Contributo para a Reforma do Direito Comercial Marítimo* en “*Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional*”, Almedina, Coimbra, 2006, pps. 149. Este autor refiere que el fletamento por tiempo no es un contrato de alquiler pues el “armador” (es decir, el fletante) detenta la disponibilidad del buque, lo utilizando para prestar un servicio de transporte.

A menudo, el “armador” (el fletante, que detenta la gestión náutica en el fletamento por tiempo) va a compartir con el fletador otras obligaciones con respecto a las mercancías, como es el caso de la estiba y desestiba y puede asumir la condición de “transportador” frente a los terceros. No obstante, el armador es siempre responsable, prima facie, por las averías de la carga en su entrega (en el transporte bajo conocimiento y en el fletamento por viaje o a tiempo). Así, el fletador, mismo en el fletamento por tiempo, no se asume como un verdadero armador aunque en determinadas legislaciones como la portuguesa, así se lo cualifique (núm.2 del artículo 1 del *Decreto-Lei núm. 196/98, de 10 de julho*). El fletador a tiempo está substancialmente limitado a los viajes en una dada región geográfica y a los tipos de mercancía, ambos referidos en la póliza de fletamento.

De lo que se entienda por esta conflictividad legal lusa y por su interpretación, parece depender la mayor o menor validez del concepto de “armador” que, no obstante, contará, a su vez, con las siguientes figuras tan distintas: *ship owner* (propietario de buques), *ship manager* (gestor de buques) y *ship operator* (operador de buques). Véanse las críticas profusas de MÁRIO RAPOSO (in *O Novo Direito Comercial Marítimo Português* en “*Estudos sobre o Novo Direito Marítimo - realidades internacionais e situação portuguesa*”, Coimbra Editora, Coimbra, 1999, pps. 217-268, a pps. 253-256). Es notorio que el “gestor de buques” no es “armador” pues actúa sólo como mandatario del propietario (o de quien detenta la exploración del buque), por su cuenta y en su nombre, aunque se pueda admitir; y la jurisprudencia, como gestor con una limitación legal similar al del armador, lo designa como *record owner*). El *Decreto-Lei núm.196/98* no exige que el “armador” sea propietario del buque pero, no obstante, deberá actuar en su propio nombre (y no sólo como agente del armador) y debe poder disponer del buque (*disponent owner*), lo que no sucede en el fletamento por tiempo.

Más recientemente, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima, aprobado, en definitivo, en 8 de julio de 2014 por las Cortes Generales, sancionándose como la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM) que, en su Título II, define la figura del armador que si desplaza a un plan secundario la del propietario del buque, permitiendo distinguir entre la simple co titularidad del buque y el verdadero condominio naval. Además, la explotación mercantil de buques mercantes es la característica del naviero que es un empresario.

Para ser armador hay que tener la posesión del buque y proceder a su utilización en la navegación y, por eso, puede o no ser también naviero. La LNM distingue las figuras del armador-propietario (“armador”) y del armador-empresario (“naviero”), el primero tiene la posesión del buque (y, normalmente, la propiedad) y actúa en su propio nombre. A su vez, el “naviero” es un verdadero empresario que se dedica a la exploración de buques propios o ajenos. La responsabilidad por cualquier daño de navegación es, en general, imputable al armador-propietario pues es el contratante del capitán y de la tripulación y asume la gestión náutica del buque, es decir, el “fletante” en el fletamento por viaje y a tiempo y el “fletador” en el fletamento en casco desnudo. A su vez, el naviero puede ser un fletador a tiempo que detiene sólo la gestión mercantil del buque.

diversos viajes previstos de antemano, como sea, el fletamento por viajes consecutivos o, hasta el contrato de volumen para granel, éste otro de media o larga duración. La gestión mercantil del buque no es condición suficiente para calificarlo como “armador” aunque exista legislación que así lo clasifique.

Distintamente, en el fletamento en casco desnudo (o arrendamiento del buque), el fletante coloca a disponibilidad un buque sin armar y sin equipar en un determinado período de tiempo cuyo armamento, equipaje y la gestión náutica y mercantil son de la responsabilidad del fletador y que, por esta vía, se convierte en “armador”.

En cuanto a la forma, el contrato de fletamento luso está sujeto a una forma especial (en los términos del artículo 2, según un documento particular nombrado como póliza de fletamento), mientras el contrato de transporte es formulado bajo la simple forma escrita. Aunque el contrato de transporte pueda ser válidamente celebrado sin la emisión de conocimiento de embarque (cuya no emisión, de acuerdo con la legislación aplicable, iba a perjudicar el cargador¹³⁴) sólo tiene sentido si se refiere al transporte bajo conocimiento o bajo cualquier documento que asuma el mismo régimen del conocimiento.

4. LOS INTERESADOS EN LA MERCANCÍA

019. Atendiendo a las diferentes responsabilidades en el contrato de fletamento, el fletante puede tener la disponibilidad del buque de las siguientes maneras:

- (1) Armado, equipado y con su gestión náutica y mercantil, por viaje (o viajes, en el caso de viajes consecutivos) – Fletamento por viaje;
- (2) Armado, equipado y sólo con su gestión náutica, por un determinado período – Fletamento por tiempo;

En Italia, no existe confusión terminológica al respecto del naviero y “*armatore*” es la expresión que designa al titular de la empresa de navegación o quien ejerce la navegación es armador. Etimológicamente debiera reservarse la palabra armador al que arma, pertrecha y avitualla un buque y naviero a quien ejerce, gestiona, explota o es titular de una empresa de navegación. Es así claro que las funciones de armar y navegar son distintas aunque históricamente nacidas al mismo tiempo. Hoy, se puede ser naviero (titular de la empresa de navegación) sin ser propietario del buque como el fletador de un contrato de arrendamiento o de fletamento de casco desnudo. Posteriormente se convertirá en naviero en la medida que venga a explorar económicamente la empresa de navegación. En el fletamento por tiempo, el fletante puede ser calificado de armador y el empleo náutico del buque sigue bajo su dirección y, por esa medida, es también naviero. Por su parte, el fletador es también naviero (aunque no armador) porque tiene la disponibilidad del buque para navegar durante un tiempo y le permite explorar económicamente el buque, transportando mercancías propias o ajenas. La función primordial en el moderno Derecho marítimo es la figura de “naviero” (de empresario) y no de armador. Dentro de la clasificación de colaboradores del naviero, se separa en base de la dependencia y subordinación, los auxiliares en sentido estricto de aquellos otros colaboradores autónomos y con poderes de representación como el consignatario del buque. Véase ARROYO MARTINEZ, *Reflexiones sobre la reforma del código de la navegación (Italia) (primera parte)* in ADM, VI, 1989, pps. 15-49, a pps. 46-48.

134 El conocimiento de embarque es un título representativo de la mercancía descrita y que corresponde a un título de crédito.

(3) Sin armar y sin equipar, por un cierto período – Fletamento en casco desnudo.

El fletante utiliza el buque de formas distintas en función de la modalidad de fletamento:

- (1) En el fletamento por viaje, se limita a ser responsable por la entrega de carga o por las operaciones de carga;
- (2) En el fletamento por tiempo, soporta los costos del viaje así como las operaciones de carga, garantizando la gestión mercantil del buque (aunque sea discutible si es suficiente para que se constituya armador) y cuya tripulación es gestionada por el fletador;
- (3) En el fletamento en casco desnudo (o arrendamiento de buque), el fletante soporta los costos de explotación, de viaje y las operaciones de carga; constituyéndose verdadero “armador”.

En términos generales, se pueden distinguir cuatro grandes grupos de gastos del fletamento:

- (1) Costes de capital, soportados por el propietario del buque, que incluyen las amortizaciones, los intereses y los impuestos sobre el buque;
- (2) Costes de explotación, soportados por el gestor náutico, donde se integran los salarios de la tripulación, los costes de manipulación, de reparación, de aprovisionamiento y del seguro marítimo;
- (3) Costes de viaje, soportados por el gestor mercantil o armador, que incluyen los gastos/canon portuarios, el combustible y las tasas de utilización de canales;
- (4) Gastos con la carga, respaldados bien por el fletador bien por el fletante en función de la modalidad y de los términos convencionales del contrato, y que incluyen los gastos con la entrega, embarque y desembarque de mercancía.

Las propias RHaya se aplican solamente a contratos de transporte bajo conocimiento y en caso de que su emisión ocurra por lo hecho de una póliza de fletamento, pero siempre que ese título regule las relaciones entre transportador y el porteador (artículo 1 de las RHaya). Por otro lado, conviene reiterar que las Normas que regulan el contrato de transporte suelen ser obligatorias/imperativas, contrariamente a las del fletamento.

Con respecto a la carga transportada, el transportador asume directamente la responsabilidad por los daños en las mercancías mientras el fletador sólo la toma si procedió con culpa, ya que éste se limita a tener disponible el buque en determinadas condiciones y no a transportar la carga.

La responsabilidad por los actos del capitán se repercute de dos modos:

- (1) Sobre el armador, si el capitán ha actuado en los límites de sus funciones; o
- (2) Sobre el propietario, si ha habido culpa del capitán, o sea, se hubiera incurrido en falta náutica.

Las RHaya consideran, también, la posibilidad de exoneración del transportador en virtud de la falta náutica y, en este caso, la responsabilidad del transportador, cuando sea, igualmente, propietario del buque, está limitada por los Convenios

Internacionales sobre la Limitación de la Responsabilidad de los propietarios de los buques, entre otros, el Convenio de 1957¹³⁵.

Así, el fletador ejerce un “derecho de uso” del buque; y el transportador (o fletante) “presta un servicio” (el desplazamiento de la carga). No obstante, dicho “derecho de uso”, en lo que se refiere a las mercancías, tiene por objeto el transporte, al menos, en el fletamento por viaje y a tiempo en que, en nuestra opinión y *de iure condendo*, el fletador no desempeña, *de por sí*, la función de “armador”.

Para que podamos obtener una idea más amplia de las posibles sistematizaciones a codificar, tenemos que tomar en cuenta las siguientes clasificaciones en cuanto al transporte: puede ser interno o nacional, de mercancías o pasajeros, por vía terrestre, fluvial, marítima o aérea y, en cuanto al modo de prestar el servicio, de línea regular y de línea no regular.

La ubicación y clasificación más sencilla para los contratos de explotación de buques, *de iure constituendo*, y que, en suma, ya resulta de la práctica mercantil, identifica, primero, el modo de transporte asociado al contrato, después, el objeto (pasajeros o mercancías u otros contratos similares), el carácter interno o internacional y, por fin, si se trata o no de un servicio de línea regular. Ésta ha sido, por lo demás, la vía seguida por la Ley 14/2014, de Navegación Marítima.

De todas las clasificaciones, esta última asume un paradigma, ya que la línea regular corresponde a la tradicional idea de publicitación, horarios determinados y abiertos al público; al revés que la línea no regular que se traduce en la asignación de los medios únicamente por parte de un cargador. En el entorno marítimo, esta clasificación es hoy una de las más importantes en el transporte internacional y, naturalmente, también obedece, tradicionalmente, a regímenes diferenciados: de un lado, el transporte bajo conocimiento y, del otro, el fletamento.

La distinción entre el tráfico de línea regular y no regular constituye, en líneas generales y respectivamente, un presupuesto de aplicación de las RRotterdam. No obstante, para la figura novedosa del contrato de volumen, si bien comprende, esencialmente, las líneas regulares, también podrá incluir las líneas no regulares, a condición de que no se emita una póliza de fletamento (o semejante) y se navegue bajo cualquier documento de transporte, entre otros, un documento electrónico de transporte, en los términos del artículo 6 de las dichas Reglas.

135 Únicamente quince países llegaron a ser partes en el *Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957, relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques que navegan por alta mar*: Bélgica, Brasil, Dinamarca, España (ratificado el 20 de junio de 1930), Finlandia, Francia, Hungría, Mónaco, Noruega, Polonia, Portugal (aprobada por el *Decreto-Lei núm. 48036, de 14 de noviembre*, publicado en el *Diario do Governo* núm. 265 de 14 de noviembre de 1967 y su Protocolo adicional, aprobado por el *Decreto núm. 6/82, de 21 de janeiro*, publicado en el *Diario de la República* 1ªserie, núm. 17, de 21 de enero 1982), República Dominicana, República Malgache, Suecia y Turquía; siendo denunciado posteriormente por Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (v. *Comité Maritime International: Documentation 1974-IV, Antwerpen, 1974, p. 565*). Véase *Comité Maritime International, ob. cit.*, pp. 587-588. España la ratificó por Instrumento de 4 de junio de 1959 (B.O.E. de 21 de julio 1970).

La progresiva importancia de las RRotterdam así como la diversa legislación interna sobre el transporte marítimo, buscando un sentido más amplio y que se articule con los nuevos conceptos de aquellas Reglas y la nueva contratación, con una expresión más intensa de la voluntad de las partes en el transporte marítimo internacional por la que estas deciden incorporar en sus contratos cláusulas que flexibilizan el tradicional transporte bajo conocimiento, son elementos esenciales a la modernización del transporte marítimo y a la necesaria seguridad jurídica.

El transporte marítimo sigue sirviendo a distintos interesados que proponen y aplican las diversas disposiciones sobre responsabilidad civil. Así, es conveniente proceder a un elenco simplificado de los principales interesados en la explotación del buque en el transporte de mercancías – incluyendo, la carga transportada¹³⁶. Son interesados en el buque el propietario, el armador (o su representante, el “consignatario del buque”), el capitán y la tripulación. Tienen interés en el objeto del transporte, es decir, en la mercancía, el cargador (o su representante, el “consignatario de la carga”, en general, en el puerto de destino), el destinatario y el armador.

El propietario poseedor del medio puede celebrar con otra parte (sea o no armador) un contrato atípico de explotación mercantil del buque que, a su vez, puede o no explotarlo directamente. De ahí el afán por que el régimen del propietario del buque resulte, en varios aspectos, ampliable a la figura de su utilizador y poseedor (o sea, el armador), que detenta la custodia y la gestión náutica del buque (en caso del fletante a tiempo o por viaje y del fletador en casco desnudo). Esta postura es respaldada, entre otros, en el núm. 3 del artículo 2 del Convenio de Bruselas de 1957 que asimila al propietario las figuras del poseedor y del sujeto que detiene la custodia o el dominio del buque¹³⁷.

En la doctrina y en los textos anglosajones, se subrayan dos figuras que vinieron añadir nuevas cuestiones de responsabilidad y que interesa cualificar y analizar, que son el transportador efectivo (*actual carrier*) y el transportador contratante (*contracting carrier*). En el caso de que el transportador desempeñe simultáneamente la gestión náutica del buque (es decir, el fletante por viaje o a tiempo o el fletador en casco desnudo), se trata de un sólo transportador y, consecuentemente, no hay necesidad práctica de cualquiera distinción entre ellos.

No obstante, siempre que la gestión náutica del buque corresponda a una entidad que no forme parte del contrato de transporte (que será contratado, por ejemplo, por un NVOCC), resulta imprescindible, en los días de hoy y tal como se ha propugnado en las RRotterdam, proceder a la extensión del régimen del transportador (contractual) con el fin de abarcar al *transportador efectivo*. En el caso de las RRotterdam, esta figura incluye las “*partes ejecutantes marítimas*”.

136 MARTINS, ELIANE O., *Direito Comercial Marítimo*, vol.II, pps 126ss.

137 El Convenio de Londres de 1976 sobre la responsabilidad en materias de créditos marítimos, clasifica de “armador-gerente” lo que detiene el dominio del buque.

Las RHaya, en la letra a) del artículo 1, refiere que “*el transportador incluye el propietario o el fletador que han contratado con el cargador*”¹³⁸. Se trata de saber si, por un lado, la enumeración es taxativa y, por otro, si sólo habrá un sólo transportador por cada uno de los contratos a efectos de la aplicación de aquellas Reglas.

Analicemos un caso en concreto: previamente a la emisión del conocimiento de embarque (después del embarque de la mercancía), el cargador puede hacer una negociación y firmar un contrato con el propietario del buque (o figuras similares), con el fletante del buque o con ambos. Si el transportador fuera el propietario del buque, conviene aclarar con que título puede actuar el fletador en la relación con el cargador, en una de estas tres hipótesis:

- (1) el fletador actúa por cuenta y en nombre del propietario (transportador) a través de mandato; o
- (2) el fletador ha celebrado de inicio un contrato de transporte con el cargador que ha sido sustituido por el contrato de transporte celebrado entre el cargador y el propietario; o
- (3) el fletador ha celebrado un contrato de agencia con el fin de promover la celebración de un contrato de transporte (lo que es el caso normal de los transportadores), entre cargador y propietario.

Sin embargo, el fletador a tiempo sólo puede controlar la explotación mercantil del buque pero jamás la competencia de las operaciones de manipulación, de estiba y de acondicionamiento de las mercancías a bordo, cuya responsabilidad incumbe a quien detenta la gestión náutica del buque (el fletante). Cuando se trate de un contrato de transporte celebrado con el fletador, éste emite el conocimiento de embarque, no detenta la gestión náutica y asume la condición de “*contracting carrier*”. En éste caso concreto, tanto el cargador como el propietario nunca han celebrado contrato que estaría cubierto por las RHaya.

TETLEY¹³⁹ declaró, sin embargo, que cuando el fletador sea parte en un contrato de transporte, la responsabilidad del fletador y del propietario debe ser solidaria e ilimitada. También REYNOLDS¹⁴⁰ justificó tal posición en virtud de que el fletador contrata como agente del propietario con los necesarios poderes para que emerja la responsabilidad solidaria, o sea, contrata como agente, pero asumiendo una responsabilidad personal. Sin embargo, viene a aclarar que son necesarios poderes para que el fletador ejerza esas responsabilidades, y es necesario que el cargador valide esa forma de actuar, en su condición de agente.

138 El concepto de "propietario" expreso en esta disposición es susceptible de ser ampliado para que, así, pueda abarcar, igualmente, las demás personas jurídicas que detengan el uso del buque y no sean fletadores.

139 TETLEY, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., International Shipping Publications, 3ªedición, ch.10.

140 REYNOLDS, F., *Time charter parties: is the owner a carrier?*, in "International Conference on Current Issues in Maritime Transportation", CMI, 1992, a pps 1083ss.

En esa misma línea y por esta vía doctrinal, se podrá integrar el propietario – cuando éste no sea parte en el contrato de transporte – en las RHaya. Cabe señalar que es favorable al cargador aplicar esta extensión al propietario, ya que podrá arrear el buque (y el fletador podrá ni siquiera tener sus propios buques) y, por otro lado, el propietario, en algunos casos, como controla el buque y la tripulación (fletamento por tiempo), acaba por actuar en la calidad de depositario de las mercancías empezando con su entrega al transportador por el cargador¹⁴¹.

Si resulta claro el conocimiento de embarque, debemos optar por considerar el propietario como transportador. Si el conocimiento de embarque no lo explicita debe ser considerada una responsabilidad solidaria, aun que el fletante se comporte como agente sin facultades de representación¹⁴².

Si, por el contrario, quedar claro que es el fletador el transportador, ahí es posible considerar la responsabilidad conjunta del propietario¹⁴³, con base en el régimen de la responsabilidad extracontractual. Sin embargo, es compleja la limitación de ésta responsabilidad y consecuentemente, es difícil la imputación a los responsables, en el caso de omisión o de negligencia.

Así, la responsabilidad del propietario – en este caso, del fletador-transportador – sólo es legalmente inequívoca considerando lo dispuesto en el artículo 10 de las RHamburgo, que define y distingue las figuras del transportador actual (o efectivo) del transportador contratante.

El Código Civil Holandés¹⁴⁴ contemplaba diversas disposiciones sobre el contrato de transporte y tenía en cuenta la responsabilidad conjunta y solidaria de los siguientes intervinientes:

- (1) Del propietario o del fletador en casco desnudo, si el conocimiento de embarque es firmado por el capitán o en su nombre;
- (2) Del fletador, si celebra cualquier contrato con el cargador que implique el transporte de mercancías por mar;
- (3) Del signatario del conocimiento de embarque o de la persona en nombre de la cual él ha firmado;
- (4) De la persona a quien sea imputable cierta forma del conocimiento de embarque.

De todos los casos descritos arriba (de (1) hasta (4)), en los dos últimos, es necesario que el signatario (o quien propuso utilizar una determinada forma de conocimiento de embarque) tuviera los necesarios poderes (o sea, en el caso de no tratarse del capitán del buque), para poder el signatario o emisor vincular a otra persona.

141 REYNOLDS, F., *ibidem*, pps 1096ss.

142 REYNOLDS, F., *ibidem*, pps 1097 y 1098.

143 TETLEY, W., *Marine Cargo Claims* (4a Ed) (Thomson Carswell, 2008) <<http://books.google.pt/books?id=qj5gQAAACAAJ>>, cap.10.

144 *Apud* REYNOLDS, F., *ibidem*, pps 1101 y 1102.

En la “*House of Lords*” del Reino Unido y, en general, en los tribunales superiores ingleses, se entiende que, en la mayoría de los casos, el transportador debe ser el propietario (*owner*) y, de esta forma, prioritariamente, la firma del capitán vinculará el propietario, si no se explicita ninguna cláusula con relación al fletador o al fletante (si éste es distinto del propietario)¹⁴⁵.

5. LA RUTA DEL FLETAMENTO AL TRANSPORTE

020. Dejando la síntesis sobre la relevancia de la extensión de la figura del transportador al propietario – en cuanto ajeno al contrato de transporte – debe concluirse que la distinción formal entre el contrato de transporte y el fletamento (para el transporte de mercancías) se basa en el distinto objeto y contenido, asumiendo éste características similares al arrendamiento y aquél a una prestación de servicios, aunque, en nuestra opinión y siempre que la legislación no se oponga, o tras haber declarado en conformidad, puedan ser ambos incluidos en un sentido más amplio del contrato de transporte de mercancías.

De este modo, hay posiciones doctrinales (y algunas legales) que consideran las modalidades de contrato de fletamento/transporte haciéndolo extensivo al fletamento por viaje y a tiempo¹⁴⁶. Por otro lado, hay ordenamientos de diversos países que entienden el fletamento/transporte como variante del contrato de transporte y otros como una figura autónoma y aislada para aquellos en que se basan en la “*Legislación de RODIÈRE*” post-66, entre otros, Francia y Portugal y, de forma más doctrinal y menos estancada, Italia y España (que se quedará fuera con la nueva Ley de Navegación Marítima).

En el fletamento por viaje, muchas veces se acepta que se trata de un contrato de transporte – aunque, deba destacarse, con un régimen propio de la responsabilidad (culposa) del fletante (transportador), por la mercancía.

Durante muchos años en países donde esta diferencia ha sido más expresiva, como el caso de Francia, la “*recepción de las mercancías por el transportador*” era el evento que marcaba la diferencia entre el transporte (esencial para concretar el objeto) y el fletamento (en que el objeto es el buque o parte de él y que, por eso, nada tendría que ver con la entrega de las mercancías).

Pero, como hemos visto, esta diferencia, al menos, para el fletamento por viaje, es muy sutil, en la práctica y, siendo así, resulta indispensable identificar las diferencias así como evaluarlas en concreto, siguiendo cuatro parámetros: la responsabilidad, el

145 *Apud* REYNOLDS, F., *ibidem*, pps 1090ss.

146 BERLINGIERI, F., *The liability of the owner for loss of or damage to the goods*, in "International Conference on Current Issues on Maritime Transportation", CMI, 1992, pps 1104ss.

flete, el acondicionamiento de la mercancía a bordo y la combinación de las fuentes formales en el fletamento por viaje¹⁴⁷.

En cuanto al régimen de responsabilidad, en ambos contratos, las averías en la carga obedecen al principio de la presunción que grava al fletador y al transportador. Todavía, es más favorable al cargador en el transporte pues se beneficia de una verdadera presunción de responsabilidad mientras que el fletador se beneficia de una mera presunción de error¹⁴⁸ y que tiene consecuencia distintas, sólo, cuando el momento (o lugar) de la avería sea desconocida. En este caso, la responsabilidad del transportador se mantiene y, al revés, el daño no es imputable al fletador.

En lo que respecta a la in-navegabilidad del buque, si la causa fuera desconocida, la jurisprudencia trata el asunto con alguna delicadeza, haciendo que, en este caso, el propio transportador pueda mantener el nivel de su responsabilidad para la presunción de error¹⁴⁹. También en los casos de naufragio y de pérdida total de la mercancía, la responsabilidad es idéntica: cuando la in-navegabilidad se genera “*ab initio*” e, igualmente, cuando sea detectada, sólo, a lo largo del viaje por causa desconocida.

En lo que se refiere a la obligación de pago del flete, la causa de la avería puede tener un impacto distinto en los dos contratos: en el transporte, las averías de la carga no conllevan la obligación de pagar el flete; en el fletamento, la diferencia se encuentra, sólo, en el caso de in-navegabilidad inicial¹⁵⁰, en que el fletador queda exonerado de su pago.

En caso de naufragio y siempre que éste no resulte de fuerza mayor o de culpa en la colocación del buque en estado de in-navegabilidad, los dos contratos van a tener la misma solución: la obligación del pago del flete se extinguirá por resolución del contrato. No obstante, cuando nos referimos al caso de “fuerza mayor” y en que la mercancía se ha perdido en el naufragio, el flete sigue siendo objeto de pago por el fletador (aunque reduciendo en su valor en *pro-rateo* con relación a la distancia recorrida) y no es debido al transportador.

Si la inmovilización del buque se debe al estado inicial de in-navegabilidad, el fletante pierde el derecho al pago del flete. Sin embargo, si la inmovilización resulta

147 Véase TASSEL, Y., *L'affrètement au voyage n'est-il pas transporteur?*, in *Neptunus e. revue*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 04, 1998/3, pps. 1-5, « Études à la mémoire du Professeur Emmanuel du Pontavice », in <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>.

148 *Idem*, pps.2.

149 Sentencia en el caso “*Navire Arno*”, que es comentado por TASSEL, *ibidem*, pps. 2. El buque tenía una avería grave con una entrada de agua sustancial por causa desconocida. El buque se perdió en definitivo en media hora. Véase la sentencia de la “*Cour de cassation, Paris, Ch. Commerciale, 27/06/1995, 93-17471*”, Numéro d'arrêt : 93-17471, Numéro NOR : JURITEXT000007277161, Identifiant URN:LEX: urn:lex;fr:cour.cassation;arret;1995-06-27;93.17471.

150 Incluyendo un retraso respecto al ETA (“*Estimated Time of Arrival*”) acordado y tan extenso en duración que pueda perjudicar, gravemente, la prestación contratada.

de un incidente fortuito, en el contrato de transporte el flete es debido en su totalidad mientras que, en el fletamento, sólo es debida una parte “*pro rata*”¹⁵¹.

En cuanto a la manipulación de la mercancía a bordo y su estiba y desestiba, a pesar de que la obligación del pago de la estiba (comercial) es, por lo general, responsabilidad, respectivamente, del cargador y del transportador en el fletamento y en el transporte, su coste es interno al transporte (está integrado en la prestación del flete) y externo al fletamento siendo por eso posibles varias modalidades (por acuerdo) en función de la situación específica.

Por otro lado, es frecuente la incorporación de las RHaya/RHaya-Visby en las pólizas de fletamento (por viaje) e, igualmente, en los conocimientos emitidos bajo pólizas de fletamento lo que lleva, también, a un mayor acercamiento de los dos tipos de contratos. Sin embargo, en términos puristas, se mantiene que, en el fletamento, el buque es lo “principal” y la mercancía es lo “accesorio”, sucediendo a la inversa en el contrato de transporte. En cuanto al fletamento por viaje y aunque pueda subsistir alguna divergencia conceptual “*ab initio*”, la práctica lleva a un acercamiento claro entre fletamento por viaje y el transporte. No parece, así, lógico observarlos, sin razón teórica o práctica, por sus distintos objetos para justificar una autonomía total y plena entre ellos¹⁵².

151 Véase TASSEL, Y., *L'affrètement au voyage n'est-il pas transporteur?*, *idem*, pps. 4ss. Sin embargo, el curso que sigue la carga en el segundo segmento modal terrestre (es decir, si la mercancía ha sido transbordada se habrá de pagar un nuevo valor del flete), su coste y flete son por imputables a la mercancía, coincidiendo, así, los dos regímenes.

152 Asimismo, en el fletamento por tiempo, véase MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., *Los contratos de explotación del buque. Especial estudio del fletamento por tiempo*, Bosch, Barcelona, 1991 (tesis doctoral), en que la autora, en síntesis, refiere lo siguiente: “*Los contratos de explotación del buque constituyen una categoría, jurídica típica del derecho marítimo, aceptada por la mayoría de los ordenamientos. Sin embargo, el derecho positivo español no los regula de forma completa. El código de comercio y la ley de transporte marítimo de 1949 se refieren exclusivamente al contrato de fletamento, básicamente al fletamento por viaje, y al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque la necesidad de proceder a una reforma legislativa donde se dé cabida a las nuevas formas contractuales utilizadas actualmente en el tráfico, plantea con carácter previo la tarea de investigar sus antecedentes históricos, y su concepción en el derecho comparado dentro de esas figuras, resulta especialmente conflictivo el fletamento por tiempo en efecto, la ausencia de normas específicas sobre ese contrato en nuestro derecho, su importante uso en la práctica, los escasos estudios doctrinales que lo abordan, y la concepción dispar que refleja el derecho comparado son razones que aconsejan su estudio pormenorizado. Partiendo de un análisis detallado de las pólizas uniformes que lo documentan y dando especial relieve a la jurisprudencia anglosajona que las interpretan, es posible configurar el régimen jurídico del contrato y extraer algunas conclusiones para determinar su naturaleza jurídica, en orden a considerarlo como modalidad del contrato de transporte marítimo, no obstante las distintas opiniones doctrinales que lo niegan*”. A pps.415ss, la autora refiere que el fletamento por tiempo (para el transporte de mercancías) no es un contrato autónomo frente al transporte, precisamente por ser un fletamento y no una locación (o arrendamiento). En esta última, es ejemplo el fletamento en casco desnudo en que el fletador dispone del buque de una forma muy amplia (*disponent owner*), contrariamente al fletador a tiempo y, mucho más constreñido en el fletador por viaje.

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. (coord.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, 7ª ed., Tecnos, Madrid, 2002, a pps. 509ss, refiere que el fletamento (por viaje) consagrado en el Código de comercio es un

En ambos los casos el embarque de la mercancía constituye el objeto de un transporte, en el sentido físico del término, ya que está expuesta a los mismos riesgos que exoneran el “transportador” y éste debe proceder con la debida diligencia para que la mercancía sea entregada en el puerto de destino. Como bien evidencia Yves Tassel¹⁵³, se trata de una diferencia de “grado” y no de “naturaleza” en las respectivas obligaciones de las partes en que el transportador se beneficia de una amplia gama de exenciones y de limitaciones de responsabilidad que no existirá, sólo formalmente, del lado del fletador en cuanto no acredite su designación como porteador.

Si la “naturaleza” es idéntica, y atendiendo a una mayor libertad contractual en el fletamento por viaje, la propia definición constante de las RRotterdam, conjugada con su artículo 6¹⁵⁴, ocasiona que la póliza de fletamento sea una modalidad del contrato de transporte. Esto configura una divergencia respecto de la doctrina de RODIÈRE que ha influido en diversos países continentales en los años 80, tal como Portugal¹⁵⁵ y, aún hoy, en el Derecho vigente, también en Francia y, de alguna forma y con soporte doctrinal mayoritario, en Italia y en España. No obstante, en España esta posición es modificada en el Proyecto de la Ley de Navegación Marítima por el que se identifica el transporte de mercancías con el fletamento habiendo alcanzado esta solución consagración legal con la Ley de Navegación Marítima.

Las diferencias entre fletamento y transporte tienen otra componente distinta, por lo menos en su génesis, y que tiene que ver con el tipo de tráfico servido: el *transporte por línea regular* ha sido siempre ejecutado para pequeñas partidas a bordo de un buque, entre otros, en la carga general y bajo un régimen imperativo convencional, utilizando el conocimiento de embarque. De manera distinta, el *transporte por línea no regular*, ha utilizado la figura del fletamento, aunque su objeto último haya sido el transporte de “mercancías ajenas”, en un régimen facultativo del empresario de

fletamento/transporte, subsistiendo el fletamento del buque por entero (artículo 652 .7) y el fletamento-transporte de mercancías (artículos 652 .8, 658 .3 y 658). No obstante el autor añade y plantea diversas dudas sobre la clasificación del *time charter* como transporte, a pps. 508, siempre menciona que ciertas pólizas de la BIMCO contienen verdaderos “contratos de transporte”, como en las pólizas *Linertime* y *Balttime*.

153 Véase TASSEL, Y., *L'affrètement au voyage n'est-il pas transporteur?*, *idem*, pps. 5 “*in fine*”.

154 ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M., *La regulación del transporte marítimo. Enfoque nacional e internacional* in Seminario “Los retos sostenibles para la logística del transporte de mercancías”, Facultad Náutica de Barcelona, 14 y 15 de marzo de 2007, in <http://www.upcommons.upc.edu/>, a pps. 7 refiere que, a propósito del Proyecto de Convenio sobre las RRotterdam, que “Además el Proyecto considera al fletamento de buque, por tiempo o por viaje, sin distinción, como contrato de transporte marítimo, produciéndose un limbo regulatorio ya que las Reglas de la Haya-Visby no son aplicables a las pólizas de fletamento”.

155 Véase MONTAS, A., *L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport? (Divergences juridiques, convergence pratique)*, in *Neptunus e. revue*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 16, 2010/1, y TASSEL, Y., “*L'affrètement au voyage n'est-il pas transporteur?*”, *idem*, pps. 1-5.

transporte, tratándose, de esta forma, de rentabilizar un buque por viaje, a tiempo o en casco desnudo¹⁵⁶.

A los efectos de conceptualizar el fletamento y el transporte, vamos a proseguir con una definición riguroso, que se ciñe únicamente al “transporte de mercancías” y descarta figuras del fletamento que exigen que el fletador sea, también, armador, en el sentido sustancial del término¹⁵⁷.

El fletamento en casco desnudo (sea en la modalidad *demise charter* o en la *bareboat charter*) requiere que el fletador arme y equipe el buque lo que implica que el transporte de mercancías es, en sí mismo, una de las formas de rentabilizar el buque, pero hay momentos, por ejemplo, en que el buque podrá no navegar dados los valores de los fletes y los costos que ha de soportar el empresario/armador.

En caso de que el armador sea el propio fletante, la utilización del buque por viaje o a tiempo por el cargador no anula el objetivo de transportar la mercancía, tal como sucede en el transporte bajo conocimiento. Simplemente, la dimensión y la cantidad del transporte es otra, de forma similar a lo que sucede en el contrato de volumen o en los “*services contracts*”. Las cláusulas de incorporación de la póliza de fletamento en el conocimiento de embarque y que permiten vincular los terceros (el porteador del conocimiento) pretenden, sólo, dar un sentido completo al transporte de la mercancía que ha utilizado, en ese caso, la figura del fletamento.

En Portugal, COSTEIRA DA ROCHA viene afirmar que la distinción del contrato de transporte de figuras cercanas como el alquiler de vehículos y transporte o el remolque es el hecho de la “*direção da deslocação não pertencer, nestes contratos, ao transportador*”¹⁵⁸. Y sigue¹⁵⁹, expresando que la cuestión (de la diferenciación entre el contrato de transporte y el contrato de fletamento) “*se encontra hoje definitivamente esclarecida, designadamente, através da recente produção legislativa nacional*” y que la “*autonomização do contrato de transporte marítimo de mercadorias perante o contrato de fletamento impõe-se até, por ser uma consequência lógica da realidade*”¹⁶⁰.

Con el debido respeto, no podemos compartir tal doctrina, al menos, para futuro. En el caso concreto del fletamento por viaje, la gestión del transporte cooresponde al

156 Esta es la posición tradicional seguida, igualmente, por la norma lusa cuando abarca, en el ámbito del *Decreto-Lei núm. 191/87, de 29 de abril (contrato de fletamento)* con distintas modalidades y objetos y no sólo el fletamento transporte (cf. artículo 4).

157 En el Derecho anglosajón, el concepto de “*armador*” no existe propiamente pero se puede hacer una equiparación al “*disponent owner*” como fletador y, así, utilizador del buque en el fletamento en casco desnudo. Es de esencial importancia que disponga físicamente del buque (aunque pueda no ser una disponibilidad plena), sea como locatario o comodatario y sin perjuicio de poder ser su poseedor y propietario. El capitán es, también, el representante legal del armador.

158 ROCHA, F. COSTEIRA da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias*, Almedina, Coimbra, 2000, pps.29.

159 *Ibidem*, pps. 109.

160 *Ibidem*, pps. 113.

fletante y, por eso, se desvanece el diferente énfasis en el buque o en la mercancía y es mucho más difícil distinguir, en la práctica, los dos regímenes. Si consideramos el fletamento por tiempo, la cuestión tampoco es sencilla pues el fletador – que detenta la gestión mercantil – no es, en nuestra opinión, un verdadero armador (pues no se trata de un *disponent owner*) y su influencia en la dirección del buque es mínima, una vez definidos la región geográfica y los puertos de arribe.

COSTEIRA DA ROCHA defiende que dicha diferencia “*é mais problemática quando se esteja perante o fletamento por viagem*” tanto más que el legislador ha entendido “*atribuir ao fretador o direito de retenção sobre as mercadorias transportadas*”¹⁶¹, en los términos del artículo 21 del *Decreto-Lei núm. 191/87* y referido en el n.º 4 del preámbulo de esta disposición legal.

Es, así pues, notorio que no propugnamos una identidad entre las dos figuras, y respetamos, en parte, su segmentación; pero es difícil de entender, *de iure condendo*, que el ordenamiento luso quiera permanecer en una separación estricta entre las dos figuras que ya no corresponde a la evolución que se ha dado a nivel internacional como se constata tanto por las definiciones adoptadas por las RRotterdam como por las muchas regulaciones a nivel de la Unión Europea, entre otros, el Reglamento ROMA I sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales y, más recientemente, con la nueva Ley de Navegación Marítima en España.

La posición desde siempre asumida en los diversos anteproyectos sobre la regulación de navegación marítima en España (entre otros, el PGLNM¹⁶² y el PLNM, respectivamente, de 2008 y de 2013) es clarificadora y en nuestra opinión, muy bien conseguida. El Proyecto, en el título IV considera la expresión “*De los Contratos de Utilización del Buque*” y, bajo el epígrafe del capítulo II - “*Del Contrato de Fletamento*”, el actual artículo 203 (ex-artículo 269 de la 1ª versión) expresa lo siguiente:

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

Y, seguidamente, el Proyecto enumera las modalidades o especificaciones del transporte marítimo o fletamento: fletamento por tiempo y por viaje, transporte en

161 *Ibidem*, pps. 114.

162 ALCANTARA GONZÁLEZ J.M., in *La regulación del transporte marítimo. Enfoque nacional e internacional, cit.*, 2007, pps. 7, refiere que el PLGNM, en la versión de 2004, se planteaba con inspiración clara en las RHamburgo, un régimen basado en la presunción de culpa salvo prueba del caso fortuito y de haber adoptado todas las medidas razonables para evitar los efectos de éste, que, a su juicio, sería más lejos que las RHamburgo. En la versión de 2006, el proyecto cambió para regresar al régimen vigente de las RHaya-Visby pero conservando las regulaciones de las RHamburgo sobre responsabilidad por retraso, sobre espacio temporal de la responsabilidad y sobre la dualidad porteador contractual y porteador efectivo, dando lugar a un mix de difícil interpretación. Los dos proyectos consideraban al fletamento de buque, por tiempo o por viaje sin distinción como contrato de transporte marítimo que, hoy, es completamente acogido (y muy bien, en nuestra opinión) en las RRotterdam y en la LNM que se basó en sus antecedentes PGLNM y PLNM. Véase Sentencia Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 35/2010, 21/01/2010 sobre el PGLNM.

régimen de conocimiento, subfletamento, contratación del transporte por el fletante, contratos de volumen, transporte multimodal y, finalmente, la consagración del fletamento/transporte como régimen meramente subsidiario de los contratos de utilización del buque que no se destinan al transporte.

En otros capítulos del citado Título IV son regulados el arrendamiento del buque (“*Del contrato de arrendamiento del buque*”, capítulo I), el transporte de viajeros (“*Del contrato de pasaje*”, capítulo III) y el contrato de remolque (“*Del contrato de remolque*”, capítulo IV).

La opción de una estructura unitaria - sea por la vía de la absorción del transporte por el fletamento (la vía de las codificaciones novecentistas) o por la inversa, el fletamento como modalidad de transporte (la vía actualista vertida en las RRotterdam) – es, nuevamente, retomada, expurgando el transporte de pasaje, el contrato de remolque y el arrendamiento del buque, pero manteniendo la diversidad de régimen en la especialidad de las figuras del transporte de mercancías bajo un mismo vértice¹⁶³.

Resulta que una de las posibilidades de la conceptualización del contrato de transporte marítimo de mercancías - que se refuerza con las RRotterdam - es la de considerar diversas modalidades en que se van a desarrollar el transporte en sí mismo¹⁶⁴.

163 *Ibidem*, pps. 115. Costeira de la Rocha refiere que “*a autonomia do contrato de transporte marítimo face ao fletamento encontra detractores*”. Y sigue con la expresión de ROMANELLI, G., *Profilo del nollegio*, Milano, 1979, pps. 69ss, aplicable a los “detractores”, que es la siguiente: “il nolleggio come sottotipo del trasporto”. Aunque las figuras sean distintas, ambas pueden recogerse en el mismo vértice del transporte de mercancías en sentido lato. Diferencia no significa, seguramente, separación estricta o una completa autonomización a la que el autor plantea fuertes dudas, lo menos, en el fletamento por viaje. También BERLINGIERI, F., *Il nollegio*, Dir. Mar., 1983, fasc. I-II, pps. 108-119, a propósito del fletamento por tiempo, defiende el modelo supra y que se recoge internacionalmente en el “*contract of affreightment*” en sentido lato. El contrato de volumen y su definición en las RRotterdam ha mostrado la necesidad de reorientar el esfuerzo dogmático. No es por mera circunstancia que la propia jurisprudencia francesa se sustente en la figura del “*contrat-cadre*” para el contrato de volumen y progresivamente rechace su naturaleza como fletamento por viaje, admitiendo la posibilidad de otros tipos de transporte de mercancías sin la emisión de conocimiento de embarque. Véase, *inter alia*, la sentencia de la *Chambre Arbitrale Maritime de Paris* (CAMP) de 12/12/2000 (cfr. CAMP (1039) in DMF 2001 (615), pps. 404-406).

164 WILSON, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Pearson/Longman, Harlow, UK, 2008, a pps. 3ss, refiere el concepto amplio de “*contract of affreightment*” (identificado como un “contrato de transporte de mercancías” y no como un “contrato de utilización de buques” - que puede no tener como objetivo o transporte de carga o pretender más la rentabilización económica del buque – *leasing*, por ejemplo), abarcando diversas formas, siendo la tradicional distinción entre los contratos integrados en las pólizas de fletamento y los contratos de transporte bajo conocimiento de embarque. La autonomía de la voluntad tendrá que optar por la mejor solución que se adecue al volumen de la carga disponible durante un determinado período y de acuerdo con su destino: o el armador disponibiliza toda el tonelaje del buque (en un viaje o en un período de tiempo) y configura un fletamento (por viaje o a tiempo); o utiliza el buque en las líneas regulares, en partidas pequeñas. El fletador puede, aún, constituirse en un transportador con flota ajena como es el caso de los NVOCC’s. En la práctica del transporte marítimo, es posible agrupar dogmáticamente las diversas formas de “contratos de transporte de mercancías” en que se incluye, igualmente, el contrato de volumen, que puede ser una

En la práctica, lo que sucede es lo siguiente:

- (1) Siendo el transportador también armador¹⁶⁵, celebra un contrato de transporte (bajo conocimiento o bajo otro documento de transporte reconocido) o un contrato de fletamento por viaje o a tiempo (o un contrato de volumen) con el cargador, de acuerdo con la dimensión, cantidad y regularidad de los desplazamientos de la carga;
- (2) No siendo el transportador un armador (NVOCC, por ejemplo, en que incluimos el fletador en el fletamento por tiempo), éste podrá celebrar un contrato de transporte con lo(s) cargador(es) y diversos contratos con armadores (en caso del fletador a tiempo, un contrato con el fletante para la disponibilidad del buque) a los efectos de responder a las exigencias del transporte marítimo.

En éste último caso, ya estaremos frente a las “partes ejecutantes marítimas” - definidas de acuerdo con las RRotterdam - y no con las partes contratantes, siendo indiferente el tipo de relación en la cadena con los diversos intervinientes, siempre que el cargador detente sus garantías en cuanto al transporte de la mercancía¹⁶⁶.

expresión cercana del fletamento por viajes consecutivos (en el transporte de gráneles, aunque sin la previa designación del buque) pero más parecida al transporte por línea regular (en el transporte de contenedores y, eventualmente, en la carga general). A pps. 4ss, el autor sigue afirmando que en los fletamentos por viaje y a tiempo, “*the shipowner remains responsible for the running of his own vessel and is merely providing a carrying service*”. La clasificación de la naturaleza del contrato de volumen para gráneles cercana del fletamento por viaje es perfectamente comprensible. No obstante, la evolución del propio contrato, entre otros, para su utilización en el transporte de contenedores, sugiere que pueda ser clasificado como otra modalidad del contrato de transporte, tanto más que los viajes se pueden realizar basadas en pólizas de fletamentos o en documentos de transporte (o en ambos). También para CARVER, *Carriage by Sea*, 12th, núm. 1.325 (London: British Shipping Law, 1971), iii, pps. 272ss y para SCRUTTON, *On Charter Parties and Bills of Lading*, 19a ed. (Londres, 1984), pps. 49ss, las *charterparties by demise* son “contratos de arrendamiento del buque”, lo que no se pasa con las *charterparties not by way of demise*. En definitivo, el fletamento por viaje, a tiempo y el propio contrato de volumen son verdaderos “contratos de transporte” (“*contracts of carriage*”).

165 En ARROYO MARTINEZ, I., *Reflexiones sobre la reforma del código de la navegación (primera parte)*, ADM, vol. VI, 1989, pps. 15-49, este autor refiere sobre el proyecto del nuevo código italiano, a pps. 46ss, que se puede clasificar como armador (*naviero* o *armatore*) el mero titular de una empresa de transporte marítimo que no sea propietaria de buques pero que tenga su disponibilidad. Así, las figuras de *bareboat charter* y de *demise charter* no tienen que ver directamente con el transporte de mercancías. Los buques son meros instrumentos para desarrollar su actividad empresarial. De ahí que, de iure constituyendo, se deberá autonomizar el fletamento para el transporte de mercancías, por viaje y a tiempo, como modalidades del contrato de transporte. WILSON, J.F., *ob. cit.*, pps. 4, refiere con certeza: “*In both instances the shipowner retains control of equipping and mangaing the vessel and agrees to provéase a carrying service*” lo que ya no pasa en el fletamento en casco desnudo. Por eso, WILSON, *ob. cit.*, pps. 9-45 refiere, genéricamente, las obligaciones implícitas del *contract of affreightment*, que abarca el fletamento por viaje y a tiempo y el transporte bajo conocimiento, adaptando, a las pólizas de fletamento, algunas de las obligaciones del transporte bajo conocimiento como la condición de navegabilidad en los modelos de fletamento en las pólizas NYPE (*New York Produce Exchange Time Charter*).

166 Como se expresa en las RRotterdam, el concepto agregado es el “contrato de transporte” (de mercancías) (núm. 1 del artículo 1) y, de su artículo 6, puede inferirse que:

En las líneas regulares, figuran, en general, los contratos de transporte con emisión de documentos de transporte en papel o electrónicos;

Asumimos que el contrato de volumen, tal como está definido en las RRotterdam, es una de las modalidades del contrato de transporte que, obligatoriamente, afecta a la emisión de documentos de transporte (véase el núm. 14 del artículo 1 de las Reglas) y, de esta forma, presenta características del transporte bajo conocimiento y del fletamento por viaje (e incluso del fletamento por tiempo). Ciertamente es que corresponde, por definición, a una modalidad de transporte y es cuanto basta para respaldar la posición que defendemos.

No podremos concluir este primer capítulo de la II parte sin mencionar que la intermodalidad sobresale con la progresiva *containerization* de materias primas, que ha sido contraria a una regulación internacional uniforme, como lo demuestra el Convenio de las Naciones Unidas de 1980. Por eso, incluso para la adopción de un sistema de red, resulta indispensable partir de uno de los modos de transporte e ir progresivamente asociándolo a los modos complementarios al régimen básico con la correspondiente responsabilidad del transportador.

Por ello, los modos de transporte resultan ser el punto de partida y el punto de llegada de la intermodalidad. Ésta, para satisfacer las demandas de las aseguradoras, tiene de iniciarse por un régimen específico para uno de los modos y en que se tenga suficiente experiencia, sobre todo, en lo que respecta a la responsabilidad. Pero, por otro lado, el régimen también necesita ser validado en el lugar de destino o en el de compra, o sea, en el último segmento. Sólo así ganará la confianza de los diversos actores del transporte internacional, no poniendo en tela de juicio la circulación y seguridad jurídica del transporte.

En las líneas no regulares, figuran, en general, los contratos de utilización del buque o de espacio a bordo (o sea, los fletamentos y otros contratos de arrendamiento del buque o de espacio a bordo).

Siempre que fueren celebrados contratos de utilización del buque o de espacio a bordo (típicos del *tramping*), las RRotterdam no son aplicables. Así, sin perjuicio de lo dispuesto supra, las RRotterdam están dirigidas para que sean aplicadas a las líneas regulares y, en el caso de las líneas no regulares, se aplican, igualmente, siempre que se emitan documentos de transporte en papel o electrónicos. El contrato de volumen puede, hoy, ser ejecutado, por cada viaje, mediante la emisión de una póliza de fletamento o de un conocimiento de embarque (por viaje). La emisión de una póliza de fletamento impediría, *ab initio*, que las RRotterdam fuesen aplicables. No obstante, en el contrato de volumen, son partes el transportador y el cargador y no pueden regular sus contratos por una póliza de fletamento si quieren que sea aplicable las Reglas. Sin embargo, el transportador puede hacerlo con terceros y, así, el contrato se someterá a las Reglas.

CAPITULO II – EL CONCEPTO DE PORTEADOR MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

021. El régimen del transporte internacional marítimo de mercancías no está unificado. La amplia acogida y ratificación de las RHaya y de sus Protocolos no es hoy suficiente para evitar una enorme dispersión de regímenes. Las propias RHaya presentaban diversas deficiencias por falta de unificación interpretativa, por una regulación jurídicamente insuficiente o contradictoria o, aún, por una gran restricción de su ámbito material (conocimientos de embarque).

Pese a todo, incluso tras la entrada en vigor del Protocolo de Visby y de las RHamburgo y su parcial incorporación a las legislaciones nacionales, no se vislumbra una uniformidad, subsistiendo la dispersión legislativa que las RRotterdam intentan solucionar.

A mayor abundamiento, las RHamburgo y las RRotterdam tienen modelos de base que intentan conjugar el modelo por grupo de expertos (modelo UNCITRAL) y el trabajo por grupo de países (modelo UNCTAD), con un carácter mixto que intenta agregar una posición más privatista, en el primer caso, y la otra sosteniendo los intereses de los cargadores. Con la entrada en vigor de las RHamburgo (pero con una expresión muy débil en el transporte marítimo mundial), el régimen se ha complicado y es más difícil de elegir la sumisión reglamentaria del contrato.

Con este panorama, ha de empezarse por la definición del contrato, intentando una estandarización mínima conceptual, lo que ha de hacerse en relación a los diferentes textos normativos.

La primera cuestión que se debe intentar concretar en el estudio propuesto recae en la definición de este tipo de contrato, indagando, si estamos frente a una especie de contrato de transporte o si sus características peculiares lo dotan de una singularidad propia de forma clara como, por lo demás, ocurre con el Derecho marítimo, con su

originalidad, fruto de la especial fuerza que adquieren los usos y prácticas del tráfico marítimo internacional.

Habitualmente, se procura incorporar los contratos marítimos que afectan a vehículos destinados a la navegación en los contratos de utilización o de explotación del buque. La primera de estas categorías tiene su origen en la doctrina italiana que ha precedido a la publicación del *Codice della Navigazione* en 1942, reuniendo una serie de contratos de diferentes tipos y causas como el arrendamiento del buque y el transporte marítimo, teniendo como base la utilización del buque por parte del armador (y del naviero), como empresario en nombre propio, sea o no propietario del buque¹⁶⁷ (“*armatore*” corresponde, así, al término “*naviero*”). Por lo contrario, con la expresión de contratos de explotación del buque se reclama una especial atención que justifica que nos centremos en los criterios económicos, en su funcionalidad y en cuanto especialidad propia de la navegación marítima, independientemente de los intervinientes.

Como se ha expresado, la LTM viene a exigir que el “*naviero*” sea propietario del buque, aunque el “*porteador*” pueda o no coincidir con aquel. El artículo 586, párrafo dos, del Código de Comercio, de forma contraria, ciñe la figura al representante del buque en el puerto de destino por las averías en la carga transportada. No obstante, la responsabilidad asignada al representante del transportador (o sea, en este caso, al agente marítimo o consignatario del buque) que actúa en nombre de este, en los términos conjugados de los artículos 586 del Código de Comercio y del 3 de la LTM, es una responsabilidad legal y directa, con independencia de la relación interna entre representante y representado¹⁶⁸. En cualquier caso, la responsabilidad del armador permanece autónoma sin dar lugar a un litisconsorcio pasivo necesario. Hay, asimismo, una responsabilidad solidaria y, por eso, el perjudicado está legitimado a accionar contra quien estime más oportuno¹⁶⁹.

Sea cual sea la clasificación elegida para la incorporación de los contratos de utilización de los buques, la doctrina confluye en integrar, en su ámbito, el arrendamiento del buque (o fletamento en casco desnudo), el fletamento por tiempo, el fletamento por viaje, el contrato de transporte en sentido estricto (o bajo conocimiento de embarque u otro documento de transporte) y los contratos de pasaje, remolque y de arrendamiento náutico (artículos 188 a 313 de la LNM). Los llamados “*contratos auxiliares de la navegación*” comprenden la gestión naval, consignación de buques, practicaje y de manipulación portuaria (artículos 314 a 338 de la LNM) y que “*incorporan los patrones que ha sido generando la vida del tráfico*” (cfr. LNM,

167 Esta figura no es, de todo en todo, coincidente con lo que se plantea en el artículo 586 del Código de Comercio, ni con el artículo 13 de la LTM. En el primero, se acoge la figura del agente marítimo (o consignatario de buques) y, en el segundo, se añade la exigencia de ser propietario del buque.

168 Véanse, entre otras, las sentencias sala de lo civil del Tribunal Supremo de 20/12/2006, de 14/02/2008, de 06/06/2008 de 04/12/2008 y de 29/06/2009.

169 Véanse, entre otras, las sentencias sala de lo civil del Tribunal Supremo de 18/04/2006, 31/05/2006, 31/01/2007, 15/11/2007, 17/09/2008 y 29/06/2009.

preámbulo, párrafo VII). Estos tienen un especial enfoque en la definición del régimen de responsabilidad propia de los modelos de la comisión o de la agencia en que se desarrolla una gestión propia de intereses ajenos.

El propio anteproyecto de contratos de utilización del buque de 1987 ya hacía referencia al arrendamiento del buque (en las modalidades de armado y equipado y sin ser armado), al transporte de mercancías (denominado “fletamento”), al contrato de pasaje y al remolque.

En las disposiciones del Código de comercio y de la LTM, sólo eran regulados el contrato de fletamento por viaje (artículos 652 a 692 del primero), el contrato de transporte internacional bajo conocimiento (en la LTM) y el contrato de transporte de pasaje (artículos 693 a 705 del primero).

En Portugal, la figura más amplia del contrato de transporte consta del Código de Comercio de 1888 (artículos 366 a 393), que no se diferencia, en su esencia, de las demás legislaciones de su tiempo, correspondiendo, deliberadamente, a una verdadera noción de Derecho comparado en el marco del transporte, incluido el marítimo.

Así, el artículo 366 dispone que:

«O contrato de transporte por terra, canais ou rios considerar-se-á mercantil quando os condutores tiverem constituído empresa ou companhia regular e permanente».

Y aclaraba en el párrafo 4 del dicho artículo que (derogado por las disposiciones de 1986 y de 1987 que plantearan, en líneas generales, un nuevo régimen para los transportes marítimos):

«Os transportes marítimos serão regulados por las disposições aplicáveis do livro III deste Código».

El artículo 393 relativo al régimen del transporte ferroviario dispone, por otro lado, que:

«Os transportes por caminho-de-ferro serão regulados pelas regras gerais deste código e pelas disposições especiais das respetivas concessões ou contratos, sendo porém nulos e sem efeito quaisquer regulamentos das administrações competentes, em que estas excluam ou limitem as obrigações e responsabilidades impostas neste título».

El Código de Comercio luso no define el contrato de transporte, sino que presenta el régimen general aplicable a los contratos de transporte por carretera, línea ferroviaria y transporte fluviales (por tierra, canales o ríos); considerando la especialidad del contrato de transporte ferroviario (y parece no haber razón para que no se extienda el artículo 393 a los carreteros y fluviales) y dando autonomía al régimen del transporte marítimo.

No obstante, es posible hacer una conceptualización general del contrato de transporte que se aplique a todos ellos a través de un análisis del régimen propugnado como sigue:

- i) Constituyen sujetos del contrato: el transportador, el expedidor y el destinatario, aunque sólo los dos primeros sean partes del contrato (artículos 369, 370 y 371);
- ii) Constituye objeto (mediato)¹⁷⁰ del contrato: los objetos a transportar, en los términos de lo dispuesto, entre otros, en el artículo 378; e incluso la mercancía a transportar, en los términos de la epígrafe del artículo 382;
- iii) Constituye objeto inmediato el contenido del contrato: el transporte de determinada mercancía de un lugar (artículo 370) a otro, por medio de una retribución pecuniaria llamada flete (artículos 368 y 370).

En el Derecho marítimo, en vez de la designación de «expedidor» se aplica habitualmente el término «cargador», tanto más que el expedidor (o, a su vez, el consignatario) puede ser un agente del propio cargador.

Puede, así, ensayarse una definición de contrato de transporte, basada en el Código de Comercio luso, con alguna amplitud:

Contrato en que una de las partes (transportador o porteador) se obliga frente a otra parte (expedidor o cargador) a transportar determinada mercancía de un lugar a otro diverso, a cambio del pago de una retribución pecuniaria llamada flete.

A pesar de que en esta definición tengan cabida todos los contratos de transporte, el régimen del transporte marítimo se distinguía, en la norma, de los demás (conforme expresamente exceptuado en el párrafo 4 del artículo 366) y, naturalmente, del régimen del transporte aéreo, desconocido en el siglo XIX.

La definición *supra* iba a permitir caracterizar el denominador común de los contratos de transporte en relación con el Código de Comercio luso (y con sus colaboradores europeos de matriz francesa del siglo XIX, con algunas modificaciones):

- (1) Es un contrato mercantil siempre que el «conductor» (en principio, el transportador) sea empresario, es decir, constituya una empresa o compañía regular y permanente (artículo 366). A efectos de su clasificación como mercantil, sólo resalta la calidad del transportador (como comerciante) y no la noción de «acto de comercio» en sentido objetivo propiamente dicho (primera parte del artículo 2 del Código luso). Es uno de los contratos genéricamente practicados por los comerciantes, entre sí o con otras personas y, por eso, habilitado con una presunta comercialidad en la que prevalece el criterio subjetivo;

170 CASTRO MENDES, *in Teoria Geral do Direito Civil*, AAFDL, Lisboa, 1978, vol.I, págs. 70 y 71, refiere que en el concepto de objeto de la relación jurídica son de las terminologías lusas: aquella que se sigue en la Facultad de Derecho de Lisboa, que distingue, en la relación jurídica, entre objeto inmediato (conjunto derecho-vinculación) y objeto mediato (los bienes o cosa que la relación jurídica granate al sujeto activo); y la otra que es defendida y "*mais vulgar na Escola de Coimbra*", en que son aplicables distintos "*nomen juris*": respectivamente, el contenido (o estructura interna de la relación) y el objeto.

- (2) Según una clasificación de los contratos comerciales en el ámbito de las acciones comerciales en que se atañe al criterio objetivo una frecuencia subjetiva (practicados genéricamente por los comerciantes), dividida en cuatro grandes grupos (cambio, cooperación, garantía y liberalidad), implica que el contrato de transporte se incorpora en el grupo «cambio» (donde existe una relación entre coste y beneficio con reciprocidad) y en el subgrupo «servicio (diverso de «obra») por pago», integrando igualmente este subgrupo, entre otros, el mandato con representación, la comisión y el remolque¹⁷¹.

El contrato de transporte es, de este modo, un contrato mercantil, perteneciente al grupo «cambio» y al subgrupo «servicio por pago», aplicable a cualquier contrato de transporte. En sede de regímenes, el contrato de transporte marítimo fue siempre autónomo y distinto del régimen general del contrato de transporte del Código luso, no pudiendo siquiera hablarse de un régimen especial, como se verifica en el transporte ferroviario.

Hasta 1986, el legislador Portugués ni siquiera diferencia el contrato de transporte marítimo en el libro III del Código ni en cualquiera legislación marítima dispersa, sólo refiriéndose parcialmente a este contrato, en sus artículos 538 a 540 preceptos expresamente derogados por el *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro*, relativo al transporte de mercancías por mar.

En el Código luso, el contrato de transporte marítimo tenía una naturaleza asociada a una especialidad del fletamento - que podría ser efectuado bajo la póliza de fletamento («*charter party*») o de transporte bajo conocimiento («*bill of lading*») - pero ni siquiera podría ser cualificada como «modalidad de fletamento», las cuales estaban previstas en su artículo 542: por todo o por una parte del buque, por una o más viajes, a la carga o por objetos determinados o designados.

En el siglo XIX, el Ministro portugués VEIGA BEIRÃO¹⁷², en el ámbito del contrato de fletamento, afirmó que el buque asignado por el propietario a otro para éste armarlo y equiparlo, era objeto de arrendamiento y el buque armado por el propietario, destinado a transporte de mercancías ajenas, cumple un sencillo contrato de transporte, cuyo título es el conocimiento (de embarque), sinónimo de póliza de carga o especie de cédula, con fórmulas impresas, firmado en cierto número de ejemplares por el capitán, y donde éste reconoce haber recibido mercancías para conducir las a cambio del pago de un cierto flete, con la obligación de entregarlas a quien el cargador o remitente (expedidor) especifique.

VEIGA BEIRÃO concluía con la incompatibilidad entre el arrendamiento (del buque) y el transporte marítimo excepto en caso de que el propietario del buque - no armado - lo cediese a otro para que éste lo arme, equipe y use y, en este caso,

171 Esta clasificación fue defendida por CARLOS FERREIRA DE ALMEIDA desde 1992 en la Facultad de Derecho de Lisboa. Véase FERREIRA de ALMEIDA, C., *Contratos II – Conteúdo. Contratos de Troca*, 3ª ed., Coimbra, Almedina, 2012. El fletamento se incorpora en el grupo "cambio" pero en el subgrupo "uso por valor" tal como, entre otros, el arrendamiento y la locación financiera.

172 BEIRÃO, F. VEIGA, *"Direito Comercial Português-Esboço do Curso"*, pps.146ss.

adelantaba que no se trataba solamente de transporte, pero de un entorno centrado en el buque o, como reclamaba el Ministro, «*visto trespassar-se o uso e fruição de certo navio*».

Nada más actual y premonitorio en la actualidad que la LNM de 2014 que viene a acoger de modo completo una dogmática que nos parece la más correcta y que se respalda, también, en la progresiva incorporación de los contenidos anglosajones en el Derecho marítimo.

Sin embargo, admitiendo y aplaudiendo la LNM como norma reguladora del marco de las actividades propias del tráfico marítimo, que va a permitir superar determinadas contradicciones existentes entre los distintos conceptos de fletamento (transporte) y de transporte de mercancías, la “absoluta” identificación entre los dos conceptos – dos *nomina juris* para designar una única idea - no será una solución pacífica.

En nuestra opinión, idéntico propósito se conseguiría si el Capítulo II del Título IV de la Ley contemplase, a su vez, una idea amplísima de “transporte de mercancías” bajo la designación “*Del contrato de transporte de mercancías*” de acuerdo con la definición del artículo 203.

En su caso, el artículo 205 contemplaría una modalidad del contrato, el “*Transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque*” y los distintos “*fletamentos*” – por viaje, por tiempo y los que resulten más atípicos – y otros contratos seguirían como modalidades del “*contrato de transporte de mercancías*” (si hubieren este propósito). Importa clarificar que los contratos de utilización del buque sin transporte son acertadamente regulados, por remisión, por el artículo 210, sin calificarlos como verdaderos “contratos de transporte”.

¿Habrá *fletamentos/transporte* que non sean *contratos de transporte* (en sentido amplio)? Si los hubiera, tendrán garantizada una regulación en la Ley. Pero tenemos serias dudas acerca de la necesidad y de la ventaja sistemática de apartar el fletamento a tiempo y, particularmente, el fletamento por viaje y otras modalidades (por viajes consecutivos, el contrato de volumen, etc.) del *sombrero* unificador designado como “contrato de transporte de mercancías”.

El Código de comercio luso de 1888 hacia, primeramente, una regulación de los conocimientos de embarque y, seguidamente del contrato de fletamento que, no obstante, carecía de definición y, por eso, no era claro el modo de armonización de los dos conceptos.

Sobre esta insuficiencia conceptual. AZEVEDO MATOS¹⁷³ ha hecho una referencia importante:

«*o contrato de fretamento é um contrato complexo e que participa da locação, da prestação de serviços, do depósito e do transporte, sendo este o elemento característico e diferencial, daqui resultando que, se a embarcação for cedida sem obrigação de transportar nem de prestar serviços, não há um fretamento, mas sim*

173 MATOS, AZEVEDO, *Princípios de Direito Marítimo*, vol. II, Edições Ática, pp. 14.

um contrato diferente, a que os ingleses chamam «time charter» também conhecido por «imbrago», em virtude do qual o navio é cedido, sem equipagem ou equipado, sendo o afretador-arrendatario quem, para com a tripulação e terceiros, figura como dono aparente».

El francés RIPERT¹⁷⁴ presentaba una perspectiva algo diferente y consideraba (traducción en portugués):

«... poder o dono do navio utilizá-lo no transporte de coisas suas ou no seu serviço ou em transportar mercadorias de outrem, chamando-lhe então fretamento (total ou parcial, por viagem ou a tempo determinado); e poder utilizá-lo para conduzir mercadorias por mar, sob conhecimento, transporte destacado do anterior e do qual desapareceu a ideia de locação».

Y más adelante:

«O proprietário pode também entregar o navio a um afretador, para a sua exploração (armador-afretador), e se este contrato é feito por certo tempo tem, na prática, o nome inglês de «time charter»; ou entregá-lo sem equipagem, não se ocupando da sua exploração, e haverá locação a casco nu; pode ainda afectá-lo ao transporte de passageiros e pode, enfim, empregá-lo em operações comerciais, tais como o reboque, assistência e salvação, pilotagem, pesca, etc., casos estos em que não haverá fretamento».

Prosiguiendo RIPERT (una vez más, de forma certera y actual y con el mismo espíritu de la reciente LNM):

«O Código Comercial (francês), tal como as legislações estrangeiras (de matriz napoleónica), supõe que o dono do navio é, ao mesmo tempo, o armador. Algumas vezes, porém, o proprietário aluga-o a um terceiro a fim que este o possa explorar, tornando-se o seu arrendatario o próprio armador. A locação do navio, quando não constitua fretamento, não está prevista pela lei marítima, sendo então preciso aplicar as regras do Direito Civil, sobre a locação do navio de coisa mobiliária. O navio continua a viajar em nome do dono, responsável para com terceiros, mas o armador tem a direcção da exploração. A isto chama-se, em Inglaterra, «owner pro tempore». Por vezes, desconhecendo-se a natureza deste contrato chama-se-lhe «fretamento total». Ora, este existe quando o proprietário equipa ele próprio o navio e o põe à disposição de terceiros. É certo que no «time charter» o referido proprietário nem sempre o equipa, como sucede no fretamento a casco nu, entregando-o a um armador para o equipar. Mas, nestes casos, aquele não deixa de praticar um acto de exploração e é, consequentemente, um armador. Ao contrário, o dono de uma embarcação, ao alugá-la a terceiro, para este a explorar, não é comerciante, não podendo esta locação ser fretamento».

En Portugal, desde 1986 y por influencia de la legislación marítima francesa de 1966 (bajo la influencia directa de RENÉ RODIÈRE), el contrato de transporte marítimo ha salido, en definitiva, del amparo del contrato de fletamento cuya autonomía ya era desde 1960 reclamada por la doctrina francesa, ya que, en Francia, los distintos

174 RIPERT, G., *Droit Maritime*, 3 volúmenes, 1950-53, pps 1336 y siguientes.

objetos de los contratos implican, desde luego, dos regímenes de responsabilidad distintos de las mercancías transportadas:

- (1) Responsabilidad por las mercancías transportadas en el contrato de transporte, constituyendo aquellas su objeto;
- (2) Responsabilidad por las mercancías solamente en caso de actuación culpable en el fletamento ya que el objeto de este contrato es el propio buque fletado (o parte de él).

Es reconocido que, en el siglo XIX, se utilizaba solamente el fletamento por viaje (y no el fletamento por tiempo) y que esta modalidad constituye un contrato con muchas características¹⁷⁵ del contrato de transporte, y, asimismo, aún hoy en día para muchas legislaciones, es considerado un contrato de transporte.

La gran mayoría de los códigos de comercio de matriz napoleónica, incluso los dos códigos ibéricos de 1885 y de 1888, se han limitado a seguir la *Ordenanza de Colbert* de 1681 y el *Código Francés* de 1807 donde no estaba prevista la figura del fletamento por tiempo y donde el transporte era una especie de fletamento (por viaje).

Encontramos una mención expresa que defendemos, en el preámbulo de la disposición portuguesa *Decreto-Lei núm.352/86, de 21 de outubro*:

«E, por isso mesmo, nele (Código Comercial de 1888) se considera comum a todas as modalidades de fretamento a problemática das estadias e sobrestadias ou sobredemoras (artigos 541, n.º 7 e 545) que apenas alcança razão de ser no fretamento por viagem».

En concreto, el artículo 546 del Código luso hace una breve referencia al contrato de fletamento *«ao mês ou por período determinado»*. Pero la conclusión no podría ser otra: solamente lo hace para el cálculo de la retribución, o sea, del valor del flete.

Sin obviar una armonización del transporte marítimo de mercancías, que se desea y que se considera indispensable, es forzoso reconocer que hay una diferencia que se sustenta y es mucho más relevante en los regímenes que establecen la separación “de RODIÈRE” entre el fletamento por viaje y el contrato de transporte, y es que la prestación esencial del fletante es la de suministrar un buque en buenas condiciones de navegabilidad cuya gestión náutica le sigue perteneciendo y sólo mediatamente (o accesoriamente) esa prestación incluye el desplazamiento de la mercancía que, a su vez, constituye la prestación esencial del contrato de transporte.

De este modo, en Portugal, la definición del contrato de transporte marítimo de mercancías en Portugal considerado en el artículo 1 del *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro* se adecua al propósito del legislador:

175 Preámbulo del *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro* en que se añade que, "no dizer de Jacques Potier, o fletamento por viagem está tendencialmente ameaçado de la suspeita de encobrir um verde ladeiro contrato de transporte (en "Études offertes à René Rodière", 1981, pps.465). Mas, até por isso, a distinção será mais veementemente necessária, já que as Regras legais do transporte são quase sempre injuntivas, o que não acontece no fretamento".

«O contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de um porto para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada «frete» ».

Su régimen es distinto del contrato de transporte en que éste ni siquiera figura, en términos supletorios, con la derogación de los artículos del Libro III del Código de Comercio luso.

La originalidad que caracteriza al Derecho marítimo se basa, en buena medida, en el transporte marítimo de mercancías y, por eso, éste es uno de los institutos que más contribuyeron para ese *desiderátum* y para la institucionalización de un régimen mercantil. Con una relación especial con el Derecho civil, el Derecho marítimo ha forjado sus propias figuras, muchas de ellas aplicables y adaptables por extensión, como es el caso de la actividad de las aseguradoras y de los transportes marítimos.

La relación de especialidad con el Derecho civil es con frecuencia cuestionada al amparo del desarrollo sustancial de los institutos que son propios del Derecho marítimo y que encaminan su autonomía e integridad. Deste modo, se puede afirmar que la relación de especialidad con el Derecho Civil se dá no tanto por sus institutos comerciales, pero sí por su «parte general» que es dogmáticamente la misma, siendo donde se mueve toda la dinámica mercantil.

A su vez, el Convenio de Hamburgo de 1978 sobre la responsabilidad del Transportador Marítimo de Mercancías (elaborada en el desarrollo de los trabajos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo – CNUCED - y de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional – CNUDCI/UNCITRAL) se aventura, de forma novedosa, en una definición del contrato de transporte marítimo, en el núm. 6 del artículo 1, que se observa en el mismo sentido defendido *supra*, añadiendo sólo lo que se considera relevante para la definición del modo marítimo, o sea, el concepto es mucho más corto frente a lo que está incorporado en las RRotterdam¹⁷⁶. No obstante, la segunda parte del precepto de las RHamburgo salvaguarda la aplicabilidad excepcional del régimen del transporte marítimo en los contratos multimodales.

De este modo, la definición del contrato de transporte de las RHamburgo es idéntica a la que está establecida en la legislación portuguesa, y procediendo a un micro-comparación en sede de Derecho comparado¹⁷⁷, se constata su identidad conceptual aunque con algunas diferencias de régimen en sede de síntesis comparativa. Lo que significa que el concepto de contrato de transporte marítimo adoptado, que es el

176 Las Reglas de la Haya de 1924 consideran, en la letra b) del artículo 1, una limitación de la aplicación del Convenio por su objeto que se define como el contrato de transporte bajo conocimiento o por cualquier documento similar que sirva de título al transporte de mercancías por mar y es igualmente de aplicación al conocimiento o documento similar en virtud de un póliza de fletamento. Esta última afirmación sólo es aplicable a respecto a la relación entre el armador y el tenedor del conocimiento.

177 FERREIRA de ALMEIDA, C., *Introdução ao Direito Comparado*, Coimbra, Almedina, 1994. Del mismo autor, la clasificación presentada en esta investigación para incorporar el contrato de transporte basase en “*Contratos III*”, 2ª ed., Almedina, Coimbra, 2013.

actual en la ley francesa, en la ley portuguesa y en las RHamburgo, se traduce, en general, en una conceptualización asumida, pero no por todos los países debido a la susceptibilidad de una menor autonomía conceptual del contrato de fletamento.

Esta definición del contrato de transporte no altera nuestra posición según la cual el contrato de fletamento (respecto al transporte de mercancías) incorpora, siempre, una prestación de transporte pues los buques elegidos se destinan al transporte de mercancías. En los términos del Derecho comparado, que se basa en los códigos napoleónicos, era así en España y en Portugal, (en este caso, en el tiempo de la vigencia del Libro III del Código de Comercio luso de 1888).

La legislación lusa de 1986 y de 1987 ha venido a cambiar (o a retroceder) el camino dogmático trazado durante más de un siglo y que, ahora, iba a despuntar, seguramente en España, con la LNM.

Las soluciones acogidas en la LNM, con una influencia, también, de la práctica anglosajona y internacional, contemplan un tipo contractual unificado para el transporte marítimo con previsión de especialidades como sucede con los fletamentos por viaje, el fletamento por tiempo y el transporte de mercancías bajo conocimiento, sin que quede limitada la vinculación internacional de las RRotterdam.

2. LA INTERNACIONALIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

022. En líneas generales, recogiendo la doctrina de la clasificación reanudada por los Catedráticos de Derecho de Lisboa, ANTÓNIO MARQUES DOS SANTOS y CARLOS FERREIRA DE ALMEIDA, pueden ser establecidos criterios económicos y jurídicos que encaminan a la clasificación de la internacionalidad del contrato¹⁷⁸:

I) Criterios económicos

a) Criterio de la transferencia de valores

178 Véase la segunda referencia de la nota núm. 174 *supra*. Son de rechazar criterios muy amplios para la clasificación de la internacionalidad de un contrato en que les bastaría un elemento (cualquier) extranjería para acoger su carácter internacional, como es defendido, por ejemplo, por J. MAURY, in "*Règles générales de las conflits de lois*", RCADI, t.57, 1936-III, pps.375, *apud* Marques de los Santos, in "*As normas de aplicação imediata no Direito Internacional Privado - esboço de uma teoria geral*", I vol., Lisboa, 1990, Almedina, pps. 49, nota núm. 167. Según este autor luso, este será unos de los elementos necesarios - aunque no suficientes - para "*internacionalizar*" una situación jurídica. Véase Marques de los Santos, *ibidem*, sobre la internacionalidad del contrato, particularmente, en las siguientes referencias del vol. I: pps. 49, nota núm. 167, penúltimo párrafo (en el caso *Battifol/Maury*), pps. 448, nota núm. 1442, segundo párrafo (en el caso *Tardieu c. Soc. Bourdon*), pps.619ss y notas núm. 2046ss (en los casos *Matter y Messageries Maritimes*), pps. 626ss y notas núm. 2058ss (en los casos *Mardelé y Delambricourt*) y pps. 641ss (Código de Comercio Internacional de la Checoslovaquia de 1963 y Ley sobre los Contratos Económicos Internacionais de la Republica Democratica Alemana de 1976).

Este criterio es tributario de la jurisprudencia MATTER, establecida, entre otros, en el texto de la «*Cour de cassation (Ch.civ.)*», de 17.5.1927, «*Consorts Pélissier du Besset c. Soc. The Algiers Land and Warehouse*»¹⁷⁹, que ha hecho suyas las conclusiones del Procurador-General MATTER sobre lo que debe entenderse por «*international payment*» por oposición a «*internal payment*». Deste modo, es necesario que el contrato dicho “internacional” tenga como efecto un flujo y reflujo de valores «*over the borders*», o sea, tenga como efecto consecuencias recíprocas tanto en un país así como en el otro.

También en la célebre sentencia «*Messageries maritimes*», de 21.6.1950¹⁸⁰, la «*Cour de Cassation*», sobre un análisis de un préstamo internacional emitido en Canadá por una sociedad francesa en 1927, retomó la tesis de la jurisprudencia MATTER, reflexionando sobre la expresión «*un double mouvement de fonds de pays à pays*», que ha tenido como consecuencia admitir la validez de cláusula-oro en los pagos internacionales, con base en la simple estipulación de las partes¹⁸¹.

b) Criterio del interés

Este criterio está presente en diversas disposiciones que regulan el arbitraje internacional y, en particular, cuando se concreta la definición de “arbitraje internacional” con respecto al juego de los intereses del comercio internacional.

Es un criterio de índole económica, pero distinto del anterior, y tiene una inspiración en las sentencias judiciales “MARDELÉ” y “DELAMBRICOURT”. Estas empezaron su argumentación y fundamento frente a la validez del ajuste de la cláusula compromisoria, proponiendo una definición de los “contratos internacionales”: los referidos al juego de interés del comercio internacional¹⁸².

El arbitraje comercial internacional está regulado por los Convenios de Nueva York de 1958 y de Ginebra de 1961, suscritos por España y por Portugal. La Ley española de arbitraje (Ley 60/2003, de 23 de diciembre que sustituyó a la Ley 36/1988 de 5 de diciembre- modificada actualmente por la Ley 11/2011, de 20 de mayo) introdujo una serie de novedades que pueden tener repercusiones para la materia de los transportes marítimos, admitiéndose la relevancia de la *lex mercatoria*.

En el sector marítimo, se piensa en la inclusión de cláusulas (de foro, de arbitraje, *paramount*, de *electio juris*, etc.) en los conocimientos de embarque, pólizas de fletamento u otros documentos de transporte que pueden ser clasificados como “usos y prácticas” normativamente vinculantes.

179 *Apud* MARQUES DOS SANTOS, *ibidem*, pps.622, nota núm. 2047.

180 *Apud* MARQUES DOS SANTOS, *ibidem*, pps.620, nota núm. 2044 en la misma pagina.

181 Este criterio fue, igualmente, acogido por MAGALHÃES COLLAÇO, I., in *Da compra e venda em Direito Internacional Privado*, vol. I, “Aspectos fundamentais”, Lisboa, 1954, pps. 85 y 86, en la compraventa internacional.

182 *Apud* MARQUES DOS SANTOS, *ibidem*, pps.626.

II) Criterios jurídicos

Los criterios jurídicos son variados. Desde el concepto de J.MAURY muy amplio, pasando por una conexión relevante con otra orden jurídica extranjera, de conformidad con lo que se ha expresado en la nota núm. 178 *supra* y defendidas por BATTIFOL y MAGALHÃES COLLAÇO.

Además de estos, existen aún criterios específicos para los diferentes Convenios, como son, entre otros:

- i) Convenio de Roma de 1980 sobre obligaciones contractuales y el sucedáneo Reglamento (CE) núm. 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (artículos 1 /1 e 3 /3);
- ii) Convenio de Viena de 1980 sobre la compraventa de mercancías (artículos 1 y 7 /1);
- iii) Convenio de Varsovia de 1929 (12.10.29), en la versión del Protocolo de Haya de 1955 (28.9.55), sobre transporte aéreo internacional (artículo 1 /2 y 3)¹⁸³;
- iv) Convenios sobre Transportes marítimos de mercancías de Bruselas de 1924 (artículo 10), de Hamburgo de 1978 (artículo 2) y de Rotterdam (artículo 5).

En la práctica, la exigencia de la internacionalidad de los contratos como requisito de aplicación se planteaba, desde los años 60 y 70, no sólo en el este de la Europa (Código de Comercio Internacional de la Checoslovaquia de 1963 y en la Ley sobre los Contratos Económicos Internacionales de la Republica Democrática Alemana de 1976¹⁸⁴) sino también en el occidente (de que es ejemplo, la aplicación de la cláusula-oro en el caso *Messageries Maritimes*).

En este criterio, se plantea la síntesis de los elementos jurídico-económicos relevantes para la clasificación del contrato como internacional. Entre ellos, son de especial relevancia para su aplicación, el interés de la esfera jurídico-económica de más de un Estado, y aún, ciertos criterios *ad-hoc* que derivan de los propios instrumentos de regulación internacional para cada la tipo de contrato.

Una vez fijados, los criterios jurídicos tienen dos vías posibles de aplicación: la conflictual y la sustantiva o material, que, simultáneamente, son coincidentes con los dos modos de reglamentación de los contratos internacionales. A su vez, las fuentes reguladoras pueden ser internas o internacionales.

Conjugando las vías presentadas y las fuentes, los criterios jurídicos para la calificación de un contrato internacional se pueden estructurar en la siguiente forma:

183 Por oposición, el artículo 1 del *Decreto-Lei núm. 321/89, de 25 de setembro*, que dispone, en Portugal, sobre un régimen específico de responsabilidad civil en el transporte aéreo interno, se aplica, igualmente en el transporte internacional que no se someta a cualquier Convenio. También el *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro* que regula el transporte marítimo de mercancías es extensivo a todos los transportes marítimos internacionales sin regulación internacional.

184 *Apud* MARQUES DOS SANTOS, *ibidem*, pps. 642.

I) Que utilizan la vía conflictual:

- i) Fuente interna: Normas de conflictos del Derecho Internacional Privado;
- ii) Fuente internacional: Convenios Internacionales.

II) Que utilizan la vía material o substantiva:

- i) Fuente internacional¹⁸⁵: La costumbre internacional; los Tratados y Convenios Internacionales: por ejemplo, el Convenio de Varsovia de 1929 y el Protocolo de Haya de 1955 sobre el transporte aéreo, el Convenio de Viena de 1980, sobre la compraventa internacional de mercancías, las RHamburgo.
- ii) Fuente jurisprudencial¹⁸⁶: Las sentencias de los tribunales internacionales y de los tribunales internacionales arbitrales; las decisiones de los tribunales superiores nacionales y de los tribunales arbitrales de reputación internacional, caso de la jurisprudencia francesa en caso de la admisibilidad de estipulación de las cláusulas-oro en los contratos internacionales¹⁸⁷; la cooperación internacional entre tribunales.
- iii) La doctrina.
- iv) La armonización internacional por vía voluntaria, independientemente de su fuente:
 - 1) Fuente interna¹⁸⁸: el Código Mercantil de Checoslovaquia de 1963, la Ley sobre las Relaciones Jurídicas en las Relaciones Comerciales Internacionales de Republica Democrática Alemana de 1976, el *Marine Insurance Act de 1906*, el Código Comercial Uniforme norteamericano;
 - 2) Las Reglas Modelo (*Model Rules*): Elaboradas, por ejemplo, por el CMI y que destinadas a su adopción voluntaria en la resolución de conflictos como, por ejemplo, las Reglas de York/Amberes de 1994 o los principios de conducta de las sociedades de clasificación de buques de 1998; también la Cámara de Comercio Internacional (ICC) tiene una notable acción en este campo que empezó con el UCP500 – Uniformización para Créditos Documentarios;
 - 3) Las formas y los términos *standard*: de los que son ejemplo las formas de las pólizas de fletamento en contratos de fletamento (las llamadas formas BIMCO – Baltic and International Maritime Council - a ejemplo) y los INCOTERMS de la Cámara Internacional de Comercio;
 - 4) La «*Lex Mercatoria*» o «*New Law Merchant*», de las que son ejemplos:
 - (a) Los usos del comercio internacional, cuya designación es muy utilizada

185 Que se designa por Derecho uniforme.

186 Indirecta para la *civil law* y directa para la *common law*.

187 De que es ejemplo la STCJ de la «*Cour de cassation*» de 21/06/1950.

188 Paradigma del *ius gentium* romano.

desde los años 60;¹⁸⁹ en este ámbito, incluyen los propios «usos» surgidos espontáneamente, los derivados del arbitraje privado internacional, y de la Cámara del Comercio Internacional, en París; y que pueden actuar de varios modos en la configuración de la reglamentación del propio contrato;

(b) Los principios del UNIDROIT en los contratos comerciales internacionales, desde 1994. Estos Principios del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, con sede en Roma, pueden, igualmente, configurar casos donde se incluyen los identificados en la letra anterior¹⁹⁰; y

(c) Los principios de la “EUROPEAN CONTRACT LAW”, basados en los anteriores: tal como estos, tienen como fin de “rellenar lagunas” a nivel nacional y de aportar elementos generales a la interpretación de instrumentos internacionales.

De este modo, el carácter de internacionalidad del contrato de transporte marítimo debe ser, también, evaluado por los instrumentos internacionales sobre esa materia que, a su vez, definen las reglas para su propia aplicación como se ha diseñado y expresado en los artículos 5 y 6 de las RRotterdam.

3. LA NOCIÓN DE PORTEADOR MARÍTIMO EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

023. Las RHaya, en la letra a) del artículo 1, se limitan a declarar que el transportador incluye el propietario o el fletador que contraten con el cargador. Se señala, a propósito, que la traducción portuguesa ha optado por traducir “*transporteur*” por armador y no por transportador, lo que parece poco preciso y que desvirtúa la versión original del Convenio ya que el armador está igualmente sujeto a muchos otros regímenes que no sólo del transportador marítimo. Por lo contrario, en España, la LTM incluye la figura de “porteador” o “naviero” y muchas otras figuras, aunque, en este caso, se discuta el ámbito de la figura de “naviero”, obligatoriamente propietario del buque. Más es una cuestión que el alcance de la reciente LNM viene a regular con claridad, aportando la distinción ya esperada entre armadores y navieros cuya reglamentación se recoge en el Título III (artículos 145 a 187).

189 Cfr. MARQUES DOS SANTOS, *ibidem*, pps. 656ss.

190 Es de admitir, igualmente, que serán aplicables los principios del Derecho Internacional Público. No obstante, estos serán aplicables como supletorios (y sin autonomía) frente a los principios de UNIDROIT o a los principios de la *EUROPEAN CONTRACT LAW*. También se configuran muchos *brocardus* latinos que pueden aportar, por sí o en conjunto con otros criterios, una mejor interpretación del contrato, como sean, “*pacta sunt servanda*”, “*rebus sic stantibus*”, “*restitutio in integrum*” o “*bona fides*”. Con entornos tan diversificados, su generalidad es tan amplia que no es fácil su aplicación al Derecho privado y, en particular, al Derecho marítimo que creo sus propios institutos, autónomos y muy cerrados.

Sobre las RHaya, se ha concluido que, en principio, la enumeración del artículo 1 no era taxativa y que, de acuerdo con el Convenio de Bruselas sobre la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de los Buque de 1957 (núm. 3 del artículo 1, núm. 2 del artículo 6 y artículo 7), el régimen del propietario sería extensible a todos los que detenten el dominio material del buque.

Según las RHaya, sólo habrá un transportador cada vez (sea el propietario o el fletador). Pero, en las RHamburgo, no es así y se considerará a los “*transportadores sustitutos*” y “*sucesivos*”, correspondiendo una responsabilidad conjunta y solidaria entre el “*actual carrier*” y el “*performing carrier*”. En este último sistema, los agentes se benefician igualmente del régimen del transportador.

Las RHamburgo establecen la definición de transportador en el núm. 1 del artículo 1 como toda persona o en nombre de la cual es celebrado un contrato de transporte de mercancías por mar y concluido con un cargador.

Por otro lado, el núm. 2 del artículo 1 declara la figura del “*transportador sustituto*” como la persona a la que la ejecución de transporte de mercancías o de una parte de ese transporte ha sido confiado por el transportador y que es extensible a cualquier persona a la que cierta ejecución haya sido confiada.

El artículo 11 prevé la figura del “*transportador sucesivo*” que deberá estar previsto en el contrato para una parte específica del transporte, donde deberá igualmente estar prevista la exoneración del transportador por su actuación, con las excepciones adecuadas.

La gran diferencia entre las RHaya y las RHamburgo radica en el hecho de que las primeras regulan el transporte bajo conocimiento de embarque y en las segundas el concepto de transporte es muchísimo más amplio (núm. 6 del artículo 1).

Sin embargo, las propias RHaya podrán regular los segmentos no marítimos del transporte, como se expresa en el artículo 17 de la LTM en el ámbito del transporte multimodal¹⁹¹. No obstante, es importante no olvidar que para que ello sea posible resulta necesario que el país en cuestión no disponga de un régimen de transporte terrestre que se pueda sobreponer a la voluntad contractual, lo que puede suceder en los EEUU con las modificaciones a las RHaya aportadas por el *COGSA de 1936*

4. LA ARTICULACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO CON LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

024. Para quien se dedica a la actividad del comercio internacional, el núcleo contractual y jurídico es, sin duda, el contrato de compraventa internacional. De los aspectos parciales más relevantes de ese contrato son, exactamente, el contrato de transporte internacional, sea marítimo, aéreo, fluvial o terrestre y el contrato del

¹⁹¹ A este título véase, a ejemplo, la Sentencia Audiencia Provincial de Alicante, núm. 122/11, 11/03/2011 en que se refiere que las partes pueden pactar el régimen contractual que estimen pertinente al margen de las RHaya en especial para las fases no marítimas y, concretamente, para los otros segmentos del transporte multimodal.

seguro contra los riesgos de transporte.

Sin embargo, el mayor éxito o fracaso de un negocio internacional dependerá del cuidado que el comprador y el vendedor pongan en el contrato de compraventa y de los presupuestos definidos para la elección del transporte y del transportador y de la modalidad del seguro y del asegurador.

Así, en el contrato de compraventa se va a definir sobre quien proveerá el transporte y el seguro y de ahí resultan las diferentes modalidades de compraventa, que son ilustradas por los INCOTERMS.

Pero no se trata sólo de una cuestión de seguridad jurídica: los precios del mercado son, naturalmente, completamente diferentes para la misma mercancía en función de la modalidad que incluya, o no, el transporte y/o el seguro.

El comprador (o importador) al elegir, por ejemplo, la modalidad «FOB» (*Free on Board*) tendrá un precio más bajo en el contrato pero tendrá que suministrar, a sus expensas y riesgo, el transporte, y pagar el seguro lo que, de inicio, podrá, también ser más complejo que la red de agentes y de paquetes de productos específicos diseñados en el mercado.

También en el caso del paquete que incluye el transporte y el seguro, el comprador no deberá descansar demasiado, ya que el vendedor va a buscar un buque y un seguro más baratos. Así, puede arriesgarse a ver a su mercancía embarcar en un buque sin condiciones para su transporte y a tocarle, en suerte, una aseguradora de solvencia dudosa o ubicada en un país de difícil acceso e incluso con una débil cobertura de riesgos.

Las cuestiones más importantes para el negocio, que deben ser objeto de cláusulas específicas pueden ser presentadas de la siguiente forma:

- (1) Identificación de las mercancías y especificación de sus características técnicas.
- (2) Elección de la otra parte contratante.
- (3) Fijación del precio.
- (4) Condiciones contractuales de compraventa, con posibilidad de recurrir a reglas uniformes, como son, los INCOTERMS de la Cámara del Comercio Internacional, ya asentadas en términos de interpretación y de aplicación.
- (5) Elección de las formas de control, dependiendo de la naturaleza de las mercancías objeto del contrato y de los momentos (de eventual control por muestreo y elección de los laboratorios) de carga, de descarga y de recepción por el comprador.
- (6) Elección del medio(s) de transporte.
- (7) Celebración del contrato de seguro.
- (8) Fijación de sanciones por incumplimiento.
- (9) Elección de la legislación aplicable y del tribunal competente o del arbitraje.

Una vez acordadas estas cuestiones de forma clara, han de concretarse los términos y las condiciones de las cartas de crédito y su relación con el contrato de compraventa internacional, la guardia de documentos de prueba (entre otros, las muestras) y la

correlación entre los diferentes contratos – de transporte, de seguro y del pago propiamente dicho.

CAPÍTULO III - LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

1. EL PORTEADOR, LOS DOCUMENTOS Y EL TRANSPORTE SOBRE CUBIERTA

025. El problema de la calificación del transportador se ha convertido en una cuestión extremadamente importante para la responsabilidad por los daños sufridos por las mercancías. El problema más complejo no se pone frente al transportador previamente asumido e identificado pero sí con relación a otros entes que podrán igualmente ser responsables por tales daños. Además, es frecuente que aquel no sea poseedor de bienes en el Estado del foro que respondan por esos daños (no tener cualquier bien en el país o insuficientemente cubierto por el seguro o en condiciones de insolvencia en el Estado del consignatario).

Las RHaya disponen que el transportador que contrata con el cargador y, consecuentemente, se posiciona como responsable frente a éste, podrá ser el propietario (“*owner*”) o el fletante (“*charterer*”) (artículo 1, letra a)) o el buque (artículo 4). Todavía, no se refiere a la designación de “*actual carrier*” y que se pueda considerar como “*transportador efectivo*”. Este, frente a las RHaya, no será responsable por los daños en las mercancías pues es una persona distinta de la que ha celebrado el contrato de transporte (o sea, diverso del “*contracting carrier*”).

Para la doctrina que defiende que los contratos de transporte y de fletamento son autónomos¹⁹², cuyos títulos son respectivamente, el conocimiento de embarque y la carta de fletamento, nada impide que no haya una cadena compleja de esos contratos y de otros atípicos que tengan por objetivo la utilización mercantil del buque.

O sea, lo que literalmente se prevé en las RHaya es la responsabilidad del transportador contratante frente al cargador. Tomando como base la definición de “*armador*”¹⁹³, que como persona jurídica puede o no coincidir con la de propietario del buque. Hay armadores que no son propietarios de un único buque, celebrando así entre estas dos partes un contrato de explotación del buque.

192 Contra, entre otros, PALMA CARLOS, A., “*O Contrato de Transporte Marítimo*”, in “*Novas perspectivas do Direito Comercial*”, FDUCL/CEJ, Almedina, Coimbra, 1988, pps. 11ss.

193 Añadida por AZEVEDO MATOS, vol. II, a pps. 125 (“*quién asume la exploración mercantil del buque*”).

Existen tres modalidades de contratos de fletamento: por viaje, a tiempo y en casco desnudo. En este contrato, su objeto es el propio buque como un todo, sólo que en condiciones diferentes, y de ahí la diferencia entre los fletantes y fletadores en aquellos tipos. El transportador contratante que no tenga buques disponibles, se posiciona como fletador para celebrar un contrato con un tercero que, con mayor o menor autonomía, le pondrá un buque a su disposición. Y así, surgen dos hipótesis posibles: o se posiciona como armador en el fletamento por tiempo o en casco desnudo o prescinde de esa calidad, en el fletamento por viaje, en beneficio del fletante.

El problema se plantea en el fletamento por tiempo donde se estará entre dos potenciales armadores, donde tiene toda la lógica preguntarse si existirá una responsabilidad conjunta entre el fletador y el fletante en relación al cargador que haya celebrado con aquél un contrato de transporte. De ahí la cuestión inglesa: “*Is the owner a carrier?*”

A menos que el buque de transporte esté totalmente perdido, la ley norteamericana, a través del embargo del buque, protege adecuadamente los interesados en las mercancías transportadas. No obstante, es necesario un medio de protección adicional a través del derecho de acción contra el “*transportador efectivo*” en caso de la pérdida total del buque o de la imposibilidad de que sea indemnizado por el “*transportador contratante*”. Lo que tiene acogimiento en las definiciones del artículo 1 de las RHamburgo.

El artículo 10 de las mismas Reglas asegura la responsabilidad conjunta y solidaria de los transportadores “*de hecho*” y “*contractual*”, señalándose que en ese artículo y siguiente surgen expresiones como “*actual carriage*” y “*through carriage*” para persona distinta del transportador, y como tal, resulta necesario recurrir a la definición del artículo 1 sobre el “*actual carrier*”.

Las RHamburgo no alejan la garantía “*in rem*” del buque (con el consecuente procedimiento de embargo) que es la práctica común en los países anglosajones. En el núm. 2 del artículo 21 de aquellas Reglas hay una disposición que se refiere a ese instituto. Esta disposición es completamente autónoma de las medidas de emergencia a tomar en relación al buque y a la mercancía que consta en la generalidad de los ordenamientos y que está referido en el núm. 3 del dicho artículo como “*provisional or protective measures*”.¹⁹⁴

Hubo un sustancial esfuerzo, pero infructuoso, en el sentido de eliminar el embargo “*in rem*” incluso en aquellos países donde ese instituto era tradicionalmente aceptado en virtud de la idea teórica de que la responsabilidad prevista en este Convenio recae exclusivamente sobre las figuras de los transportadores y porque el embargo “*in rem*” no es posible en esos casos, como defiende la jurisprudencia europea continental.

194 SWEENEY, J. C., *The uniform regime governing the liability of maritime carriers*, in “International Conference on Current Issues in Maritime Transportation”, CMI, 1992, pps. 964ss.

Además, tampoco se ha tenido la preocupación de analizar si los países que aplican el instituto del embargo "*in rem*" tenían las condiciones adecuadas para exportarlo a otros ordenamientos. De cualquier forma, los EEUU, cuyo transporte oceánico es asegurado alrededor del 95% en volumen por buques de pabellón extranjero, sólo ratificaría un Convenio que mantuviese el embargo "*in rem*"¹⁹⁵.

Conviene precisar, en relación a las RHaya/RHaya-Visby, la necesidad de cumplimentar el requisito del documento que acredita el contrato de transporte ("*paper document requirement*").

El esquema de responsabilidad de las Reglas se basa en la responsabilidad del transportador, que es definido en la letra a) del artículo 1 como el "*owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper*". La letra b) del artículo 1 viene a limitar el tipo de contrato a aquel que es titulado por un conocimiento de embarque o documento similar que reconozca esa titularidad.

La versión francesa es la única versión oficial de las RHaya y parece que el intento de los autores del proyecto, redactado en lengua inglesa, sería diferente, de modo que abarca otros documentos de titularidad del contrato. La traducción oficial por el Reino Unido y por los EEUU figuran, respectivamente, del "*British Carriage of Goods by Sea Act, 1924*" y del "*US Carriage of Goods by Sea Act, 1936*" donde se puede inferir el intento de ampliar la calificación de contrato de transporte a contratos titulados por otro tipo de documentos¹⁹⁶. De todos modos, en sede de las RHaya, se entiende de forma generalizada que la responsabilidad es, en principio, sólo del "*transportador contractual*".

No se debe proceder a una identificación completa entre el contrato de transporte marítimo y el documento "*conocimiento de embarque*"; pues las transacciones por medios electrónicos aportan solamente los títulos de la mercancía, siendo claros los elevados costos de los documentos escritos que impedirían, a su vez, la mayor rapidez de transacción y actualización de las cuentas corrientes de los diversos clientes. Es así necesario reducir el concepto tradicional de conocimiento de embarque (o similar) a un concepto (donde el documento está ausente) de mera transacción electrónica¹⁹⁷.

195 SWEENEY, J. C., *idem*, pps. 970.

196 Sin embargo, en el Reino Unido, la "*Act*" de 1924 no haya procedido a una transposición de las Reglas de la Haya de 1924 pero lo ha hecho respecto a las Reglas de la Haya de 1921, que son ligeramente diferentes. En 1971, el Reino Unido ha promulgado una nueva "*Act*" referente a las Reglas de 1924 y al Protocolo de Visby de 1968. La versión francesa auténtica del Convenio de 1924 dispone sobre el conocimiento: "*connaissance ou tout document similaire formant titre*".

197 El *CMI Sea-Way Bill* (1990), aprobado en la conferencia de París de 1990 del CMI y admitido por el "*British Carriage of Goods by Sea Act*" de 16 de setiembre de 1992, y el *CMI Electronic Bill of Lading* (1990), aprobado en la Conferencia de París, son medios que visaran suplir las necesidades mercantiles. Pero, en principio, se exige aún de la parte del cargador, del transportador y de los consignatarios, el acuerdo según el cual no ejercerán derechos basándose en la inexistencia del conocimiento de embarque documental (Regla núm. 11ª del *Electronic Bill of Lading*). El lugar de emisión del conocimiento puede ser esencial en la determinación de la "*lex contractus*" y, así, condición de aplicabilidad de las Reglas de la Haya de 1924 (artículo 10).

Para solucionar tal problema sin alterar el Convenio sería necesaria una cooperación entre las instituciones financieras interesadas, transportadores, cargadores y consignatarios que en las condiciones actuales de mercado difícilmente se logrará.

Las RHamburgo siguen ese objetivo pues no exigen un documento para considerar la calificación del contrato ya que se aplican al contrato de transporte marítimo independientemente de esa exigencia. Es lo que consta en el núm. 6 del artículo 1 y en el artículo 14 en el que se prevé la forma consensual para el contrato y la firma del conocimiento de embarque por medios mecánicos o electrónicos siempre que no contravengan las normas del país de emisión.

La revolución con el procesamiento electrónico de datos fue extendida desde el proyecto del Convenio OTT (*Convenio sobre la responsabilidad de las terminales de transporte*) de 1991 (núm. 3 del artículo 4) donde se preveía que los documentos pudieran ser expedidos por cualquier forma que preservase una copia de la información contenida y el “*documento*” podría ser sustituido por su equivalente en sede de mensaje electrónico, cuando las partes lo hubieren pactado.

En relación al transporte sobre cubierta, las RHaya lo excluyen completamente (letra c) del artículo 1) lo que significa que los transportadores que lo hagan por encargo suyo no podrán limitar su responsabilidad sobre la mercancía, y si por ello tuviera la anuencia del cargador, excluyen cualquier responsabilidad sobre esa carga.

En los EEUU, el problema no siempre es de tan fácil resolución ya que la “*Harter Act*” de 1893 se aplica a la mercancía transportada sobre cubierta. Para evitar la aplicación de ese cuerpo normativo en los viajes internacionales, el conocimiento de embarque debe, específicamente, disponer el régimen de las mercancías transportadas sobre cubierta cuando las RHaya sean adoptadas por estipulación contractual.

Otra aproximación legal vigente en los EEUU (y casi en exclusiva) es el concepto de “*deviation ousting the bill of lading*” que se aplica cuando la mercancía transportada, de acuerdo con un conocimiento de embarque “*limpio*” (“*clean on board bill of lading*”) (o sea, que la mercancía estaba toda de conformidad con las indicaciones del cargador en el momento de su embarque) lo es, de hecho, sobre cubierta y no bajo la cubierta¹⁹⁸.

La ley americana prevé pues que todo el conocimiento de embarque (y, consecuentemente, las RHaya) pierde su validez, la limitación de la responsabilidad del transportador resulta superior y de acuerdo con las Reglas aplicables a los límites de una aseguradora.

Una parte de este concepto fue consagrado en el núm. 4 del artículo 9 de las RHamburgo que dispone que el transportador pierde el derecho a limitar la responsabilidad cuando las mercancías sean transportadas sobre cubierta, al contrario de lo concertado entre las partes.

198 SWEENEY, J. C., *ob.cit.*, pps.972.

Se subraya, no obstante, el hecho de que las RHamburgo aclaran los derechos del transportador en el transporte de mercancías sobre cubierta con el asentamiento de antemano del cargador o de acuerdo con los usos del comercio marítimo o aún de acuerdo con la normativa estatal.

2. LAS OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

026. La prestación esencial del transportador consiste en transportar cierta mercancía de un puerto a otro como resultado del propio acuerdo adoptado en el contrato de transporte marítimo de mercancías que se respalda en el Derecho comparado con más o menos especialidades.

Las diferencias entre los diferentes Convenios resultan, esencialmente, de los regímenes distintos de los casos de exoneración de la responsabilidad del transportador e igualmente de los diversos deberes accesorios que sobre él recaen.

El régimen de la responsabilidad del transportador en las Reglas de Haya/Visby ha sido el resultado de un compromiso entre los diversos intereses del comercio marítimo. De esta forma, se intentó formular la distinción entre las faltas (*“faults”*, *“fautes”*) de las que un transportador no se podrá eximir contractualmente y las que podrían ser objeto de exclusión de su responsabilidad.

Los párrafos núm. 1 y 2 del artículo 3 de aquellas Reglas concretan las obligaciones del transportador mientras que el artículo 4 prevé los casos en que es posible la exclusión de su responsabilidad (*“casos de exclusão da responsabilidade”*, *“cas exceptés”*, *“exemptions from liability”*).

El artículo 3 transforma el régimen de *“common law”* sobre el estado de navegabilidad del buque (en que el transportador es responsable, objetivamente, en caso de no navegabilidad) en una obligación de diligencia razonable (*“due diligence”*, *“diligence raisonnaable”*) y coloca, a la orden, un buque en buenas condiciones de navegabilidad. La carga de la prueba de una actuación caracterizada por una *“razonable diligencia”* debe llevarla a cabo el propio transportador. El transportador es igualmente responsable de la actuación no diligente de sus representantes y agentes. Esta obligación recae sobre el transportador antes y al inicio del viaje. En caso de que el buque efectúe escala en puertos diferentes y proceda a la carga de mercancías en cada uno de ellos, parece que la obligación recaerá sobre él en cada uno de los puertos, por lo menos, en relación a las mercancías en él embarcadas.

En relación a las excepciones previstas en las letras c) hasta q) del párrafo 2 del artículo 4 (poniendo a parte la letra l)) parece difícil concebir algún litigio que emerja de su aplicación.

En cuanto a las demás, procede un análisis más ponderado pues son el fruto de varias

cuestiones jurídicas¹⁹⁹:

1) La falta náutica (letra a) del núm. 2 del artículo 4)

En los términos de esta disposición, el transportador y el buque son exonerados de la responsabilidad por pérdidas y daños en la mercancía resultante o procedente de actos, negligencia o falta del capitán, maestro, práctico (piloto) o empleados del armador (transportador) en las cláusulas del contrato.

2) Falta cometida en la administración del buque (letra a) del núm. 2 del artículo 4)

El transportador y el buque son también exonerados de la responsabilidad en los términos del número anterior en caso de acto, negligencia o falta en la administración del buque.

3) Incendio (letra b) del núm. 2 del artículo 4)

El transportador y el buque son exonerados de la responsabilidad en lo que respecta a las pérdidas y daños resultantes o procedentes de un incendio salvo que ello se deba a una falta del transportador (“*le fait ou la faute*”, “*fault or privity*”).

4) Salvamento (letra l) del núm. 2 e núm. 4 del artículo 4)

El transportador y el buque son exonerados de la responsabilidad por pérdidas y daños en las mercancías resultantes o procedentes de un salvamento o de un intento de salvamento de vidas humanas o bienes en el mar.

Ningún desvío de ruta para salvar o intentar salvar vidas o bienes en el mar, ni cualquier desvío de ruta razonable, será considerado como infracción al presente Convenio o al contrato de transporte, y el armador (transportador) no será responsable de cualquier pérdida o daño que resulte.

Si la interpretación de “*falta náutica*” parece hoy relativamente pacífica,²⁰⁰ la “*administración del buque*” es fuente de complejas cuestiones pues es difícil establecerse una línea que discrimine entre una falta relativa a la administración del buque y una falta del cuidado debido con las mercancías embarcadas.

La disposición relativa a la exoneración por incendio está formulada de forma diferente en la versión original francesa y en la traducción inglesa. La traducción inglesa indica que el transportador no es responsable a menos que haya sido causado “*by the actual fault or privity of the carrier*”, lo que deja entender que el transportador no será responsable por las actuaciones de sus representantes de conformidad con la R. El texto en francés se refiere a la “*faute du transporteur*” y, de este modo, parece abarcar la responsabilidad por los actos de sus representantes.

199 Véase el *XXXIVth International Conference of the Comité Maritime International*, Paris, Ed. CMI, II volumen.

200 Por ejemplo, *Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Portugal)* de 15/10/1980, proceso núm. 68562, BMJ núm. 300, 1980, pps. 424, refiere lo siguiente: “*Não constitui falta náutica... o facto do capitão do navio, sendo previsível uma tempestade, não ter desviado a rota, se durante ela tomou as precauções adequadas.*”

En relación al salvamento, el problema se plantea frente a la expresión “*salvamento en el mar*” ya que, para algunos países, las aguas portuarias no estarán cubiertas y, en cualquier caso, no están contempladas las aguas lacustres y fluviales (aguas continentales).

El criterio que prevalece en los medios internacionales más próximo a las RHaya/Visby siempre defendió el mantenimiento de una lista de casos de excepción de la responsabilidad del transportador con algunas modificaciones suscitadas en cada uno de los casos más dudosos, lo que ha obtenido consagración en las RRotterdam.

La extinción de la falta náutica como causa de exoneración es defendida esencialmente por los países transportadores ya que los restantes apuestan por su mantenimiento pues permite compartir los riesgos de una manera más equilibrada y su supresión no iba, por cierto, a contribuir a la normalización del Derecho internacional material sobre el transporte marítimo de mercancías.

Sin embargo, puede igualmente defenderse su supresión argumentando que esta excepción sólo se aplica al transportador marítimo (y no a otros tipos de transporte como el aéreo y el terrestre) y que compartir los riesgos puede asegurarse por las cláusulas de los peligros de mar, por la limitación de la responsabilidad del transportador y por la limitación global de la responsabilidad. No obstante, las RRotterdam no la han consagrado y limitarán la responsabilidad en caso de incendio.

Las mismas razones para el mantenimiento o supresión recaen sobre la falta en la administración del buque. En este caso, se suma además la dificultad de su exacta demarcación, lo que es también un elemento que contribuye a su abolición.

En caso de incendio, prevalece la tesis de que el transportador no debería ser responsable en caso de faltas de sus representantes y que la carga de la prueba de la falta cometida debe incumbir al demandante.

En relación al salvamento, el precepto actual parece no incluir medidas para evitar los daños causados por las condiciones ambientales. Se suscita así la ampliación del precepto a todos los espacios hídricos navegables y, eventualmente, por forma a cubrir aquellas medidas

En el sistema de las RHaya/RHaya-Visby puede afirmarse que pesa sobre el transportador el necesario ejercicio de una razonable diligencia para:

- (1) Colocar el buque en buenas condiciones de navegabilidad;
- (2) Armar, equipar y aprovisionar el buque;
- (3) Velar por las buenas condiciones de las bodegas y demás compartimientos en los cuales se transporta la mercancía;
- (4) Cuidar de las mercancías excepto si la no navegabilidad es ajena a su culpa;
- (5) Emitir el conocimiento de embarque que corresponde a las mercancías transportadas;
- (6) Entregar, en el puerto de destino, las mercancías al porteador del conocimiento de embarque en el estado donde las ha recibido.

De esta forma, las RHaya/RHaya-Visby establecen un sistema imperativo de responsabilidad, basado en el principio de que el transportador, antes y al inicio del

viaje, debe ejercer una razonable diligencia con el objetivo de colocar el buque en buenas condiciones de navegabilidad, de armarlo, de equiparlo y de suministrarlo y velar por las buenas condiciones de los compartimientos de bordo donde las mercancías quedarán acondicionadas.

La diligencia debida se obtiene por la figura de un transportador medianamente diligente en la situación concreta. Si el transportador rige su conducta por una diligencia debida, no será responsable por los daños debidos a un estado de no navegabilidad sobrevenida, cabiéndole la prueba de que ha cumplido los dictámenes de aquella diligencia.

Según RODIÈRE y PONTAVICE²⁰¹, las RHaya, tal y como hace la legislación interna francesa sobre transportes marítimos, consagran el sistema de presunción de responsabilidad por parte del transportador aunque de una forma compleja e, igualmente, establece la responsabilidad objetiva con 17 casos taxativos de exoneración.

En nuestro criterio, el Convenio ha intentado una síntesis de los sistemas continentales y de la “*common law*”. De esta forma, si la diligencia debida no es más que el afloramiento del sistema de presunción de la responsabilidad que sólo incide sobre ciertas obligaciones del transportador (como, por ejemplo, el estado de navegabilidad del buque), a partir de ahí el sistema adoptado es claramente el de la responsabilidad objetiva atenuada por los casos de exoneración, en la línea de los sistemas anglosajones.

Esta es la razón por la cual las propias legislaciones internas que han adoptado el régimen del Convenio tienen algunas diferencias de aplicación en relación al Instrumento Internacional que les ha servido de base²⁰².

201 *Ob.cit.*, pps. 470 y 471.

202 Según RENÉ RODIÈRE in *La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978* in DMF, 1978, pps.451ss, se contempla cuatro tipos distintos de responsabilidad:

- i) Presunción de irresponsabilidad del causante ("*De la faute provée*"): todos los elementos de prueba son a cargo de la víctima. Corresponde al sistema tradicional de responsabilidad aquilina.
- ii) Presunción de culpa del causante ("*Présomption de faute*"): el causante se exonera de probar que el hecho no es de su responsabilidad o que no actuó con culpa. Es lo más común en los ordenamientos continentales.
- iii) Presunción de responsabilidad del causante ("*Présomption de responsabilité*"): el causante se exonera de probar que el hecho no es de su responsabilidad y aún el origen del daño.
- iv) Responsabilidad objetiva ("*Présomption absolue*"): El causante es responsable, independientemente de culpa o del origen del daño y no se quedará exonerado de la responsabilidad.

El sistema de la Haya es más gravoso para el transportador que los sistemas continentales, consagrando un sistema mixto de presunción de responsabilidad y de responsabilidad objetiva, a la manera anglosajona (con 17 casos taxativos de exoneración o "*cas exceptés*").

En España (tal como en Portugal), el criterio general de imputación es la culpa (responsabilidad por culpa): el sujeto que causa daños a otro está obligado a reparar el daño causado cuando exista por su parte dolo o culpa (art. 1.902 CC). Por consiguiente, el demandado se libera de responsabilidad si consigue probar que actuó con toda la diligencia exigible (o razonable) a tenor de las circunstancias.

El propio sistema de responsabilidad objetiva, suavizado por casos de exoneración, no es, verdaderamente, más gravoso para el transportador ya que, en el caso de hechos de guerra o de embargo mercantil, basta su prueba para que el transportador se exonere mientras que en el sistema francés, por ejemplo, se exige la prueba de su calificación (Ley de 1936) o que el hecho dañoso no sea imputable al transportador (Ley de 1966)²⁰³.

Podemos así, intentar sintetizar la evolución de la responsabilidad del transportador marítimo previamente al análisis de las Reglas de Hamburgo:

(1) Antes de la “*Harter Act*” – Estamos ante un transportador con una obligación de resultado, sólo es posible su exoneración si se demuestra que el hecho no le era imputable (sistema de la presunción de culpa); todavía, el sistema era inaplicable dadas las cláusulas exoneratorias inherentes en los contratos;

(2) Con la vigencia de la “*Harter Act*” y del Convenio de Bruselas de 1924 – Estamos ante un transportador con una obligación de resultado, exonerándose globalmente cuando pruebe la diligencia debida en relación a ciertas obligaciones y, posteriormente, se demuestre la existencia de uno de caso de exoneración y de un nexo de causalidad mínimo con el daño²⁰⁴. Este sistema será en su conjunto menos severo que el anterior pero es imperativo para todos los contratos.

(3) En las RHamburgo - No sólo los casos de exoneración son en menor número. El núm. 1 del artículo 5 induce al sistema de un régimen de presunción de responsabilidad, lo que contrasta con el Anexo del Convenio donde se aclara que el régimen pretendido es la presunción de culpa.

Como se puede ver, por lo menos la intención del legislador, ha sido la institucionalización de un régimen más severo para el transportador, casi sin causas de exoneración, lo que crea una gran inseguridad jurídica.

Se ha intentado uniformizar el transporte marítimo en relación al transporte aéreo (Convenio de Varsovia de 1929). Éste consagra un sistema de presunción de responsabilidad con pocos casos de exoneración pero demanda que el hecho dañoso haya ocurrido durante el transporte, restringiendo, de esta forma, la responsabilidad del transportador. El sistema del Convenio Ferroviario (CIM) y del Convenio de Transportes Terrestres (CMR) es idéntico.

En los transportes marítimos, el transportador puede también ser responsable por hechos ocurridos antes del transporte siempre que no demuestre la existencia de una causa de exoneración y su diligencia debida.

203 RODIÈRE y PONTAVICE, *ob.cit.*, pps. 471. La ley francesa es más severa para el transportador que las RHaya y la armonización posible es compleja pues el sistema francés se basó en la presunción de la responsabilidad, igual que en relación a los casos de exoneración (resguardando los casos de incendio y de huelgas que se agocen al régimen anglosajón).

204 Por ejemplo, la falta náutica del capitán es una de las causas de exoneración del transportador, salvo que pruebe la diligencia debida en relación a los aspectos contemplados en las RHaya, por ejemplo, en relación al estado de navegabilidad del buque.

El texto de las RHamburgo fue preparado por una conferencia intergubernamental e inspirado en los trabajos de la CNUCED y de la CNUDCI.

Esta conferencia fue claramente influenciada por las posiciones de los países del Tercer Mundo y ha tenido como propósito la sustitución del régimen de Haya/Visby. Contrariamente a este régimen, las RHamburgo pretendieron regular todo el régimen del transporte internacional marítimo de mercancías y no solamente el conocimiento y la responsabilidad del transportador.

Las RHamburgo tuvieron la expresa intención de servir de modelo a todas las demás convenciones sobre transportes, entre otros, el aéreo, terrestre y ferroviario, no comprendiéndose muy bien el espíritu de aquella intención desde el momento en que esos regímenes están perfectamente consolidados por Convenios específicos en vigor.

En términos globales, las RHamburgo consagran su aplicación a diferentes formas y fases del transporte marítimo, que se extiende a:

- (1) Extensión a ciertos transportes y operaciones adjuntas:
 - (a) Extensión a las diferentes etapas del transporte marítimo;
 - (b) Extensión al transporte sobre cubierta y al transporte de animales vivos;
 - (c) En relación al Protocolo de Visby, el puerto de destino de un Estado signatario suscita la aplicabilidad del régimen del Convenio (dado el carácter de internacionalidad ya analizado);
- (2) Extensión a ciertos documentos de transporte y personas:
 - (a) Extensión a todos los documentos de transporte que no sean títulos de los contratos de fletamento;
 - (b) Extensión a ciertas personas que intervienen en los contratos de transporte como son, además de los agentes, los transportadores sucesivos o sustitutos de forma que el transportador principal pueda contractualmente exonerarse durante el período de transporte efectuado por el “*actual carrier*”.

El régimen de responsabilidad considerada en las RHamburgo suscita en la doctrina grandes divergencias existiendo inicialmente en la tesis acogida en el Convenio un régimen más gravoso que el anterior, pasando a las posiciones más recientes capaces de “desamarrar” el propio régimen de las RHaya.

Tal situación es agravada por no conocerse sentencias de los tribunales sobre el tema que apliquen el Convenio, pero se debe señalar la falta de doctrina que provoca, por parte de los operadores marítimos, una cierta desconfianza o indiferencia relativa al régimen.

Al comienzo de los años 80, los autores se centraron sobre el artículo 5, procediendo a una verdadera exégesis en su interpretación, basada, esencialmente, en los trabajos preparatorios del Convenio. No será difícil entender que tal método se aglutina en su

núm. 1 en lo que refiere a la responsabilidad por las averías y retrasos, su duración y sobre la responsabilidad de los empleados del transportador²⁰⁵.

La prueba a cargo del transportador ha sido considerada como “*diabólica*”, excepcionalmente difícil de demostración, lo que incrementaría una enorme gravedad del sistema, aún más exigente por la ausencia de consagración de la falta náutica como uno de los casos de exoneración.

La expresión “*tomar todas las medidas*” haría que casi nunca se probase la “*diligencia debida*”, aproximándose a un sistema de responsabilidad objetiva, suavizada por pocos casos de exoneración: incendio, animales vivos y salvamento de vidas humanas y de bienes en el mar, aunque con la susceptibilidad de unaimputación parcial de la responsabilidad, en la medida de su culpa.

RODIÈRE²⁰⁶, manteniendo dicho entendimiento, concluyó, sin embargo, que este sistema supondría, sin duda, una carga más en el transporte y, consecuentemente, ello se iba a reflejar en los propios transportadores con el incremento sustancial del precio a pagar por el flete.

Otros autores como NUBUPKO²⁰⁷, en 1989, defendieron la tesis de que el artículo 5 se debería articular con el anexo que consagraba, expresamente, el entendimiento de un sistema de presunción de culpa, y, por eso, menos gravoso que las RHaya. De acuerdo con aquel autor, las RHaya consagraban un sistema de presunción de responsabilidad, siendo la exoneración solamente posible por la prueba de un caso nominado, casos estos reducidos y de difícil calificación.

En cambio, para las RHamburgo, la exoneración era posible cuando el transportador demostrase que había tomado las medidas razonablemente exigibles para evitar el daño. Y prosigue, declarando que, después de todo, el sistema sería semejante al del Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo (artículo 20), así como que sería posible una equivalencia entre las expresiones “*diligencia debida*” del Convenio de 1924 y “*las medidas razonablemente exigidas*” del Convenio de 1978. Sólo que, adelanta el mismo autor, en el Derecho aéreo, no se exige solo la prueba de que ha tomado las medidas razonablemente exigibles, sino también la prueba del origen del daño en términos latos.

Con la equivalencia cumplida, NUBUPKO afirmó que por “*diligencia debida o razonable*” se debe entender y comparar con una diligencia media conocida en sede de la tradición marítima, y cita como ejemplo que la exoneración es posible si la innavegabilidad resultar de un vicio oculto del buque. Además de eso, la diligencia razonable debe darse desde el inicio del viaje y no en cada momento.

Esta tesis sostiene que es suficiente la prueba de la no negligencia y del origen desconocido del daño para exonerar el transportador, lo que supone un verdadero

205 Que son cuestiones que no tenían cualquier correspondencia con las RHaya.

206 RODIÈRE, R., “*La responsabilité...*”(cit.), in DMF núm. 356, ago 1978, pps. 451ss.

207 NUBUPKO, C., “*La Convention des Nations Unies sur le Transport International de Marchandises par Mer Dix Ans après*” in DMF, núm. 486, set 1989, pps. 538ss.

sistema de presunción de culpa, mientras que en las RHaya, en caso de origen desconocido, la responsabilidad se presupone al transportador.

El artículo 5 de las RHamburgo sería así más permisivo pues solamente requeriría una diligencia razonable para la exoneración (consagrando, “*a contrario*”, una infinidad de casos de exoneración) mientras que la letra q) del núm. 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas exige, para la exoneración del transportador, que:

- (1) Pruebe que el daño no resulta de hecho o culpa suya o de sus empleados;
- (2) Pruebe un caso de fuerza mayor o uno de los casos nominados/tasados (“*exceptés*”).

Lo que correspondería a un sistema de obligación de resultado y de presunción de responsabilidad. Continúa el mismo autor que resulta difícil aunar un sistema de responsabilidad subjetiva con casos nominados ya que se exonera todo el hecho no negligente.

Al inicio del Convenio, los países en vías de desarrollo consideraban que los casos nominados beneficiaban a los transportadores defendiendo estos algunos casos automáticos de exoneración, quedando solo consagrados el incendio y las medidas para salvar bienes en el mar (además de la innovación “*animales vivos*”).

La cláusula general de responsabilidad del artículo 5 no parece poder considerarse como menos gravosa para los transportadores sobre todo porque no es la que mejor protege la falta náutica del capitán como caso de exoneración. De esta forma, parece que la fórmula del artículo 5 ha pretendido, en perspectiva, sobre todo con la supresión de la clásica “*falta náutica*”, beneficiar los transportadores. Sin embargo, la práctica resultante puede haber sido la inversa, como bien ha sostenido René RODIÈRE.²⁰⁸

CHERKAOUI²⁰⁹ prevé, con la vigencia de las RHamburgo, un aumento de costos para un transportador de un país del tercer mundo, haciéndose menos competitivo,

208 RODIÈRE, R., “*La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978*”, in DMF, núm. 356, Ago 1978, pps. 451ss. RODIÈRE presenta la presunción de culpa en el artículo 5 en vez de la presunción de la responsabilidad de las RHaya lo que, a ser así, sería un retroceso en la defensa de los interés de los cargadores. Pero es más reservado cuando subraya que la fórmula es idéntica a del Convenio de Varsóvia de 1929 sobre el transporte aéreo y que fue interpretada en Francia como un sistema de presunción de responsabilidad (proceso “*Époux Gati*”, Paris, 12 de diciembre de 1961 aunque habiendo más sentencias desde 1977 que han considerado sólo un sistema de presunción de culpa). La más significativa, es que RODIÈRE defiende que un sistema de presunción de culpa no es armonizable con los casos de exoneración y, así, la falta náutica podría ser incorporada en el artículo 5, contra los intereses de los cargadores.

Para nosotros, sólo el sistema de responsabilidad objetiva es compatible con los casos de exoneración en lo cual los elementos subjetivos son incorporados en aquellos casos que corresponde al sistema anglosajón. No obstante, podrá haber aspectos regulados por la presunción de la responsabilidad o de la culpa. No es, evidentemente, los mismos que los anteriores. Mientras, el artículo 5 pretende abarcar todo el régimen y, de cualquiera forma, no juega bien con los casos de exoneración.

209 CHERKAOUI, H., “*Portée juridique et économique des Règles de Hambourg et conséquences pour le Maroc résultant de leur application*”, in DMF, núm. 524, fev 1993, pps. 124ss.

frente a la aplicación del régimen sobre los límites de responsabilidad y, en relación al propietario de la mercancía, con un incremento de costos debidos esencialmente a la supresión de la falta náutica liberatoria de la responsabilidad del transportador y a los consecuentes aumentos de las primas de seguro.

Por lo que atañe a las cuestiones planteadas sobre las RHamburgo y su transcendencia práctica, debe destacarse la posición de MÁRIO RAPOSO:

“Os principais países industrializados continuam a revelar-se a favor da manutenção da falta náutica como causa de exoneração da responsabilidade do transportador. As maiores dificuldades das Regras de Hamburgo são exteriores a ela própria, isto é, ao seu conteúdo normativo. Entretanto, alguns aspectos suscitam reparo. Assim o artigo 4. Afigura-se que, como na Convenção de 1924, deve, em qualquer caso, incumbir ao transportador a obrigação de proceder às operações de carga e de descarga. E deve ser, por outro lado, explicitado que àquele cabe colocar o navio em estado de navegabilidade. E, desnecessário será dizer, o artigo 5 terá que ser repensado, designadamente quanto ao problema da “falta náutica”.”²¹⁰

Aparte de esto, está la cuestión del límite de responsabilidad del transportador por las pérdidas y daños causados por los retrasos (núm. 1 del artículo 6) y por otras causas (núm. 2 del artículo 6). El régimen de responsabilidad ilimitada se aplica en caso de una conducta dolosa por el transportador, como se consagra en el Convenio de 1957 sobre la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de los Buques.

Las principales obligaciones del transportador son mencionadas en los tres primeros párrafos del artículo 3 de las RHaya y como sus preceptos tienen carácter imperativo, el transportador no podrá recurrir a las cláusulas de limitación de responsabilidad, lo que, una vez más, lo distingue del contrato de fletamento en que todo lo articulado es prácticamente voluntario.

210 RAPOSO, MÁRIO, *Projecto de resposta ao questionário do CMI (HV/H Rules núm. 1-XI-94) sobre a Convenção de Bruxelas de 1924 e as Regras de Hamburgo*, “Comissão de Direito Marítimo Internacional, Ministério da Defesa Nacional, 07 de fevereiro de 1995”. Este autor defendió que, en el caso de la falta náutica exoneratoria del transportador, el riesgo de las averías de la mercancía corresponde al cargador o al consignatario que podran, apactar un valor más bajo del flete o, como otra opción, pactando que las mercancías dañadas no devengarán en el valor del flete. A su vez, si no se considera la falta náutica como causa de exoneración, la responsabilidad del transportador acrece y los cargadores pagarán más por el flete. No obstante, existiendo una falta náutica que venga a responsabilizar al capitán del buque, invocando el artículo 492 del Código de Comercio portugués, MÁRIO RAPOSO defendió que los daños por contaminación sufrida en las costas y los espacios marítimos serán de la responsabilidad del propietario del buque y los daños sobre las mercancías serán soportadas por su propietario. Basandose en esta posición, el fletante (transportador y armador) quedaría exonerado, a salvo de la responsabilidad de un tercero. Actualmente, seguro que no es esta la posición más razonable que se sigue internacionalmente y que se consagra en los artículos 384 a 391 de la LNM. Se consagra la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas que obliga al armador (o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma) a indemnizar los daños y, además, se prosigue un propósito modernizador que elige los convenios internacionales en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación de los que España sea parte de aplicación preferente en su ámbito respectivo.

El recurso a las cláusulas de exoneración está expresamente prohibido por el núm. 8 del artículo 3, precepto este que establece las obligaciones fundamentales del transportador relativas al buque, a la carga y también a la entrega del conocimiento de embarque.

Cualesquiera reservas al conocimiento deben ser puestas por el transportador si bien tal procedimiento puede limitar el interés en la transacción del título. Por eso, el procedimiento más común es sustituir tal reserva por una carta de garantía, previendo una acción propuesta por el destinatario frente a la discrepancia entre la mercancía transportada y la que consta en el conocimiento.

Sin embargo, se pone en tela de juicio la legalidad de este procedimiento frente a situaciones de manifiesta diferencia entre el conocimiento y la mercancía, lo que redundaría en un artificio fraudulento cuyo riesgo debe ser integralmente soportado por el transportador que no se opone a cualquier reserva.

La obligación esencial del transportador consiste en entregar en el puerto de destino las mercancías transportadas en las mismas condiciones en que fueran embarcadas. La existencia de pérdidas o daños en las mercancías hacen recaer la responsabilidad sobre el transportador pese a que se requiera prueba de su actuación culposa y en el supuesto de que no haya cláusulas de exoneración.

La limitación de la responsabilidad es una de las características más llamativas del Derecho marítimo y está contemplada en las RHaya cuyo valor ha sido revisado en las alteraciones posteriores de los Protocolos de 1968 e de 1979.

Por otro lado, el artículo 8 del Convenio establece que el armador podrá elegir entre los límites del Convenio y los estipulados en otro Acuerdo Internacional sobre la materia (en este caso, los límites previstos en el Convenio de Bruselas de 10 de octubre de 1957 sobre la responsabilidad de los propietarios de buques).

El Protocolo de Visby ha actualizado los importes para 10.000 francos-oro por volumen o unidad y 30 francos-oro por kilo, aplicándose, en cada caso, lo que fuese más elevado. El Protocolo SDR de 1979 ha fijado los importes en 666,67 derechos especiales de giro (SDR) por unidad o bulto, o 2 SDR por kilo de peso bruto de mercancías pérdidas o dañadas, de acuerdo con el mayor valor, para los países miembros del FMI.

Cabe señalar que, en la traducción inglesa de la versión auténtica (en lengua francesa) de las RHaya, el término "*propriétaire*" fue traducido por "*owner*". En lengua inglesa y en sede jurídica, "*right of ownership*" incluye el derecho de propiedad pero igualmente el derecho de posesión, el derecho del arrendatario y todos los derechos de disfrute que impliquen un dominio de la cosa por parte de su titular.

Sin embargo, el término "*owner*", para ciertos efectos, puede no referirse siquiera al propietario sino al fletante que detenta la gestión náutica del buque (como en el fletamento por viaje o por tiempo), al fletador en casco desnudo (arrendatario del buque) u otra persona titular de una situación jurídica activa de dominio sobre el buque. Además, el Convenio Internacional sobre el Límite de Responsabilidad de los

Propietarios de los Buques de Alta Mar de 1957, se corresponde con en el núm. 3 del artículo 1.

La diferencia esencial entre la doctrina francesa y británica es que, en la primera, el régimen del propietario, para estos fines, sólo es extensible puntualmente a las demás personas jurídicas si está expresamente previsto, mientras que, en la segunda, el régimen del “owner” se les aplica directamente.

Así se comprende que “owner” pretende abarcar un conjunto de interesados en el buque entre los cuales esta el propietario y que el problema asume especial agudeza en el transporte simultáneo con el fletamento por tiempo (“time charter”) donde se pueden prefigurar varios intervinientes: el propietario del buque, el fletante (que posee la gestión náutica) y el fletador (que detenta la gestión mercantil pero que, en nuestra opinión, no es “armador”, o sea, no es el “disponent owner”).

Trasladando las nociones de las RHaya, sólo habrá, en cada caso, un “transportador” al cual se aplica su régimen. Pero en el fletamento por tiempo, se pueden plantear muchas dudas a la hora de elegir un transportador único entre el propietario del buque y el fletante (ambos “owners”).

A pesar de, en el artículo 3 de las RHaya, se establece que una de las obligaciones del “transportador” es la de armar el buque, no por eso se debe identificar con la figura del “armador” (para serlo, es indispensable tener la posesión del buque y hacer su utilización en la navegación pero no tiene que ser propietario). La figura de “naviero” es también distinta y se puede añadir a las otras, refiriéndose a quienes se dedican a la explotación de buques mercantes, cfr. se expresa en el Proyecto de Navegación Marítima de 2014 (artículos 145 a 149).

3. LA EXENCIÓN DEL PORTEADOR Y LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

027. En el régimen de las RHaya/RHaya-Visby, la exoneración de la responsabilidad del transportador es posible a través de dos mecanismos distintos: los previstos en el artículo 3 y los mencionados en el artículo 4 de las RHaya.

En lo que concierne al artículo 3, deben analizarse cada uno de los párrafos para que se pueda determinar la susceptibilidad de las casuas de exoneración.

Así, de los párrafos 1 y 2, es posible concluir que el transportador puede exonerarse si probase que:

- (1) Ha actuado con “*diligencia razonable*” antes y en el inicio del viaje para poner el buque en condiciones de navegabilidad, para armar, equipar y aprovisionar convenientemente el buque y para preparar y poner en buenas condiciones las bodegas, los frigoríficos y todas las partes del buque donde las mercancías son cargadas, para su recepción, transporte y conservación;
- (2) Ha procedido de modo “*adecuado y diligente*” a la carga, mantenimiento, estiba, transporte, guardia, cuidados y descarga de las mercancías transportadas, sin perjuicio de aplicación de los casos de exoneración del artículo 4. Este precepto

necesita de un correcto marco sistemático de forma que sea posible apreciar su sentido útil. De contrario a la cláusula anterior, en este caso, se establece un régimen de responsabilidad objetiva tamizada por los casos de exoneración del artículo 4 (a la manera anglosajona).²¹¹

En el párrafo 3, se reglamenta el contenido del conocimiento de embarque que el transportador debe entregar al cargador en términos meramente ilustrativos (“*entre otros elementos*”).

De este precepto se deduce que en el conocimiento de embarque deben constar, entre otros, los siguientes elementos: las marcas de identificación de las mercancías tales como han sido indicadas por el cargador antes del embarque o, en su caso, el número de volúmenes, el número de objetos, la cantidad o el peso, en los términos indicados por el cargador; el estado y el acondicionamiento de las mercancías.

Se añade que, en relación a la identificación del objeto del contrato, el transportador, capitán o agente, no está obligado a declarar o mencionar en el conocimiento de embarque las indicaciones suministradas por el cargador siempre que haya “*motivos serios*” para sospechar que no corresponden a la mercancía transportada o aún en el caso de que el transportador no disponga de medios suficientes para proceder a su verificación.

En caso de que el transportador emita un conocimiento “*limpio*” (coincidente con las indicaciones del cargador) tal documento constituye una prueba plena (presunción refutable mediante prueba en contrario por parte del transportador o *iuris tantum*) en relación a las mercancías embarcadas, a su estado y acondicionamiento aparente.

En esa situación, el transportador sólo se podrá exonerar mediante la “*prueba en contrario*” (lo que resulta extremadamente difícil atendiendo al título por él firmado, no olvidando que esa exoneración sólo tendrá valor entre el cargador y el transportador y no respecto al tercer porteador de buena fe²¹²) y, en términos más amplios, probando que había un vicio oculto en su estado y acondicionamiento aparentes (que había sido testado como razonable o bueno).

El párrafo 6 se refiere a que la retirada (desembarque) de las mercancías en el puerto de destino por el porteador del conocimiento o por quien esté legalmente habilitado a hacerlo, constituye una presunción (refutable) de que las mercancías han sido entregadas como a habían sido descritas en el conocimiento. Esto tiene una excepción: si al transportador o a su agente en el puerto de desembarque han dado conocimiento de eventuales pérdidas y daños antes o en el momento de su desembarque y de su entrega, si los daños fueren aparentes (o visibles).

211 Este sistema puede poner en peligro los intereses de los transportadores. No se ha verificado ninguno de los casos de exoneración del artículo 4, es muy difícil, en la práctica, la exoneración del transportador a quien pasa a incumbir la prueba de que actuó de modo diligente durante todo el viaje en relación a la carga, incluyendo el manipulación, mantenimiento, estiba, transporte, guarda, custodia y descarga. Un sistema de casi “*prueba diabólica*”!

212 Cfr. núm. 5 del artículo 3 *in fine*.

De no ser aparente, el plazo se extiende durante tres días a contar desde la fecha de entrega. Además, el plazo de prescripción de la acción emergente del contrato de transporte es de un año a contar desde la fecha de entrega o desde la fecha en que las mercancías deberían ser entregadas.

Así, hay una presunción de cumplimiento del contrato por parte del transportador en relación a la entrega de las mercancías conforme a lo descrito en el conocimiento si nada le es comunicado hasta tres días después de la entrega.

Por otro lado, el plazo de prescripción general es de un año en relación a las demás cuestiones emergentes del contrato de transporte.

La parte final del párrafo 8 consagra igualmente la posibilidad de la exoneración del transportador cuando exista una cláusula que ceda el beneficio del seguro al transportador o cláusula similar en el contrato de transporte.

El párrafo 1 del artículo 4 considera que el transportador y el buque sólo serán responsables por el estado de no navegabilidad del buque si fuera imputable al transportador en los términos del párrafo 1 del artículo 3.

Ya en la parte final de aquel párrafo, se refuerza la tesis, ya desarrollada, según la cual la prueba de la diligencia debida en relación a una pérdida o daño resultante del estado de no navegabilidad del buque compete al transportador o a cualquier otra persona que invoque esa exoneración.

Articulando este precepto con lo dispuesto sobre la entrega de las mercancías, es lógico concluir que hay una presunción de exoneración por la retirada de las mercancías en el puerto de desembarque por el porteador del conocimiento y, en caso de la existencia de daños en las mercancías a consecuencia del estado de no navegabilidad, el transportador debe probar que ha actuado con la diligencia debida en el plazo de tres días después de la entrega, haciendo correr la carga de la prueba del daño por el destinatario (durante el plazo de la proposición de la acción).

El párrafo 2 del artículo 4 consagra diecisiete casos de exoneración que no impiden que el transportador tenga siempre que probar que ha actuado con la diligencia debida en los términos del núm. 1 del artículo 3.

El párrafo 3 del artículo 4 del Convenio exonera al cargador de cualquier responsabilidad emergente de pérdidas y daños sufridos por el armador (transportador) o por el buque, a no ser que sean imputables al cargador, a sus agentes o empleados por acción (u omisión) negligente o culposa.

Este párrafo considera otra hipótesis de exoneración del transportador: la prueba de que los daños resulte de una acción (u omisión) negligente o culposa del cargador, sus agentes o empleados.

El párrafo 4 consagra la exoneración del transportador por pérdidas o daños resultantes de un desvío de ruta para intentar salvar vidas o bienes en el mar (que

debe ser articulado con la letra l) del párrafo 2 del artículo 4), o por un desvío de ruta "razonable".²¹³

La parte final del párrafo 5 contempla otra hipótesis de exoneración del transportador en caso de falsas declaraciones²¹⁴ del cargador en el conocimiento sobre la naturaleza o valor de la mercancía.

El párrafo 6 considera la hipótesis del embarque de mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa sin el conocimiento previo y específico del armador (transportador), de su agente o del capitán y en que se presuma su oposición si lo conocieran. Además de que puedan ser alojadas, destruidas o desembarcadas en cualquier momento sin indemnización, cualquier daño procedente de su permanencia a bordo implica la total responsabilidad del cargador. Por otro lado, aunque el armador (transportador) consienta en su embarque, si se vuelven peligrosas, pueden igualmente ser alojadas, destruidas o desembarcadas sin indemnización, excepto las que se sujetan al régimen de las averías comunes.²¹⁵

El artículo 5 del Convenio prevé la posibilidad de renuncia a los derechos e exenciones del transportador que les asisten y de agravar sus responsabilidades y obligaciones.

El artículo 6 consagra la posibilidad de la derogación del Convenio en los contratos de transporte celebrados siempre que no sean contrarios al orden público y no afecten al contenido del conocimiento de embarque y, en su parte final, se contempla la situación de transportes de mercancías con riesgo anormal (transportes en cámaras frigoríficas en el inicio de esta técnica en los años 20) pudiendo tener una regulación distinta del Convenio y derogatoria de esta que constituye una excepción al régimen imperativo del artículo 2.

De forma semejante, el artículo 7 considera la posibilidad de incluir cláusulas por parte del transportador o del cargador que limiten o eximen la responsabilidad del

213 El desvío de ruta "razonable" debe ser entendido como una anticipación de la tutela de las cláusulas de exoneración aplicables y que contempla, por ejemplo, las pérdidas y daños que resulten del desvío de ruta y que eviten "hechos de guerra", o sea, que dejen de navegar en una zona de riesgo.

214 El cargador deberá tener hecho, con consciencia, una falsa declaración respecto a la naturaleza o al valor de la mercancía.

215 El artículo 347 de la LNM considera existir "*acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro*". El artículo 349, a su vez, expresa que los daños de acto de avería gruesa son "*soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos*".

Disposiciones similar se consagra en el párrafo 1 del artículo 635 del Código Comercial portugués embora este más limitado: "*São avarias grossas ou comuns todas as despesas extraordinárias e os sacrifícios feitos voluntariamente com o fim de evitar um perigo pelo capitão ou por sua ordem, para a segurança comum do navio e da carga desde o seu carregamento e partida até ao seu retorno e descarga*". Y el Código añade, en el artículo 636, que "*as avarias comuns são repartidas proporcionalmente entre a carga e a metade do valor do navio e do frete*".

primero o del buque por los daños que sobrevinieren a las mercancías antes de la descarga y después de su desembarque.

El Protocolo de Visby ha venido igualmente alejar la responsabilidad del transportador por daños resultantes de accidentes nucleares (por ejemplo, de propulsión del buque nuclear o de residuos nucleares transportados) y ha considerado la hipótesis del derecho de retorno sobre el cargador, ya que la emisión del conocimiento de embarque constituye una presunción refutable de las mercancías transportadas entre cargador y transportador y una presunción absoluta en relación al tercero porteador de buena fe.

En el régimen de las RHamburgo, la exoneración del transportador parece ser mucho más difícil que en el régimen presentado. Contrariamente a las RHaya, este sistema contiene una cláusula general más exigente, en principio, que la "*diligencia debida*", y que, además de eso, no recoge solamente el estado de no navegabilidad del buque sino también todas las obligaciones del transportador.

Aunque en el anexo a las RHamburgo se considere que, como disposición interpretativa, la responsabilidad del transportador se basa en el "*principio de la falta o de la negligencia presunta*"²¹⁶, no parece ser este el sistema que el Convenio sigue pues la "*presunción de la responsabilidad*" es muy difícil de armonizar con las cláusulas de exoneración. De ser así, los términos del núm. 1 del artículo 5 someten al transportador a una "*prueba diabólica*" cuando pretenda exonerarse de la responsabilidad.

Se refuerza la tesis ya propugnada según la cual no se deben integrarse dos sistemas distintos incluyendo iguales materias de responsabilidad. El sistema anglosajón consagra la responsabilidad objetiva con casos de exoneración, que pueden contener o no elementos subjetivos. Por lo contrario, el sistema francés considera un tipo de responsabilidad culposa (presunción de culpa o de responsabilidad) sin cláusulas de exoneración.

Las RHamburgo consagran una cláusula tipo inicial, de influencia francesa, con elementos subjetivos, y normas de exoneración (de inspiración británica) para los casos de incendio, animales vivos, asistencia y salvamento, las dos primeras con elementos subjetivos adicionales. La inseguridad jurídica es, pues, el peor elemento de este Convenio que refuerza la desconfianza de todos los intervinientes en el transporte marítimo, encareciendo su coste.

Ha de rechazarse la afirmación de que las RHaya consagran algo semejante, ya que la "*diligencia debida*", en términos más amplios, se agota, por completo, en el estado de innavegabilidad del buque, sin embargo, ciertas cláusulas de exoneración pueden incorporar algunos elementos subjetivos, pero enraizadas a la responsabilidad objetiva anglosajona.

216 En los sistemas de responsabilidad presentados supra, esta modalidad de las RHamburgo correspondería al régimen de la presunción de la culpa donde los daños de origen desconocido no serían imputables al transportador.

Es importante sistematizar las hipótesis de exoneración del transportador, además de la “*prueba diabólica*” del núm. 1 del artículo 5. El núm. 3 del artículo 5 considera la hipótesis de exoneración, considerando las mercancías como perdidas, en caso de que no sean levantadas por el legítimo titular en los sesenta días posteriores a la fecha en que ha expirado el plazo con prórroga, si existe, para la entrega.

El núm. 4 del mismo artículo, exonera al transportador por pérdidas o daños causados por incendio si el demandante no prueba la culpa del transportador y de sus agentes o empleados. Nada cambia en relación a las RHaya que ya contemplaban dicha situación en la letra b) del núm. 2 del artículo 4, aunque ahora se disponga claramente que la carga de la prueba compete al demandante, no necesitando el transportador probar que el daño no le es imputable.

El núm. 5 del artículo 5 exonera el transportador en caso del transporte de animales vivos (¡innovación!) siempre que los daños estén contemplados por los riesgos particulares inherentes a este tipo de transporte. Sin embargo, esta presunción puede ceder si el demandante prueba que hubo negligencia del transportador, agentes o empleados.

El núm. 6 del artículo 5 exonera el transportador en caso de medidas razonables de asistencia y salvamento de vidas o de bienes en el mar, siendo responsable sólo en sede de averías comunes. El núm. 7 del mismo artículo viene a considerar que la responsabilidad del transportador debe ser proporcional a la culpa cuando entra en concurrencia con la responsabilidad de otros intervinientes. De esta forma, el transportador sólo responde proporcionalmente a su culpa.

En los términos del núm. 4 del artículo 10, hay una responsabilidad conjunta y solidaria entre el transportador y el transportador sustituto siempre que ambos sean parcialmente responsables; de acuerdo con el núm. 1 del mismo artículo, parece poder inferirse que el transportador sigue siendo responsable en todas las fases del transporte en sede externa, lo que significa que el núm. 4 consagra un derecho de retorno del transportador en relación al sustituto.

Figura distinta es la de transportador sucesivo (“*performing carrier*”) contemplada en el artículo 11 que permite al transportador exonerarse si en el contrato se menciona su identificación, así como la parte del transporte por la cual es responsable, siempre que el transportador pruebe su culpa. Esta exoneración queda sin efecto en caso de no ser posible actuar judicialmente contra el transportador sucesivo en el tribunal competente.

El artículo 20 prevé un “*plazo de prescripción*” de dos años para cualquier acción emergente del transporte de mercancías. Hablamos de su naturaleza como plazo de prescripción (y no de caducidad) pues, primero, no es obligatorio, y, segundo (y principalmente), sobre ello ibán a prevalecer algunos de los derechos sustantivos de los demandantes que no se agotan en dos años. Lo mismo se hará con las RRotterdam.

Sobre la importante cuestión de la limitación de la responsabilidad, el Protocolo de Visby consagra en la letra e) del artículo 2 y en el núm. 4 del artículo 3 la responsabilidad ilimitada en caso de que el transportador o su agente actúen de forma

intencionada en relación al daño, o de forma poco diligente e incluso imprudente, compaginándose situaciones de culpa y de negligencia agravada, respectivamente, en sede civil²¹⁷.

En lo que respecta al transporte sobre cubierta y al transporte de animales vivos no son aplicables las RHaya/RHaya-Visby por lo que, en principio, la responsabilidad es ilimitada, excepto si se aplica dicho régimen por remisión expresa.

Las RHamburgo desarrollan la doctrina expresa en las RHaya-Visby, consagrando igualmente el transporte de animales vivos y sobre cubierta, en el artículo 8, la responsabilidad ilimitada en la actuación con dolo del transportador o de su agente y en el transporte sobre cubierta sin previo acuerdo, si ésta fuera contraria a los “*usos del comercio*” para determinado transporte de una cierta carga.

Cualesquier de los regímenes consideran la posibilidad de que las partes acuerden una limitación superior al Convenio. Los límites convencionales son los siguientes:

- (1) RHaya: 100 libras esterlinas;
- (2) RHaya-Visby: 10.000 francos-oro (663 SDR) por unidad o bulto o 30 francos-oro (2.0 SDR) por Kilo en función del mayor. Este Protocolo consagra ya la limitación por volúmenes dentro de los contenedores así señalados y no tan solamente por el contenedor como un volumen;
- (3) Protocolo SDR: 666.67 SDR por bulto o 2 SDR por Kilo en función del mayor;
- (4) RHamburgo: 835 SDR por bulto o 2.5 SDR por Kilo en función del mayor.

En cualquier de los casos, los dichos importes están limitados por los valores establecidos en los Convenios Internacionales sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de los buques.

El Convenio de 1957 exige que no haya culpa personal del propietario en el motivo del daño (letras a) y b) del núm. 1 del artículo 1), y en el núm. 3 del artículo 1 consagra la responsabilidad por el riesgo cuya limitación es una consecuencia de lo dispuesto en el artículo 3: 1.000 francos-oro por tonelaje de arqueado bruto del buque.

217 O de “*dolo necesario*” y de “*dolo de peligro*” como se clasifican en el Derecho penal, respectivamente.

TERCERA PARTE

III. TERCERA PARTE – LA INFLUENCIA DE LOS “*SERVICES CONTRACTS*” EN LA DESREGULACIÓN DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM

CAPÍTULO I - SOBRE EL CONTRATO DE VOLUMEN TRADICIONAL

1. LA EVOLUCIÓN CONCEPTUAL – EL MARCO GENERAL DEL CONTRATO DE VOLUMEN

028. El marco general del tema, en su fase más reciente, se inicia con el “*nascimento*” de la figura del contrato de volumen, a finales de los años 70, con el objetivo de regular el transporte de “*grandes cantidades*” de granel²¹⁸ que no tenía una definición precisa, sometiéndose al régimen del fletamento por viaje con diversas particularidades, que resultan de la existencia de más de una expedición.

Podría afirmarse que, seguramente, el contrato de volumen no era utilizado en el transporte en línea regular ya que a este tipo de tráfico estaban adscritos los buques (cuyos armadores podrían o no estar integrados en conferencias) con una determinada ruta planificada y cíclica, con escalas en múltiples puertos predefinidos para el embarque y para el desembarque sucesivo de determinadas mercancías y de frecuencia regular, siendo aplicable a la carga general y, posteriormente, también, a los contenedores.

A los transportes de “*grandes cantidades*”, incluso *a contrario*, podrían serles atribuidas las siguientes características (con numerosas excepciones): Comprendían embarques en buques completos de una misma carga, de mercancía no envasada (a granel, “*a vrac*”) y referente a un contrato de transporte de opción por uno o más viajes, sin una tarifa preestablecida.

En 1977, el transporte de “*grandes cantidades*” de granel representaba, de acuerdo con la ONU, 2.538 millones de toneladas, o sea, alrededor del 75% del comercio por vía marítima. Era, entonces, representado por las siguientes mercancías principales: crudos y otros productos petrolíferos, gas natural licuado (LNG), mineral de hierro, granos, carbón, bauxita y aluminio, otros minerales, fosfatos y productos semiacabados a granel (minerales, azúcar, cemento, etc.)²¹⁹.

El transporte de cargas unitarias de un mismo cargador (o de un grupo de cargadores organizados o de asociaciones que ya podrían fletar buques) y, simultáneamente, la búsqueda de la disminución de los costos de mantenimiento de los buques, han tenido como consecuencia el incremento del transporte de carga a granel que ha venido a sustraer tonelaje a los buques de línea. Esta situación se ha sentido, sobre

218 Véase GAUTIER, J.P., *Presentation des données économiques du transport des grandes quantités*, in Journée d'études sur « Le transport maritime des grandes quantités en plusieurs voyages », IDIT, Port Autonome de Rouen, mai 1978 (policopiado y recogido documentalmente en la Biblioteca de Rouen).

219 Este tipo de transporte fue creciendo desde 1946 – momento en que la flota total de petroleros no alcanzaba, siquiera, la barrera de los 24 millones de toneladas de capacidad – y, a su vez, en 1977, era ya de 375 millones de toneladas.

todo, en la carga general en favor del transporte a granel, con el natural crecimiento de este tonelaje en la flota mundial y de la cuota del transporte no regular.

Ha empezado, así, a verificarse una capacidad excedentaria del tonelaje de la flota, derivado, también, de la mayor dimensión de los buques utilizados y, consecuentemente, de la necesidad de reducir los precios de los fletes. Con los nuevos contratos de “grandes cantidades”, se pretendía aprovechar, al máximo, la capacidad de cada buque y de sus “pools”, tanto más que, a finales de los años 70, los fletes han llegado a cubrir, solamente, la mitad de los costos de explotación (tripulación, seguros y mantenimiento y amortización de las inversiones).

Para asegurarse una estabilidad en el mercado, los armadores y los transportadores se han visto obligados a celebrar contratos válidos, para uno o más años, para adecuar la oferta a la demanda y para garantizar los fletes practicados durante los contratos, teniendo en cuenta el mercado “spot” y las tendencias estimadas por las partes en cuanto a la evolución futura (algo semejante a un mercado de futuros específico).

Cuanto mayor fuese la duración del contrato, los fletes se alejarían más del valor de mercado y se acercarían al coste real. Se corresponderían a contratos financieros en que los armadores y los transportadores acordarían un valor de flete que correspondería, a su vez, al flete del armamento, a la amortización, a los intereses de los préstamos y a la tasa de remuneración acordada²²⁰. En este caso, se lograría, así, una progresiva y sostenible estabilidad para ambas partes y para el equilibrio económico financiero empresarial en un plazo razonable. Sin embargo, este tipo de contratos suponía que se estimase que el tráfico fuese constante en el tiempo (es decir, que la oferta y la demanda fuesen estables), utilizando, específicamente, buques especializados para el tipo de mercancía a transportar.

En cuanto a los contratos anuales (o celebrados por tres trimestres al año), como eran típicos de los finales de los años 70, puede decirse que, para el mercado en alta, eran concluidos bajo el flete “spot” y, al revés, para el mercado en baja, cerrados por encima de aquel valor, lo que provocaba, siempre, una fluctuación de la bolsa de fletes.

Era, así, preferible para los armadores la obtención de beneficios estables – aunque débiles – durante un período largo, permitiéndoles, de esta forma, aguantar la crisis, estrategia esta que sólo resultaría un fracaso en caso de que los cargadores frustrasen las entregas²²¹. Se trataba de compartir el riesgo entre el corto y el medio plazo por parte del armador, permitiéndole afectar parte de la flota a contratos de larga duración, permaneciendo la restante en el mercado abierto (“spot” o “tramping”) y, de esta forma, respaldando eventuales pérdidas en este tráfico de mayor riesgo.

Se afirmaba, así, que la definición de las flotas, en el futuro, pasaría esencialmente por la alteración de la producción industrial geográfica (por ejemplo, el caso de los

220 O sea, es semejante al cargador adquirir en “leasing” la disponibilidad del buque, confiando la gestión técnica (tripulación y mantenimiento del vehículo) al armador.

221 Dada la crisis extendida por un período largo, era muy difícil a los armadores retirar tonelaje de circulación para incrementaren los fletes sin poner en causa su estructura financiera.

futuros países BRIC's), de una diversificación de las rutas marítimas y de una redefinición de las zonas de importación a granel (como el caso de China en el futuro)²²², pasando por el incremento de la dimensión de cada buque, por la utilización de “pools” de buques de distintos armadores y por la ventaja del transporte en zonas más cercanas, como la cuenca atlántica hacia Europa y hacia los EEUU²²³.

En este contexto han empezado a ser diseñados los contratos tipo designados por “Large Volume Contracts”²²⁴ (véase anexo III), definidos como un tipo especial de contrato entre el cargador y el armador en relación al transporte marítimo de una determinada cantidad de “commodity” durante un período largo²²⁵. Efectivamente, desde los años 30, los cargadores (de granel) confiaban en el mercado “spot” a fin de que quedasen satisfechas sus necesidades de transporte, en uno o en más viajes consecutivos, o cerrando buques con base en “time chartering”. No obstante, con el fletamento por tiempo no se garantiza ni la estabilidad en el flete ni en el transporte de grandes cantidades de forma regular, independientemente del valor de mercado de cada producto.

A partir de finales de los años 50, se ha pasado a utilizar, igualmente, el llamado “block booking”, modalidad que se caracteriza por el transporte de una determinada cantidad de mercancía a granel, en un determinado período y con un programa de expediciones (ejecutado por un conjunto de buques o por un tipo de buques del armador de determinadas características, por él designados) y que era utilizada para el transporte, entre otros, de mineral de hierro, carbón, granos, fertilizantes y crudos.

Este desarrollo tenía como objetivo el intento de disminuir considerablemente los riesgos del cargador y del armador pues, por un lado, evita las fluctuaciones del flete durante el período contractual mientras este pretendía asegurarse el empleo *in toto* de

222 Véase GAUTIER, J.P., *ob. cit.*, pp.12ss.

223 Se afirmaba, pues, como ejemplos, el descubrimiento del petróleo en México teniendo como cliente los EEUU; y del carbón, junto a la costa oeste de los EEUU y del Canadá, teniendo como cliente Japón, limitando, así, el número de toneladas por milla de navegaciones y volviendo los fletes más baratos. Es exactamente lo que se pasa hoy con las empresas petrolíferas de la península ibérica (GALP y REPSOL, designadamente) que prefirieron su abastecimiento de crudos en la cuenca atlántica.

Y en el futuro, los países en vías de desarrollo (PVD, hoy, países en desarrollo) pretendían el control, a corto plazo, de cerca del 50% de los graneles por ellos exportados o importados lo que significaría la adopción de reglas de compartición, típico de las líneas regulares, designadamente, en la carga general y los bajos costos de mano de obra de los PVD llevaría a una baja del flete y a la transferencia para ellos de la flota sobrante de los países desarrollados, incapaces de soportar sus costos, aumentando, en una 2ª fase, el precio de los transportes. Véase GAUTIER, J.P., *ob. cit.*, pps 14ss.

224 Véase KAMIENSKI, M., *The practice of performance of large volumen contracts*, in Journée d'études sur «Le transport maritime des grandes quantités en plusieurs voyages», IDIT, Port Autonome de Rouen, mai 1978 (policopiado), pps 2ss. Es este autor que propone, al final de aquello texto, el modelo Voltcon – “Volume/Long Term Contract of Carriage by Sea” (véase anexo III en que se presentan los modelos *Volcoa*, *Genco*, *Voltcon* y *Larvolcon*, entre otros documentos).

225 Alejando, desde luego, los viajes individuales y los viajes consecutivos por póliza de fletamento y, necesariamente, con el mismo buque.

toda su flota, garantizando, igualmente, un valor de flete o, al menos, manteniendo los buques sin perjuicios durante las fases de incertidumbre o de fletes bajos, dando, igualmente, mayor cobertura financiera a los préstamos.

El primer modelo adoptado consistía en una póliza de fletamento por viaje, con cláusulas adicionales relativas al cumplimiento del contrato y con muchas enmiendas y cortes lo que dificultaba su aplicación, agravado ello por el hecho de que estas cláusulas son desconocidas para terceros, ajenos a la relación contractual originaria (véase, aún hoy, su utilización cfr. anexo IV) y de que son, a veces, de difícil articulación con el modelo original.

Por eso, ha empezado a optarse por una forma escrita doble, con el texto completo del contrato base al que se añade una póliza de fletamento aplicable a cada viaje, mucho más adecuada a cada situación. El contrato base estipula las disposiciones sobre la obligación de proveer la mercancía y del transporte, la duración del contrato, la cantidad total y la naturaleza de la mercancía, la descripción y la dimensión de los buques, el programa o ritmo de las expediciones, el método de designación y la aceptación de los buques, el flete; así como cuándo y cómo debería ser pagado, las responsabilidades y las exenciones o penalidades relativas a la cantidad total de mercancía acordada y el arbitraje y/o la ley aplicable.

Por otro lado, era común la previsión, en el contrato base, de disposiciones aplicables a la escalada de los fletes en el mercado, a su ajuste en función de la subida del precio de los combustibles y de otros costos (tripulación, por ejemplo), así como a la posibilidad de subfletamento o de subtransporte. En la póliza de fletamento, figuraban los elementos específicos de cada viaje y de la mercancía, entre otros, la dimensión del buque y la cantidad a transportar, los puertos de embarque y de desembarque, los ritmos de carga y de descarga, el computo de la estadía, la sobrestadía y las primas (*“despatch money”*), las disposiciones sobre la avería gruesa, la consignación de buques, los conocimientos de embarque, los gastos y las tasas de la carga o del buque, el derecho de retención sobre la mercancía, las cláusulas de protección y otras informaciones importantes para terceros sobre la carga y el equipamiento del buque.

Pasemos, ahora, a su marco en los días de hoy. Aunque sólo haya sido asumido, formalmente, a finales de los años 70, como la evolución lógica de los *“block bookings”*, el contrato de volumen se ha desarrollado sometándose a los principios básicos de la ley mercantil internacional, es decir, en lo que respeta a la libertad contractual y del *brocardus “pacta sunt servanda”* (o sea, la obligación de ejecutar el contrato de acuerdo con sus disposiciones), aplicables a los contratos de transporte marítimo.

En general, la originalidad que caracteriza al Derecho marítimo tiene su significativa expresión en los contratos de transporte marítimo que presentan ciertas cláusulas comunes en lo que se refiere, por ejemplo, a la identificación de las partes, al tipo de

contrato y sus respectivos derechos y obligaciones²²⁶ y, en el fletamento por viaje, a la identificación de un determinado buque para realizar el viaje (tipo y dimensión del buque y, posiblemente, un buque sustituto), al tipo y a la cantidad de mercancía que ha de ser transportada, al flete, al pago (moneda, plazo y forma de pago) y al lugar de embarque y de desembarque.

En la práctica, será esencial acudir a los principios y normas internacionales que puedan estructurar el contrato de volumen pues no existe, por el momento (salvo que resulta de los códigos escandinavos de los años 90, de la definición del artículo 1 de las RRotterdam y del artículo 208 de la reciente LNM).

En la moderna ley internacional de la contratación se recoge una distinción entre los contratos discretos (*“discrete”*), relacionales (*“relational”*) y en red (*“network contracts”*)²²⁷. Los contratos discretos corresponden a contratos de transacción rápida, que, muchas veces, se agotan en un simple acto, al revés de los contratos relacionales (de asociación y semejantes), cuyos aspectos de constante interacción entre las partes son patentes y duraderas.

Los contratos tradicionales de compraventa son ejemplos de los primeros y corresponden, solamente, a un determinado negocio: la compraventa de un determinado producto en una única transacción, con el respectivo pago del precio. En este tipo de contratos, el objeto es muy claro y los deberes de las partes son sinalagmáticos y sencillos: la entrega contra el pago del precio. Tiene cabida la entrega de la mercancía, al vendedor, de conformidad con los términos y condiciones contractuales; y al comprador el pago del precio. El vendedor es responsable de la entrega de la mercancía conforme a lo pactado, a menos que haya una limitación atendible en la cláusula de responsabilidad) y la parte ejecutante debe, igualmente, actuar de buena fe²²⁸.

Los contratos relacionales se desarrollan, normalmente, en un período de tiempo más o menos largo, con riesgos futuros de menor previsibilidad y computabilidad, y los objetivos pueden ser generosamente formulados, o sea, con menor rigor y, por eso, la relevancia de la actuación de buena fe de las partes (por ejemplo, las partes deben cooperar de buena fe a fin de alcanzar las metas comúnmente definidas).

226 En la compraventa, por ejemplo, se identifica la mercancía objeto de la transacción, la cantidad, la calidad, el precio, el pago (moneda, plazo y forma) y la entrega (fecha y lugar), entre otros elementos.

227 CAMPBELL, COLLINS & WIGHTMAN (eds.), *Implicit dimensions of contract. Discrete, relational and network contracts*, Oxford & Portland 2003, *apud* GORTON, L., *Volume Contracts of Affreightment – some features and principles*, Stockholm Institute for Scandinavian Law 1957-2010, Stockholm, 2010, pps.61 a 91, in <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-3.pdf>.

228 Hay un distinto acercamiento al deber de actuar de *“buena fe”* por los sistemas continentales *versus* sistemas de la *“common law”*. Mientras en esta los tribunales no imponen indemnizaciones excesivas por pérdidas y daños, en el derecho continental los tribunales pueden reducir o aumentar la indemnización acordada por pérdidas y daños, por violación del principio de la buena fe. Así, este principio en la ejecución de los contratos es usado de forma mucho más restrictiva en Reino Unido y, en general, en la *“common law”*.

Así, los contratos que se dilatan en el tiempo exigen, en general, una cooperación más estrecha entre las partes (con el natural prejuicio de la regulación estricta de las cláusulas o, dicho de otra forma, de las obligaciones) lo que acontece especialmente cuando el contrato cubre un período de tiempo más largo, ya que las particularidades no pueden ser establecidas con palabras inequívocas o con el detalle suficiente como para minimizar el riesgo de conflictos en el futuro. Así, en los contratos precisos (“*discretos*”) y de corta duración, la cooperación entre las partes será relativa y poca, y, al revés, en los contratos con un objeto más amplio y de larga duración, la cooperación se destaca como imprescindible.

Los contratos de volumen son típicamente clasificados como “*relacionales*”, creados, usualmente, en un marco general dual con disposiciones que cubren las particularidades de largo plazo del contrato al cual se añaden los términos y condiciones aplicables para los viajes individuales. Esta dualidad exige que las partes contratantes se aseguren de que no haya conflictos entre los dos marcos referidos.

En algunos casos, no es posible definir, con rigor, las obligaciones cuantitativas de las partes que pueden tener que utilizar un lenguaje menos riguroso (por ejemplo “*al menos, 100.000 toneladas*”, o “*80.000 a 120.000 toneladas, por opción del comprador*”). En otras situaciones - aún más abiertas - suelen usarse expresiones como “*razonable*”, “*mejores esfuerzos*”, “*uniformemente repartido*”, etc.

El contrato de volumen²²⁹ es un contrato relacional, compuesto por un contrato base que cubre la generalidad de las cantidades totales de mercancía a transportar durante un determinado período de tiempo y las especificidades de cada viaje. Se trata de un contrato solo con disposiciones generales y especiales para cada expedición pudiendo, accesoriamente, contemplar cláusulas accesorias en lo que respecta, por ejemplo, al depósito de la mercancía.

Su diferencia, con relación a otros tipos de contrato, se basa en que las prestaciones que se desarrollan en el tiempo tiene esencialmente que ver con la unidad del contrato de volumen y la relativa poca autonomía de la elaboración de los contratos de cada viaje, o sea, los acuerdos de ejecución son meramente instrumentales y, de alguna forma, vinculados a los términos del contrato base.

Su estructura dual encuentra similitudes en los contratos de distribución, a menudo, anclados en un contrato global que se desarrolla, también, en los diversos contratos relativos a cada tipo de prestación. Entre las semejanzas se cuentan el elemento temporal, una cantidad de mercancía y muchas veces, también, otras prestaciones de servicios, que exigen una determinada coordinación. Son ambos “*contratos por*

229 Este contrato es conocido por “*volume contract of affreightment*”, “*volume contract*”, “*quantity contract*”, “*contract de tonnage*” o, más frecuentemente, por “*contract of affreightment*” o “*CoA*”. La expresión “*contract of affreightment*” puede ser un tanto engañadora, ya que esta expresión también puede ser utilizada para cubrir contratos de fletamento específicos que incluyen el “*time charter*” y el “*voyage charter*”, por lo que va a formar tipos específicos. No obstante, existe una cuestión pendiente ya que algunas sistematizaciones de ciertas codificaciones marítimas (por ejemplo, las nórdicas y la francesa) separan y autonomizan el fletamento del transporte y, de esta forma, el *CoA* aparece asociado al fletamento (lo que es, manifiestamente, diverso al que se dispone en las *RRotterdam* y en la reciente *LN*M).

solicitud”, es decir, el transportador está obligado a realizar la operación sólo en el caso de que el propietario de la mercancía lo haya solicitado (para cada viaje) lo que significa que, tan solamente en caso de solicitud, nace la obligación específica de prestación por parte del transportador.

La distribución adopta, igualmente, la combinación de un documento marco principal que abarca los principales parámetros de la relación entre las partes y un documento específico que contempla las transacciones individuales. El contrato base identifica las partes, los productos involucrados, el área geográfica cubierta, la cantidad total y la cantidad de cada entrega (*“aproximadamente”*), el calendario general, así como el plazo de las entregas individuales, el precio y el pago. En los contratos subyacentes, a su vez, tiene cabida especificar las características individuales de cada entrega, plazos, riesgos de la entrega, etc.

Las similitudes con la distribución son, sin duda, más intensas, tanto en lo referente a la estructura como al contenido. Si las prestaciones tienen que ser determinables en la distribución, los buques ejecutantes o sus características para realizar los viajes bajo el *CoA* tienen que ser determinables, en lo referente al tipo y cantidad de mercancías, embarques y desembarques, puertos, tipo y cantidad total de mercancía, viajes individuales, fletes, pagos, etc. De forma similar, también el contrato para cada viaje ha de establecer los términos y condiciones, incluyendo el *“laytime”* y otros elementos, pudiendo emerger, además, conflictos en lo que concierne a las mercancías contempladas, al período temporal y a los buques involucrados.

Veremos que estas similitudes nos llevan a analizar, posteriormente, la figura del *“contrato-cuadro”* que puede constituir una buena referencia estructural para los contratos de distribución y de volumen. La naturaleza de las prestaciones de ejecución en aquellos contrato son, esencialmente, idénticas entre sí (la realización de los viajes), vinculadas al programa de expediciones y, por eso, dependientes del contrato base, que es naturalmente, distinto del que sucede en la distribución en que cada contrato de ejecución asumiendo su diversidad y autonomía.

De forma diferente, los acuerdos de *“joint venture”*²³⁰ – cuyo objetivo es la cooperación mutua en un determinado proyecto – contemplan una libertad en los contratos en la percepción de que en la distribución pueden figurar varios tipos de contratos subyacentes muy dispares y con un grado de discrecionalidad bastante grande: contrato base, contratos de suministro, contratos de licenciamiento, reglamento de empresa, contratos de trabajo, etc.

El contrato de volumen es, también, una de las facetas de la evolución del contrato de transporte marítimo que se ha desarrollado, a lo largo del tiempo, teniendo en vista una mayor especialización, progresando en la separación de funciones entre la empresa propietaria y la empresa gestora de buques, en la especialización de los buques (que son utilizados principalmente en el tráfico entre particulares) y en el

230 En el transporte de mercancías, la expresión que comúnmente se usa para designar los acuerdos de *“joint venture”* es la de *“acuerdos de asociación”*, sin embargo, no existe, para esta figura, una noción unitaria de contrato, observándose respuestas de la doctrina y de la jurisprudencia distintas pero sin intención de la de la estricta cooperación mutua.

período de tiempo para la utilización contractual del buque²³¹. Este tipo de contrato se presta a la optimización del tonelaje de los armadores o de los gestores de buques especializados, garantizando el transporte de grandes cantidades de mercancía en un plazo relativamente largo, con fletes más reducidos.

Aunque haya nacido con el “*fletamento por viaje*”, al que se ha añadido un “*segundo*” y un “*tercer*” viaje, el contrato de volumen ha comenzado a ganar una autonomía propia cuando las partes buscaron contemplar cláusulas generales que disponían para todo el contrato y no sólo para cada viaje. Poco importa, pues, el título del “*disponent owner*” para celebrar el contrato como transportador (como propietario, fletante por tiempo, fletador en casco desnudo o arrendatario del buque), teniendo en cuenta que también los NVOCC’s – que no gestionan una flota de buques – pueden ser partes en el transporte.

Existe, sin embargo, por el momento y con influencia en la estructura del contrato de volumen, una evolución de las figuras híbridas que fueran creadas a partir del fletamento por viaje y por tiempo (por ejemplo, el “*trip charter*”), que llevan en cuenta el factor tiempo y el tipo de utilización mercantil del buque. Puede contratarse un buque para un determinado período, siendo calculado el flete en función de la cantidad eficazmente transportada.

Dejando de lado la cuestión normativa y pasando a la práctica, el contrato de volumen – así como el transporte marítimo, en general, en sus diferentes modalidades - ha intentado contestar a las siguientes cuestiones:

- (1) ¿Cuáles son las necesidades de transporte, en el tiempo y en el espacio, del dueño/propietario de la carga?
- (2) ¿Necesita el dueño/propietario de la carga de la capacidad total/parcial del tipo de buque por tiempo parcial/total, en una base regular/no regular?²³²
- (3) ¿Cómo maximizar el tonelaje de la flota disponible con la cantidad de mercancía a trasladar?

La respuesta a estas y a otras cuestiones ha tenido como consecuencia la evolución del tradicional contrato del transporte de contenedores teniendo como objetivo la optimización de la eficiencia del transporte con menores costes y, por consecuencia, menores fletes.

231 La tripulación de un buque puede ser de la incumbencia de una empresa y otras funciones de gestión son de la responsabilidad de otras entidades (como la gestión técnica, seguro, etc.). Además, la operación de la flota (incluyendo el planeamiento, la gestión de los buques en los puertos, etc.) puede ser hecha por otra entidad que, así, puede ir haciendo una progresiva sustitución de los buques en cada expedición como, además, se hace en la gestión de una flota automovilística.

232 Véase la descripción de los formularios de los contratos in GORTON, IHRE & SANDEVARN, *Shipbroking and chartering practice*, 5ª Ed. Londres, 1999, pps 296ss y GORTON, L., IHRE, R., *Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 2ª ed., London, 1990.

2. EL MARCO LEGAL DEL CONTRATO DE VOLUMEN

029. En una primera aproximación, el contrato de volumen presenta algunas características del contrato de fletamento por viaje con una diferencia muy relevante: la indeterminación inicial de los buques con los cuales se va a ejecutar el contrato y, a veces, también de los viajes. Adicionalmente, es un contrato que puede abarcar diversos tránsitos (“viajes” o “expediciones”), cada uno de los cuales es, normalmente, regulado por las normas de fletamento por viaje y, estructuralmente, presenta ciertas similitudes con los contratos de distribución, con una visión dual.

Su delimitación y su conceptualización no parecen muy fáciles ya que no existe una naturaleza unitaria del contrato de volumen (desde los gráneles a los contenedores, pasando por la carga general), haciéndose, genéricamente, apelación a su definición como un “*tipo especial de contrato de transporte*” cuyo objeto es una cantidad significativa de mercancía, a desplazar en un período de tiempo considerable²³³.

Aunque proceda una mayor definición, podemos concretar, inicialmente que el contrato de volumen tiene como elementos fundamentales una determinada cantidad a transportar de mercancía (normalmente, sustancial), en un determinado período de tiempo, entre puertos predefinidos (o a definir), por más de que un viaje y en el hecho de que los buques serán designados posteriormente.

El “*contrato de volumen*”, en la forma que lo hemos presentado, corresponde a un negocio jurídico, denominado de forma muy distinta internacionalmente: contrato de transporte de mercancías con buque a designar, contrato de fletamento por viaje para transportar una dada mercancía durante un cierto período de tiempo, contrato de transporte cuyo objeto es un cierto volumen de carga y, aún, una distribución del desplazamiento de la mercancía en el tiempo para satisfacer a una necesidad futura de su transporte.

En cuanto a la terminología, la confusión es aún mayor, variando entre las siguientes dos componentes (naturaleza y objeto), sin atender a todos los términos presentes²³⁴:

(1) Teniendo en cuenta su naturaleza, son usadas las denominaciones de *contract*, de *contract of carriage*, de *freight* (*freighting* o *affrètement*) y de *agreement*;

233 Cf. GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen (CoA)*, Aranzadi, Vitoria, 2008, pps. 43ss. La autora prosigue su investigación empezando con una definición amplia de los contratos de volumen pero mucho más operativa para el transporte de los gráneles lo que dificulta, aún más, la definición del contrato cuando lo quiera hacer aplicable a los contenedores. De forma diferente, nuestra idea es aportar la definición existente en las RRotterdam y de compararla con las cláusulas de los *CoA* y, de ese modo, concretar sus diferencias en relación a las RRotterdam.

234 Entre otros, se utilizan los términos *volume contract*, *large volume contract*, *quantity contract*, *cargo contract*, *quantity agreement*, *general carrying contract*, *long-term freighting contract*, *freight contract*, *quantity agreement*, *volume contract of carriage*, *tonnage agreement* o *affrètement au tonnage*.

(2) En lo que atañe al objeto del contrato – una determinada (o determinable) y expresiva cantidad de mercancía – puede ser expresado de diversas formas, variando entre *volume* (o *large volume*), *quantity*, *cargo*, *general carrying* o *tonnage*.

Todavía, son muy escasas o inexistentes las definiciones de “*contrato de volumen*” y, aunque contempladas en textos legales (como en el caso de las RRotterdam), las delimitaciones conceptuales son muy imprecisas, al igual que sus contenidos obligacionales y, en su mayoría, contemplan normas de carácter meramente dispositivo (lo que se comprende, teniendo su origen en el transporte no regular o *tramping*).

Las necesidades crecientes del transporte internacional marítimo de mercancías han conducido a que los “*contratos de utilización del buque*”, en sentido amplio (“*contracts of affreightment*”) – donde se incluye el “*contrato de volumen*” – estén previstos, en su gran mayoría, en modelos predefinidos (o formularios), elaborados por organizaciones especializadas de origen anglosajona.

En caso de los contratos de volumen, los formularios elaborados por organizaciones internacionales (y no por empresas) aplicables son, sólo, el *Intercoa*²³⁵, el *Volcoa* y el *Gencoa* (véase anexo III) que, sin embargo, aún no están completamente consolidados en el transporte marítimo. En la práctica, no sirven, siquiera, de referencia para este tipo de contratos en general, lo que significa que los contratos de volumen tienden a asumir diferencias considerables entre sí. Es común, por ejemplo, en los graneleros, la utilización del modelo *Gencon* (para fletamento por viaje) para, a través de diversos añadidos y anexos, modificarlo en un “*contrato de volumen*” (véase anexo IV), sin configurarse la estructura dual contrato base/contratos por viaje. No es, así, común de recurrir a los modelos “*CoA*”.

Tras la elaboración del *Intercoa* y del *Volcoa* y desde mediados de los años 80, se ha asistido a una proliferación de las diversas variantes de los contratos de volumen, señalándose, sin embargo, que las tres letras finales (“*CoA*”), pretenden identificar dichos formularios como “*contracts of affreightment*” en sentido estricto; es decir, el contrato de volumen, como fletamento, coincide con el “*CoA*”²³⁶. No es ésta, como

235 El modelo *Intercoa* 1980 corresponde a un “*Tanker Contract of Affreightment*”, aprobado por el Consejo de Documentación de la BIMCO, que refiere, a pps 5619, que “*is not limited to any particular vessel*”, añadiendo que su objeto es una cantidad de mercancía a ser transportada.

236 Véase, por ejemplo, el título de la obra de GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen (CoA)*, Aranzadi, Vitoria, 2008. La autora analiza, esencialmente, el contrato de volumen de gráneles para el tráfico no regular cuando el moderno contrato de volumen, sobre todo en los últimos tiempos, hará como objeto la multimodalidad y el transporte de contenedores. Sin embargo, esta identificación viene a reforzar la idea de que el contrato de volumen es, antes que nada, una modalidad del contrato de transporte (*CoA* en sentido amplio) en la cual se infiere el fletamento/transporte.

En otro reciente artículo (GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen ¿está regulado en las Reglas de Rotterdam?*, ADM 30 (2013), a pps. 188-190), la autora reconoce que la definición del contrato de volumen es demasiado amplia y sin expresarse con la adecuada precisión terminológica en lo que respecta a la cantidad de mercancía a desplazar y a la duración del contrato, lo que permite a los transportadores que se exoneren, de forma sencilla, de la aplicación del régimen imperativo de las RR. Así para Gómez Prieto, la derogación autorizada del contrato de volumen en las RR es

se ha visto, la posición que venimos a defender. Piénsese, sobre todo, en el transporte de contenedores pero también en la especial necesidad de regular el tráfico en línea regular.

En sede doctrinal y más allá del desarrollo de la figura de los «*services contracts*» en los EEUU – que integran una definición amplia de contratos de volumen – surgieron, en los últimos años, algunas variantes de la figura en la Alemania y en los países escandinavos e, igualmente, en España – pero, en este caso, más como una especialidad del contrato de fletamento por viaje²³⁷ aunque los distintos proyectos de alteración de la navegación marítima y la propia LNM equiparan el transporte de mercancías al fletamento/transporte.

Conviene, ante todo, precisar las características principales de los contratos de volumen, sin olvidar que, cada una de ellas, no constituye ni una exclusividad de estos contratos (si se comparan con el fletamento por viaje o por tiempo) ni una característica crucial (e inevitable) de su calificación.

La primera característica es la llamada “*indeterminación inicial del buque o buques*” afectos al transporte de la mercancía, lo que contradice, desde luego, la doctrina tradicional en lo que concierne al fletamento. En este caso, el buque es uno de sus elementos esenciales que se extiende a las “*pólizas de fletamento*”, llegando a constituir la alteración del buque una condición de resolución del contrato, salvo una previsión suya.

En la práctica, lo que se pasa es que, normalmente, la identificación (o tipo) del buque es mucho más relevante en el tráfico no regular de granel - sobre todo, para los productos petrolíferos y químicos –que para el tráfico de línea regular (por ejemplo,

insuficiente y plena de muchas críticas de entre las cuales la posición de mayor exigencia de los cargadores en beneficio de los transportadores. Y prosigue, dando como ejemplos que la responsabilidad en custodia de las mercancías, la oferta de un contenedor adecuado y la responsabilidad por los retrasos que puede ser rechazada por el transportador en los términos del contrato. Sin embargo, a pps. 198, Gómez Prieto viene a considerar que lo más criticable es la “*inclusión del contrato de volumen en el ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam*” lo que, siendo así, vendría a constreñir la cuestión de la identificación plena del “contrato de volumen” con el “*contrato de tonnage*” (CoA). No obstante, no nos parece que haya sido esta la intención del legislador de las RR (ni del legislador español que concretó la LNM) pero sí de hacer una regulación más flexible para el tráfico de línea y, particularmente, para los contenedores. Dejando de lado esta cuestión, es lógico reconocer, como se refiere a pps. 200, *ob. cit.*, que los “*services contracts*” presuponen un equilibrio contractual que podrá estar ausente en el tráfico por línea regular. Es, así, obvio que la regulación de las RR, bien o mal hecha, se destina a este tráfico y no al transporte no regular de graneles que están fuera de aquella regulación convencional. Véase, igualmente, aportando este criterio de regulación del contrato correspondiente al “*service contract*”, MUKHERJEE, P., BASU BAL, A., *A legal and economic analysis of the volume contract concept under the Rotterdam Rules: selected issues in perspective*, in JMLC, vol. 40, núm. 4, 2009, pps. 593-596.

237 Véase, *inter alia*, ARROYO MARTINEZ, *Contrato de utilización del buque (II). Los contratos de fletamento y Contratos de utilización del buque (III). El transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque*, in Rodrigo URÍA & Aurelio MENÉNDEZ, “Curso de Derecho Mercantil”, estudio colectivo, varios autores, vol. II, *La contratación mercantil. Derecho de los valores. Derecho concursal. Derecho de la navegación*, Madrid, 2001, pps. 1330-1331 y *Curso de Derecho Marítimo*, 2.ª edición, Thomson, Civitas, 2005, pps.144-145.

el transporte de contenedores o de carga general) donde lo que interesa es garantizar el tipo de buque adecuado al transporte de aquella mercancía y no tanto un determinado buque en concreto. La adecuación del medio se garantiza por el armador.

Se podría, entonces, modificar y tratar el contrato de volumen como un fletamento por viaje sin la designación en concreto del buque. Sin embargo, esta inflexión choca, naturalmente, con la identificación del buque como uno de los elementos esenciales al contrato de fletamento, creándose, así, un régimen excepcional (y no especial).

Si para el fletamento es esencial la identificación del buque, para el contrato de volumen su designación no es obligatoria, cuando los requisitos específicos de la mercancía a transportar sólo permitan elegir un determinado buque de un cierto armador²³⁸ que, en la gran mayoría de los casos, viene bien descrito en el contrato base. Sin embargo, el interés en un determinado buque también se desvanece con la utilización de buques con características técnicas semejantes (“*sister ships*”) lo que viene a implicar que, incluso en los fletamentos, el elemento esencial se direcciona al “tipo de buque” y no para un buque específico previamente nominado, entre otros y con mayor relevancia, en el fletamento por tiempo.

Como consecuencia, son cada vez más comunes los conocimientos de embarque en los que no se identifica el buque donde se va a embarcar la mercancía contratada, admitiéndose, incluso y en el fletamento por viaje, la adopción de la cláusula de “buque a designar”²³⁹, advirtiéndose, sin embargo, las características del buque que pueden, a su vez, fundar una cláusula de sustitución del buque (por uno de otro tipo y con condiciones idénticas).

La cuestión que se plantea - de forma algo incomoda- en la doctrina es la afirmación según la cual el contrato de volumen es una “excepción al fletamento” cuando, para su definición, esa excepción es su regla general²⁴⁰. Se admite, sin embargo, que se está frente a un criterio demasiado rígido, tanto más que ya se admite que el fletamento, con mayor o menor latitud, pueda no indicar el buque o, en su límite, proveer su sustitución, manteniéndose como elemento esencial del contrato, las características del buque, que es común al contrato de volumen. Efectivamente, ya existe un tipo de fletamento – denominado “*reserva de espacio*” o “*fletamento de espacio*”²⁴¹ – en que la relevancia de la designación del buque en el contrato o la

238 Cf. TETLEY, W., *Marine Cargo Claims*, cit., pps 19ss, añadiendo que, en el contrato de volumen, el buque que iba a transportar una determinada mercancía será determinado con posterioridad.

239 TBN significa *to be designated*.

240 Véase RODIÈRE, R., *Traité général de droit maritime, affrètement et transports*, v. I, Dalloz, Paris, 1967-1980, pps. 93 a 96 cuando admite excepciones a los fletamentos sin designación de buque aunque en número reducido ó, en lo mismo sentido, TULLIO, *Il contract of affreightment*, Padua, 1991, pps 33ss. Hoy, en las líneas regulares, es bastante frecuente que no se haga una indicación del buque en los contratos.

241 O *slot*.

designación de un tipo de buque de la flota del fletante (armador) es aún menos acentuada que en el contrato de volumen²⁴².

Puede, así, sintetizarse que uno de los elementos característicos del contrato de volumen es la “*indeterminación inicial del buque*” afecto al transporte, lo que no hará, por sí sólo, alejar la naturaleza del fletamento.

En cuanto al segundo elemento, precisar que el objeto del contrato de volumen es una determinada carga a transportar (por oposición al buque en el fletamento). Por lo contrario, en la perspectiva clásica del fletamento, sería el buque el objeto contractual, y la carga meramente accesorio²⁴³. Adicionalmente, puede, afirmarse que, en el contrato de volumen, la centralidad en la carga es, aún, más intensa que en el fletamento ya que, en su límite, el buque sólo es definido o designado después de la firma del contrato.

Recogiendo la definición de la BIMCO en cuanto al objeto del contrato de volumen, podemos decir que se trata del transporte de “*un gran cantidad de mercancía determinada durante un periodo relativamente largo*”²⁴⁴. No obstante, no puede ser considerada una noción general y amplia, similar al de los “*contratos de utilización o de explotación de los buques*”: se trata, asimismo, de un concepto dedicado al transporte de grandes volúmenes que se aplaza en el tiempo y que exige una especial relación de confianza entre las partes, como se hace en los contratos de distribución.

Seguramente que, para muchos autores, es este elemento el que permite distinguirlo del fletamento por viajes consecutivos y del fletamento por tiempo, siendo, todavía, insuficiente para caracterizarlo pues las obligaciones que recaen sobre la carga no están completamente ausentes de los modelos de fletamento ni estos exigen, en la totalidad, la previa designación del buque.

Este segundo elemento característico del contrato de volumen (la mercancía a transportar) que constituye su objeto, puede ser desarrollado en tres tramos²⁴⁵ a saber:

242 Alguna parte de la doctrina discute la naturaleza de este contrato negando la condición de verdadero contrato de fletamento y haciendo una clasificación de locación de espacio en el buque, Véase TASSEL, Y., *Affrètement d'espaces et garanties réelles*, DMF, núm. 552, 1995, pps 595 a 605. No obstante, la generalidad de la doctrina, los considera como un tipo de fletamento como TETLEY, W., *Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms and Odds'n Ends*, 2.ª ed., act. 2001, in <http://www.admitylaw.com/tetley/A-D.htm>.

243 Véase RODIÈRE, R., *Traité* ..., t. I, núm. 71, pps 93ss. RODIÈRE defendió que, sobre la mercancía transportada a bordo de un buque fletado, no emergen cualesquiera obligaciones para el fletante (o transportador), añadiendo que, el fletamento por tiempo, las ignora en su totalidad y que, el fletamento por viaje, sólo las refiere accesoriamente (en el fletamento por viaje y por tiempo, la gestión náutica cabe al fletante, que cede el buque en conjunto con la tripulación mientras que, en lo segundo, la gestión comercial es de la responsabilidad del fletador).

244 *The object of a contract of affreightment is normally that a large quantity of cargo be carried over a fairly long period* – véase BIMCO, “*Volcoa*”, *Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes*, in BIMCO Bulletin V, 1982, pps 6827ss.

245 El concepto genérico del “*contrato de volumen*” se integra, así, en los *long-term freighting contracts* cuyas características se desarrollan a partir de su larga duración y que, por eso, se destinan al

- (1) el transporte de grandes cantidades determinadas (o determinables) de mercancía;
- (2) a través de un contrato de media/larga duración;
- (3) y que abarca, generalmente, varios viajes.

La naturaleza del contrato de volumen es difícil de definir ya que, por un lado, se está delante de cláusulas indeterminadas (grandes cantidades, larga duración y varios viajes) y, por otro, no es posible alejar la figura de este contrato cuando se trata de una cantidad menor, de una duración más corta o de sólo un viaje.

La duración más o menos larga tampoco es exclusiva de este tipo de contrato: es lo que se pasa en el fletamento por tiempo y en el fletamento por viajes consecutivos. Por otro lado, tampoco la gran cantidad de mercancías transportadas es exclusiva del contrato de volumen (véase, por ejemplo, el fletamento por viaje).

El contrato de volumen presenta características del fletamento por tiempo (contrato de larga duración) y del fletamento por viaje (transporte de una determinada carga). Su incorporación como modalidad del contrato de transporte - teniendo como objeto el transporte de la carga y haciendo emerger derechos y obligaciones para el cargador, para el transportador y para los demás agentes intervinientes, entre otros, cuando en representación de aquellos o relativamente al tercer destinatario - es la única que puede dar alguna consistencia a su definición, demandándose superar la dualidad estricta "*fletamento versus transporte*".

A pesar de que se pueda recopilar, aquí o allá, similitudes con el fletamento, el nudo del objeto del contrato de volumen resulta difícil de enmarcar en el fletamento, al menos, en el fletamento tradicional (del cual excluimos la llamada "*reserva de espacio*" o de "*slots*") y, particularmente, en los términos de las doctrinas que propugnan una segmentación estricta entre el fletamento (por viaje y por tiempo) y el transporte de mercancías.

La característica de la larga duración constituye un aspecto, en la práctica, con relevancia propia en el contrato de volumen²⁴⁶, si bien puede ser alejada cuando sea posible prever el número de viajes o la cantidad de carga a transportar (alcanzando el número de viajes contractualmente estipulado o la cantidad de mercancía a transportar, el contrato estaría, integralmente, ejecutado).

En la práctica, en el contrato de volumen, es común no tener predefinido el buque o buques, ni el número de viajes; tan sólo, la cantidad de una determinada mercancía a transportar y el período contractual, lo que se comprende perfectamente, frente a las exigencias del transporte marítimo e, igualmente, del transporte multimodal.

desplazamiento de grandes cantidades de mercancía bajo varios viajes. En este tipo anglosajón están presentes los tres tramos con alguna flexibilidad.

246 Véase GORTON, IHRE y SANDERVAN, *Shipbroking and chartering practice, cit.*, pps. 118ss y RAMBERG, *Freedom of contract in maritime law*, L.I.M.C.L.Q. 1993, 2, pps. 178-191, a pps. 187ss. RAMBERG refiere que se trata de un contrato de transporte de un volumen de carga con una cierta duración. Esta es la definición más común para los anglosajones, para los nórdicos y para los germánicos, aunque los primeros partan de la figura de los *services contracts* de larga utilización desde los años 90.

Es natural que el transportador – parte en el contrato de volumen – sea, también, operador logístico (o contrate con un operador logístico o con un transitario), estando muy interesado en el transporte “*puerta a puerta*” como entorno del transporte marítimo (o “*porto a porto*”). Y, una vez más, el enfoque recae en la mercancía y no tanto en el medio de transporte (un buque u otro) lo que, necesariamente, hará una conjugación con las RRotterdam y con los segmentos terrestres regulados en este Convenio. Por ello, urge autonomizar el contrato de volumen del fletamento lo que puede ser hecho, actualmente, desde una visión basada en las RRotterdam y en que el contrato de volumen es un tipo de contrato de transporte.

Esta polémica nos recuerda la que viene de las RHaya (1924) y de las RHaya-Visby (1968) en que se hizo difícil conciliar el contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque con el contrato de fletamento (bajo “*carta de fletamento*” o “*carta partida*”), que viene a ser resuelto, en la gran mayoría de los casos, con el recurso a la cláusula «*paramount*»²⁴⁷.

Por un lado, se ha pretendido la protección de los transportadores pero, por otro, no podría desconocerse que el negocio marítimo utiliza buques fletados y en que el transportador no es, muchas veces, *summu rigore*, un verdadero “*armador*” (aunque sea fletador, como en el fletamento por tiempo) pues utiliza buques de terceros. Cuando el conocimiento circula del transportador a un tercero, las relaciones entre su porteador y aquello tendrían que respetar, en exclusiva, las disposiciones del contrato de transporte, independientemente de la relación contractual relativa al fletamento.

La cuestión de la comprensión de la naturaleza jurídica del contrato de volumen que se plantea puede obligar a retroceder en el tiempo y, sin duda, a retrasar el comienzo de un camino de normalización en el transporte marítimo, si se intentase construir un nuevo tipo sobre el contrato de fletamento, siendo la alternativa más viable enmarcarlo y estudiarlo como un tipo de contrato de transporte, como señalan, ineludiblemente y de forma cierta, las RRotterdam y también la LNM.

Así, el contrato de volumen – por el menos, en la forma como es utilizado en el tráfico de granel y en la definición de las RRotterdam y en el concepto extenso expresado en el artículo 208 de la LNM (que no determina si la cantidad de mercancías es gran, media o pequeña, pero lo hace una referencia a “*varios viajes*” y

247 En los contratos internacionales, en líneas generales, las partes, como expresión de la autonomía de la voluntad y en ciertos casos, podrán decidir incorporar en su contrato la ley aplicable al contrato y la competencia jurisdiccional. La cláusula *Paramount* indica la ley aplicable e incorpora un determinado texto convencional (o una parte de éste) o bien una Ley estatal que haya dado efecto a cualquiera de ellos. En el transporte internacional marítimo de mercancías, la cláusula “*Paramount BL*” determina la legislación aplicable y comúnmente remite directamente a la aplicación de un régimen convencional, generalmente, las RHaya, las RHaya-Visby, las RHamburgo, la legislación estadounidense que incorporó las RHaya (COGSA 1936) o una determinada ley estatal. Los formularios de conocimientos de embarque BIMCO CONLINEBILL y VISCONBILL incorporan las cláusulas “*Paramount BL*”. Hay aún diversas variantes de la cláusula “*Paramount*” que pueden designar diversos regímenes jurídicos para regular otras tantas partes del contrato, haciéndose la segmentación del propio contrato. Véase OTERO, A., MARTINS, ELIANE OCTAVIANO, *Regras das Convenções Internacionais em Contratos de Transporte Marítimo*, Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI, Fortaleza-CE, 09 a 12 de junio de 2010, Fortaleza, Brasil, pps. 6694ss.

a “varios buques”) – es, inequívocamente, un negocio jurídico con la finalidad del transporte de una determinada cantidad de mercancía especificada, o sea, puede ser definido como una obligación de resultado (el transporte de la mercancía por contraposición a la obligación de medios para el caso del fletamento, en este caso, el buque)²⁴⁸.

Es evidente que las obligaciones del transportador pueden ser variables – y de ahí alguna doctrina se ha opuesto a la existencia de un contenido obligacional uniforme – que van desde su vinculación al transporte de una cierta cantidad de la mercancía hasta al transporte de cantidades adicionales y a otras prestaciones accesorias, como el depósito.

Pero no será la existencia de pequeñas variaciones en el contenido obligacional específico las que provocarán un retroceso, tanto más teniendo presente que, en el contrato de volumen, las partes estipulan tanto las condiciones generales de los viajes a realizar, como las características técnicas de los buques adecuados a la mercancía.

En este caso, o relegan las condiciones específicas del fletamento o del conocimiento de embarque a definir para cada viaje; o, por lo contrario, definen adicionalmente, en el cuerpo del contrato, todas las condiciones de transporte para los viajes posteriores, dejando abierta la designación del buque (o buques) y la cantidad exacta de mercancía específica a transportar, muchas veces determinada por un margen con límites mínimos y máximos y con las fechas correspondientes.

La “*revolución*” actual en el transporte marítimo y en el transporte multimodal, fruto, igualmente, de la utilización de las tecnologías de información y de los documentos electrónicos, a llevado a asistir a la transmutación de los contratos de volumen del transporte de granel (“*dry bulk*”) a la carga contenedorizada o, dicho de otra forma, de los buques fletados por viaje en el *tramping* a las líneas regulares de contenedores en que los elementos comunes siguen siendo las grandes cantidades, los diversos viajes, el largo período del contrato y la constancia de los fletes.

El fenómeno de la *containerization* ha hecho evolucionar los contratos de volumen clásicos de materias primas (las llamadas “*commodities*”) con poco valor añadido hacia la carga contenedorizada, elevando, sustancialmente, el valor de los objetos transportados y, de este modo, la responsabilidad inherente sobre la carga y la intervención de las aseguradoras. Y no es extraño que sea el propio fletante el que recurra a otro armador de líneas regulares para satisfacer al fletador y, en función de éste, el cargador y el destinatario. Pero se trata de una mera especificidad de disponer de los buques (o de “*slots*”) por parte del fletante.

A pesar los diferentes y estrictos conceptos de fletamento y de transporte, la definición amplia de “transporte” permite incorporar cláusulas de uno y de otro en el contrato de volumen, superando el ciclo vicioso que se manifestó en las RHaya y en las RHaya-Visby que se basaba en una estricta aplicación a los contratos de

248 Es hoy la doctrina dominante. Véase BERNARD, *L'affrètement: tendances et perspectives*, Milano, 1981, pps. 91ss, TELTLEY. W., *Marine Cargo Claims*, cit., pps 19ss y GORTON, IHRE y SANDERVAN, *Shipbroking and chartering practice*, cit., pps. 118ss.

transporte marítimo bajo conocimiento. Los viajes puedan así ser reglados por una póliza de fletamento o por un conocimiento u otro documento de transporte como se autorizada por el artículo 208 de la LNM (siendo lo primero supletorio).

Ello no significa, no obstante, que la definición amplia de las RRotterdam no deba contemplar subtipos distintos – porque tienen antecedentes diversos – y con tratamientos diferenciados; uno de ellos basado en el transporte de granel (en general, líneas no regulares) – o de “*primera vía*” - y el otro en el transporte de contenedores (en general, líneas regulares) – o de “*segunda vía*”. En este último caso, la cuestión de la responsabilidad de la carga asume, hoy, un impacto decisivo ya que se trata de mercancía de alto valor lo que significa que, también de esta forma, debe ser la mercancía el núcleo del contrato y no los medios de transporte.

La definición internacional amplia de “*contract of affreightment*” - traducida, muchas veces, de forma literal en sentido estricto y, en nuestra opinión, de forma reduccionista, por “*contrato de fletamento*” – deberá abarcar todos los contratos de transporte de mercancías por mar y todos los contratos de fletamento (correspondiendo a la clasificación de “*contratos de utilización del buque*”, cfr. el Título IV de la LNM).

De hecho, es necesario comprender que, a nivel internacional, el punto de partida para los contratos de utilización del buque ha sido el negocio del armador tradicional que era dual: o como transportador de la mercancía de un determinado cargador (en la calidad de transportador) o como cedente de buques a terceros (como fletante por viaje, por tiempo o en casco desnudo).

Hoy, esta diferencia de conceptos es, cada vez, más intensa: el transporte tradicional (es decir, el transporte bajo conocimiento) ha evolucionado – con la “*locación o alquiler o reserva de espacio*” hasta la “*locación o arrendamiento de un buque*” – y exige su gestión náutica y mercantil (o sea, más duradera y con más medios del fletador, como en el caso del fletamento en casco desnudo, como forma de desempeñar el papel de verdadero armador).

Para lograr la mejor conceptualización del contrato de volumen, es necesario entender que, de un lado, se sitúa la carga y del otro el buque, siendo estos los elementos diferenciadores los que pueden ayudar en el tratamiento de su naturaleza. Sin duda, que la respuesta en las líneas no regulares y en el tráfico de línea, aunque bajo una misma definición, es bastante distinta.

La modalidad del contrato de volumen considerada como “*segunda vía*” y destinada al transporte de contenedores (y, eventualmente, también de carga general) por línea regular – que ha estado en la base de la definición de las RRotterdam – aunque se incorpore en este concepto muy amplio de “*contrato negociado entre las partes*”, corresponde a un tráfico completamente distinto al tradicional contrato de “*tonnage*” es decir, se tratan de dos vías opuestas en su utilización, a ver:

- (1) Transporte regular (vs. transporte no regular);
- (2) transporte de contenedores (vs. transporte de granel);
- (3) de volúmenes significativos o menores (vs. grandes volúmenes);
- (4) contratado por cualquier tipo de cargador (vs. grandes transportadores); y

(5) gobernado por un régimen “imperativo”, con derogación (vs. libertad contractual).

La grande “*revolución*” operada por las RRotterdam, en los términos del artículo 80, ha consistido en la modificación profunda del contrato de volumen, retirándole parte significativa de su contenido imperativo, que era una consecuencia del régimen del transporte bajo conocimiento, aplicable a las líneas regulares.

Así, la derogación negociada puede ser tan amplia que no sólo abarcará la condición de navegabilidad, la obligación de información y de instrucciones del cargador, sino también la información en el transporte de mercancías peligrosas, y la responsabilidad emergente de un acto, de una omisión o resultante del incumplimiento de una norma.

De inicio, el contrato de volumen de “*segunda vía*” - que se destina al transporte regular de contenedores - es completamente distinto del contrato de volumen del transporte no regular (de “*primera vía*”), pues está sometido a un régimen imperativo. No obstante, la amplia derogación permitida por las RRotterdam puede hacer claudicar este carácter imperativo y flexibilizar su contenido casi como a mod de rechazo del régimen del Convenio.

A pesar de la difícil concreción, es posible definir el contrato de volumen como una modalidad del contrato de transporte y proseguir en un marco en que debe presidir su calificación, adoptando las siguientes premisas base:

(1) Alejando, por completo, su clasificación como contrato de fletamento: aunque presentes algunas similitudes con el fletamento por viaje (pago del flete con base en la unidad de la mercancía a transportar y el riesgo de los retrasos en la entrega por cuenta del fletante ya que detenta la gestión náutica en el fletamento por viaje), el objeto del contrato y la indeterminación inicial del buque (que es común) hacen, claramente, claudicar aquella tipología;

(2) Reanudando su objetivo: el contrato de volumen ha nacido para adaptar las clásicas figuras contractuales del Derecho marítimo a las necesidades del moderno transporte marítimo de mercancías, evolucionando de las cláusulas del fletamento por viaje y por tiempo para el tráfico de línea regular (contenedores), aunque con un reparto específico de costos y de riesgos en este último caso (el fletante es cada vez menos responsable en el negocio y en los costos portuarios del buque aunque se mantenga como “*armador*”, con excepción del caso de fletamento en casco desnudo);

(3) Verificándose y adaptándose los modelos consagrados: el hecho de que ciertos modelos internacionales de contratos (entre otros, el *Intercoa* 80 y el *Volcoa* 82) clasifiquen el contrato de volumen como «*contrato marco*» (“*steering contract*”), ello no significa que se esté ante negocios jurídicos independientes (por viaje) sino frente a un único negocio jurídico, con viajes articulados con el contrato base y que también, dependen de él;

(4) Dar suficiente elasticidad a la figura internacional del “*fletamento*” (o “*affreightment*”): cuando el documento de la UNCTAD sobre los modelos de

fletamento, ha afirmado, en 1990, que los contratos de volumen pueden corresponder a contratos de transporte o de fletamento, y las propias RHamburgo admiten que el contrato marco sea un contrato de fletamento, por lo que no debe ser entendido en términos estrictos como una identificación parcial con el transporte, en el ámbito del desplazamiento de las mercancías por mar²⁴⁹;

(5) Firmar el contrato como modalidad de transporte: con especificidades, determinado - y en mucho - por la autonomía de la voluntad de las partes;

(6) Los conceptos amplios de contrato de volumen (entre otros, la definición de las RRotterdam) no deben hacer olvidar las dos realidades muy diversas: aunque su naturaleza jurídica pueda ser idéntica en las dos vías citadas, la aplicación o no de un régimen convencional – aún que en parte – conlleva a que los regímenes jurídicos aplicables puedan ser completamente distintos: la primera vía, corresponde a un contrato de transporte con total libertad contractual en las líneas no regulares (heredero del “*tramping*”), más próximo del “fletamento por viajes consecutivos”; la segunda vía, corresponde a un contrato de transporte que se inicia en un régimen imperativo convencional sobre el que se puede hacer prevalecer una amplia capacidad derogatoria en las RRotterdam;

(7) La estructura del contrato de volumen es próxima del “*contrato normativo*” dual, aunque sin la prevalencia necesaria del contrato sobre los títulos de cada viaje;

(8) La tendencia de la unificación, bajo la misma definición, de “*contrato de transporte*” (y de “*contrato de transporte marítimo*”) de realidades diferenciadas pero con un objeto único: bajo esta misma definición, se integran, entre otras realidades, el contrato de transporte (en sentido estricto), el contrato de volumen y los fletamentos-transportes (de mercancías) y se excluyen el fletamento en casco desnudo y otras formas de arrendamiento del buque o de espacio a bordo, como se concretó en el capítulo II del Título IV de la LNM, bajo la designación de “contrato de fletamento”. En esta normativa, los contratos de utilización del buque incorporan el contrato de arrendamiento de buque (artículos 188 a 202), el contrato de fletamento (artículos 203 a 286), el contrato de pasaje (artículos 287 a 300), el contrato de remolque (artículos 301 a 306) y el contrato de arrendamiento náutico (artículos 307 a 313).

En definitiva y como se refiere en el preámbulo (párrafo VI), “*El fletamento autónomo sigue cumpliendo el modelo de transporte que alguien realiza en beneficio de otro, que paga por ello, moviéndose de origen a destino y procurando el desplazamiento solicitado*”. Y, “*Se deja fuera de ese tipo legal la contratación de buques a otros fines distintos*” (es decir, que no tengan el transporte de mercancías como su finalidad).

249 La propia jurisprudencia de los EEUU, en 1997, concluyó por la posibilidad de se clasificar como “*contrato de transporte*” un contrato semejante a un “*fletamento por viaje*” y, así, hacer su sumisión a la regulación del COGSA (pues este diploma no abarcaría el fletamento en sentido estricto).

3. LA EMISIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y EL FORMATO ELECTRÓNICO

030. La cuestión de la emisión del conocimiento de embarque por viaje en vez de la tradicional póliza de fletamento (y no como su complemento) configura un aspecto relevante en el marco trazado, por cuanto que dicho documento corresponde, por lo menos y en los sistemas continentales, a un indicio de la existencia del contrato de transporte, cuyo objeto es la mercancía a transportar (y no la disponibilidad del buque, como sucede en el fletamento). En este caso, el contrato de volumen remite para el conocimiento relativo a cada viaje al cuerpo normativo específico de las partes, emitiéndose, posteriormente, tantos títulos cuantos embarques se produzcan, debiendo mencionar su habilitación, en el contrato base.

Otra hipótesis consiste en la emisión de un conocimiento de embarque como complemento del fletamento para cada viaje cuya función es meramente accesoria de la póliza de fletamento. En este caso, el conocimiento se destina a atestiguar la entrega, el estado de la mercancía y los términos del transporte, agilizándose la transmisión en la cadena de la mercancía y se destina a solicitar, igualmente, al capitán del buque, su entrega en el destino (cuando el cargador y el destinatario no sean coincidentes).

Sucede que, en la práctica, en el contrato de volumen, hay una coincidencia entre estas dos últimas figuras lo que significa que el conocimiento no está dedicado a circular, no siendo endosable, quedando su función limitada a la legitimación de la mercancía y a ser prueba del contrato. Sin embargo, siempre que haya transmisibilidad del título, este regirá las relaciones entre el fletante y el porteador – como pasa con los conocimientos de embarque en otras situaciones en que la normativa contractual es aplicable a terceros por esta vía. Simplemente, en este caso, el enfoque incide sobre la mercancía y no sobre el buque, aunque el conocimiento sea complementar del fletamento.

Así pues, los conocimientos de embarque, destinados a la ejecución de un contrato de volumen, pueden ser emitidos a título principal (remitiendo para el contrato de volumen) o complementar (remitiendo para el fletamento) y, este último caso, se traduce en lo que se ha convencionado en llamar la “*cláusula de incorporación*”. El objeto de la remisión dictará la aplicación del régimen del contrato de volumen (en el primer caso) o del fletamento por viaje (en el segundo caso) al porteador del título y en qué medida la cláusula establece limitaciones al régimen de responsabilidades emergentes que ahora se transmiten.

En cuanto a los documentos de transporte, se constata que, en el contrato de volumen, la habitual coincidencia entre las figuras del cargador y del destinatario lleva a repositonar sobre la mesa y con toda la actualidad el apremio de los nuevos documentos de transporte desmaterializados que tienden a sustituir los conocimientos de embarque, por lo menos, en parte. En realidad, la desmaterialización de los títulos lleva a que sea bastante más complejo y oneroso el mantenimiento de la calidad cambiaria del conocimiento de embarque, exigiendo, para ello, la adopción de

sistemas cerrados en régimen asociativo (voluntario) entre armadores, transportadores, aseguradoras y entidades financieras y, por eso, siempre con una cobertura limitada en el sector marítimo y de la logística.

En el caso específico del contrato de volumen, la naturaleza de título cambiario es, habitualmente, innecesaria, pues ante la coincidencia entre las figuras del cargador y del destinatario no está prevista la venta de la mercancía, ni es necesario efectuar el pago contra la entrega de documentos en papel²⁵⁰.

En los tradicionales contratos de volumen para las cargas a granel líquidas o sólidas (crudo, cemento, carbón, etc.), no sólo la mercancía no circula (no es, efectivamente, un transporte multimodal), pues la necesidad de la entrega de la documentación opera, sólo, como contrapartida al pago del flete, siendo fácil efectuar incluso en papel. No ha sido, seguramente, por esta causa el camino hacia la desmaterialización de los procedimientos del transporte de la mercancía pues los conocimientos de embarque son en número reducido para cada embarque.

Ello no sucede en el contrato de volumen que rige el transporte de contenedores (esto sí, multimodal) en que la documentación en soporte de papel resulta mucho más difícil de procesar o de automatizar en virtud de que cada contenedor puede incluir mercancías con diferentes destinatarios y, en esta medida, los documentos electrónicos de transporte permiten agilizar su circulación y entrega al destinatario, incluso después de la desconsolidación de la carga²⁵¹.

4. EL CONTRATO DE VOLUMEN TRADICIONAL COMO CONTRATO MARCO O DIRECTOR – LA RELACIÓN ENTRE EL CONTRATO MARCO Y LAS PÓLIZAS ESTÁNDAR POR VIAJE (INDIVIDUALES)

031. Se ha llegado a la conclusión de que solamente la tercera modalidad de la documentación del contrato de volumen (definido, además, como “*contrato de volumen en sentido estricto*”) respetaría la definición propuesta en las RRotterdam y que nos sirve de referencia.

Es, así, posible intentar presentar la estructura del contrato de volumen del modo siguiente: (1) Un contrato base (global, marco o director) (“*steering contract*”) que contempla las cuestiones generales; y (2) una póliza de fletamento o un conocimiento de embarque que incluye las cuestiones relacionadas con cada viaje.

En este tipo de estructura, las partes se relacionan ya sea por el contrato base, ya sea por el contrato relativo a cada viaje, en un sistema doble de relaciones entre el fletante (“*transportador*”) y el fletador (“*cargador*”). Se plantea la posibilidad de la

250 Son documentos no negociables, desmaterializados y de soporte electrónico, como sea, él sea *waybill* o “*carta de transporte marítimo*”. No es un título cambiario, sino un recibo, probando (con más o menos fuerza) el contrato de transporte, la entrada en el buque de las mercancías y pudiendo hacer la designación al quién el transportador deberá entregar las mercancías.

251 En las cargas a granel, los conocimientos de embarque son poco numerosos lo que es distinto de un contenedor que puede, a su vez, incluir decenas de aquellos títulos y de destinatarios.

existencia de conflictos entre el contrato base y los contratos específicos (del tipo fletamento o del tipo transporte bajo conocimiento en cada viaje), aunque sea de considerar alguna estanqueidad entre ellos, entre otros, en cuanto a la influencia de las consecuencias de los viajes sobre el contrato base²⁵².

Con el objetivo de resolver este conflicto, la doctrina sigue dando prevalencia al contrato base, entre otros, pues los contratos tipo por viaje sólo son elaborados posteriormente²⁵³. Sin embargo, esta argumentación no ha correspondido siempre a la realidad y, en casos en que en el fletamento por viaje se vienen a introducir alteraciones posteriores al contrato base, pactadas entre las partes, estas deben prevalecer²⁵⁴.

Sucede que, siempre que coincidan, en un mismo viaje, una póliza de fletamento y un conocimiento de embarque, la prevalencia deberá ser dada a la primera pues el conocimiento no es un documento adecuado al cambio de la relación jurídica original entre el fletante (“*transportador*”) y el fletador (“*cargador*”) y, además de eso, es firmado, solamente, por el capitán o por el agente.

Como es común, el fletante puede utilizar buques propios o ajenos y, en el último caso, se reserva la acción en las relaciones establecidas entre el fletante y el propietario (o armador original) del buque para la ejecución del contrato de volumen, en que el propietario (o armador original) no es parte. El fletante puede, así, comprometerse a transportar una determinada mercancía (preparada para el

252 Por ejemplo, la cláusula núm. 17 de Volcoa viene a regular las consecuencias de la resolución del contrato de volumen al que respecta al contrato marco, dejando a los contratos específicos la resolución de cada viaje y la distinta aplicación de la cláusula de guerra (núm. 20). Véase KRUK, Volcoa: *The First International Recognized Pattern of a Universal Contract of Affreightment*, in the Polish-British Colloquium on Carriage of Goods by Sea (23-25 may 1983, Gdansk), editado por N.J.J. Gaskel, University of Southampton, 1984, 5 pps., *apud* GÓMEZ PRIETO, *ob. cit.*, pps 225ss. Sin embargo, la matriz original de la estructura dual que se defendió según la cual no habría ninguna interacción entre el contrato marco y los viajes, no es casi nunca posible concretarlo. Los conflictos pueden ser así más frecuentes y por eso la necesidad de regular la forma de resolución.

253 Véase, *inter alia*, KRUK, *ob. cit.*, pps 2ss. No obstante, este argumento vale muy poco frente a una relación de especialidad de cada uno de los contratos por viaje con el contrato director. A pesar de eso, pueden existir cláusulas especiales en los viajes que hacen difícil su articulación con el contrato marco pues es posible que esto no tenga previsto todas las posibilidades de los viajes al momento de su celebración. Sin embargo, los formularios Intercoa, Volcoa y la propuesta *Larvolcon* (véase anexo III) establecen cláusulas específicas de prevalencia del contrato base en relación a los contratos por viaje en caso de conflicto (respectivamente, en las cláusulas L, 13 y 16 de aquellos formularios). La especial fuerza de esta prevalencia se hará refiriendo que las partes han convenido voluntariamente con ese sentido. En lo formulario *Gencon* utilizado por viaje, la jurisprudencia recoge que aquello no puede prevalecer sobre el contrato base (o sea, sobre el contrato de volumen o sobre el “*contrat de tonnage*”, consonante los casos decididos – véase, por ejemplo, la STCJ de la *Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)*, núm. 553, de 10/12/1984).

254 Hay inclusive casos en que se consagra una cláusula que establece que las partes puedan hacer modificaciones al contrato de volumen a respecto de los viajes, bajo el título “*Special Provisions*” (como en el caso de la parte III del formulario *Volcon*) que es común en los contratos por viaje. Admitiendo esta cláusula y como excepción a las líneas generales, las modificaciones posteriores a los contratos por viaje deben prevalecer sobre el contrato base.

cargamento por parte del fletador) en buques de otros y, en este caso, fletando buques del armador original a tal efecto (o sea, siendo fletador en este contrato), debiendo respetar las condiciones del contrato de volumen en ejecución del cual ha decidido recurrir a buques ajenos.

Nada es impeditivo de que, por voluntad expresa de las partes, se pueda establecer un régimen de prevalencia entre el contrato de viaje y el contrato base de forma diferente de la habitual, pudiendo, incluso, darse la prevalencia de uno o de otro en función de las circunstancias y de los términos previstos.

Es, además, normal que el contenido del fletamento por viaje prevalezca sobre el contrato base en cuanto, por ejemplo, a las materias de embarque y desembarque de la mercancía, de arbitraje o del derecho de conflictos aplicable pues la regulación de cada expedición está más cerca del objetivo de la compraventa por viaje de una determinada mercancía y en una determinada localización. Por lo contrario, el contrato base debe prevalecer en lo que concierne a los aspectos que son comunes a todo el contrato. Si esto no regulase aquellas materias no habrá, siquiera, ningún conflicto.

5. LAS CLÁUSULAS DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE APLICABLES EN LAS PÓLIZAS TÍPICAS DE VOLUMEN (“CoA”)

032. Los contratos de utilización de buques afectos al transporte de mercancías, entre otros, los contratos de fletamento, los contratos de transporte y los contratos de volumen, utilizan cláusulas universales que figuran en los formularios adoptados, entre otros, a nivel de la BIMCO.

Las cláusulas que tienen una aplicación más generalizada se basan en los diversos modelos de fletamento por tiempo que, por la naturaleza de los anexos en el contrato de volumen, le son, también, aplicables. Los propios formularios de los conocimientos de embarque (conocidos por “CONBILL” en los modelos de la BIMCO en contraposición a los “WAYBILL” no negociables) como documentos bilaterales otorgados por el cargador y por el transportador con la naturaleza de título de crédito, incorporan diversas cláusulas universales que regulan las relaciones con el porteador.

No obstante, hay cuestiones abiertas en el contrato de volumen para las que se exige el estudio previo de la figura en el fletamento como es el caso de la “sobrestadía” y, como una consecuencia específica para aquel tipo de contrato, la sobrestadía en el fletamento por viaje²⁵⁵.

En el fletamento por tiempo, el flete pagado por el cargador por el uso del buque es calculado en función del período de una tasa diaria, lo que significa que el tiempo/gasto por el buque en las operaciones de embarque y desembarque de las

255 Véase una síntesis de las cuestiones más importantes de las reclamaciones sobre estadías y sobrestadías en BUGDEN, P., *Demurrage claims under Voyage Charterparties*, August 2012, in <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php>.

mercancías, comparado con el tiempo de navegación, es prácticamente irrelevante para el armador.

Puede el cargador conseguir garantías (y, posiblemente, que cubran la utilización del buque fuera del contrato sin perjuicio para el mismo) que impidan las situaciones de menor rapidez en las operaciones o en el envío del buque, como, por ejemplo, la navegación más lenta (*“slow steaming”*) o los retrasos provocados por el buque que opera en la terminal de embarque o de desembarque de la carga.

De contrario, en el fletamento por viaje, el armador negocia el valor del flete en función de una cantidad fija (*“lump sum”*) o de una cantidad proporcional (*“pro rata”*) por tonelada de mercancía trasladada. Si el buque es indebidamente limitado en el desempeño de las operaciones, al inicio o al final de la realización de cada viaje, naturalmente, que el armador se va a arrojar del derecho a la compensación que considera debida. Así, las partes deben dar especial atención para el período establecido a los períodos de operación en el puerto (*estadía*) y a sus retrasos (*sobrestadía*) que son de la responsabilidad del cargador.

Las normas referentes a la *“estadía”* y a la *“sobrestadía”* son complejas y, de este modo, conviene, en primer lugar, proceder a una síntesis sobre su aplicación en la póliza de fletamento.

Básicamente y a este efecto, el fletamento por viaje puede ser dividido en cuatro fases sucesivas en el tiempo:

- (1) la posición inicial del buque antes del primer viaje;
- (2) la operación de embarque;
- (3) el viaje propiamente dicho; y
- (3) la operación de desembarque.

Cada fase debe ser terminada antes del inicio de la próxima y, naturalmente, el posicionamiento del buque en el primer puerto y el viaje, propiamente dicho, son por cuenta del armador, contrariamente a las operaciones de embarque y de desembarque en que el riesgo es compartido por ambas partes, aplicándose las cláusulas de estadía y de sobrestadía negociadas. La forma más usual, es que el armador debe efectuar el viaje con celeridad razonable y el cargador debe proveer la mercancía en los términos del contrato.

La *“estadía”* comienza cuando el buque tenga completado los siguientes requisitos:

- (1) Ha llegado al lugar especificado en el contrato para las operaciones de carga/descarga;
- (2) Esté preparado para las operaciones de carga, es decir, no existan restricciones legales o físicas a la operación en el buque, como son la falta de navegabilidad, obstrucción en las bodegas, falta de disponibilidad de equipamientos o ausencia de autorización para *“libre práctica”*;
- (3) Que tenga emitido el aviso previo necesario (*“notice of readiness”* o NOR), de acuerdo con los términos del contrato; y

(4) Que haya transcurrido el “*tiempo libre*” (“*free time*”) permitido por el contrato que se traduce en el intervalo de tiempo entre la emisión del NOR y el inicio de la operación.

Ante la ausencia de disposición expresa en contrario en el contrato, siguen por cuenta del armador los retrasos del buque a la llegada del puerto debido a las mareas, a los factores meteorológicos o a otros obstáculos naturales y, aún, los retrasos por factores humanos totalmente inesperados, como las huelgas o la congestión del puerto. A menos que el puerto no sea “*seguro*” – pues esta condición o está implícita o debe ser asegurada por el cargador y se traduce en las condiciones seguras de navegación para el tipo de buque en causa – cualquier de esos retrasos conyunturales implican el incumplimiento del armador.

Dado que el buque puede tener que esperar la disponibilidad del muelle ya en el puerto, es común la incorporación de la expresión “*siempre accesible/disponible a la llegada*” (referido al muelle) (“*a berth always available/reachable*”) pues permite la emisión del NOR aunque esté, de momento, inaccesible. Una vez en el puerto y estando el muelle disponible, es decir, “*accesible*”, el buque debe seguir hasta el muelle y atracar, antes de emitir el NOR.

Otra expresión que se utiliza comúnmente es “*whether in berth or not*” (WIBON) que permite al buque emitir el NOR ya en el puerto y sin muelle disponible. Puede contractualmente ser previsto que el NOR pueda ser emitido, aún, en las inmediaciones del área de jurisdicción del puerto cuando haya demanda del buque. Sin embargo, hay situaciones en que los propios fondeaderos están dentro del área bajo jurisdicción portuaria pero a una distancia considerable del atracadero designado o incluso, fuera de esa área. En estos casos, el buque puede ser considerado como “*arrived ship*” pero, solamente, si no pudiera proseguir la navegación para atracar en el muelle.

Cuando la zona de espera está fuera del área bajo jurisdicción portuaria, puede utilizarse la expresión “*whether in port or not*” (WIPON) o “*time lost in waiting for berth to count as loading time*” que se destinan a hacer más clara la póliza de fletamento en lo que concierne al inicio del recuento del período de estadía.

La forma adecuada de emitir el NOR es muy importante pues, a veces, se requiere una determinada forma y el cumplimiento de procedimientos específicos. El aviso que sea considerado inválido no tiene ningún efecto excepto si se demuestra una aceptación tácita del cargador o de su agente o quien ha iniciado la operación. Genéricamente, el silencio o la adopción de una conducta equívoca no corresponden a algo más de que un impedimento (“*estoppel*”) o de una renuncia (“*waiver*”), en los términos de la doctrina anglosajona.

En caso de duda, el armador debe emitir sucesivos avisos de llegada hasta su recepción efectiva para evitar que el cargador se beneficie con el retraso significativo entre la emisión del aviso y el inicio de la operación. El NOR es distinto del “*aviso ETA*” (“*estimated time of arrival*”), también emitido por el armador pero que no tiene en vista salvaguardar la relación mercantil. La falta de emisión de “*aviso ETA*”

no es suficiente para, por sí sólo, invalidar un NOR, si bien puede conducir a la responsabilidad del armador, en caso de sobrestadía.

El período autorizado para la estadía (o “*estadía*” propiamente dicha) es fijado, en general, por la póliza de fletamento, en referencia a un número de días o de tipos de días (como días de trabajo permitidos por las condiciones meteorológicas o “*weather working days*”) o en referencia a un ritmo de embarque diario por buque /bodega/tanque/grúa.

En la práctica, la póliza de fletamento define la estadía por una fórmula complicada, construida a partir de una serie de acrónimos conocidos en el transporte marítimo que suspenden el conteo de su período normal cuando ocurren “*interrupciones*” y “*excepciones*”, figuras comúnmente utilizadas en la estadía. En cuanto a las “*interrupciones*”, no es necesario probar que la suspensión tenga cualquier efecto sobre las operaciones; a su vez, las excepciones son calificaciones que implican una demostración cabal de que un evento ha afectado, de hecho, las operaciones con base en un nexo causal.

Sucede que las definiciones estándar adoptadas, entre otros, por la BIMCO y usadas, durante muchos años, en las pólizas de fletamento, definen una “*excepción*” como un evento que sirve para suspender el conteo del primer período de estadía y, así, “*bad weather excepted*” significa que esos días no cuentan para la totalidad de la estadía, aún que las operaciones ocurran durante el período en causa (excepto si se añade la expresión “*unless used*”). La excepción (por ejemplo, las más condiciones meteorológicas) corresponde a una “*interrupción*” a los efectos de los términos legales referidos. Por lo contrario, la expresión “*weather permitting*” significa que, sólo, no debe contar para la estadía el período durante el cual las condiciones meteorológicas impiden la operación.

Cuando una póliza de fletamento establece la estadía como tres días “*weather days*” o dispone que el mal tiempo deber ser considerado excepción (“*bad weather excepted*”), no es necesario probar que las condiciones meteorológicas han interferido, en la realidad, en las operaciones. Si habría que probar el nexo causal si en la expresión usada se dijese que el tiempo perdido debido al mal tiempo no se debe incorporar en el cálculo de la estadía.

La estadía puede prever un período total para el embarque y para el desembarque o prever períodos separados (y tal vez diferentes) para cada una de las operaciones, dependiendo de la naturaleza de la mercancía, del tipo de buque y del terminal. En las operaciones de buques cisterna, los ritmos de carga y de descarga son susceptibles de ser idénticos, aunque, en las operaciones de gráneles sólidos puedan ser diferentes. Cuando estén previstos períodos distintos para la carga y para la descarga, el contrato puede prever el tiempo total por la ponderación en cálculo de la responsabilidad por la sobrestadía.

Una vez en “*estadía*”, proseguirá hasta que se concluya la operación o expire el plazo, en función de lo que pueda ocurrir primero. Si fuera superado el período de estadía, el buque entra en sobrestadía con derecho a la indemnización, en principio, por cuenta del cargador. Consecuentemente, en ausencia de disposición específica en

contrario, las excepciones a la estadía previstas en el contrato no son aplicables en sobrestadía, ni tampoco en el período temporal inicial, clasificado de “*free time*”.

En los términos del contrato, aunque el mal tiempo y las huelgas sirvan para ampliar el período de la estadía, una vez excedido este período, los mismos eventos ya no tienen el mismo resultado y no son susceptibles de suspender la obligación de pagar el valor de la sobrestadía²⁵⁶.

La regla general determina que el armador no debe actuar, ilegítima y culposamente, para privar al cargador de la utilización del buque en la estadía o incluso en la sobrestadía. Ello significa la aplicación de una regla general de los contratos que estipula que una parte no puede alegar daños derivados de su propia actuación culposa²⁵⁷.

De forma idéntica, el cargador no debe impedir al buque cualificarse como “*arrived ship*” y debe eliminar todos los obstáculos – incluso los que no le sean imputables – que recaen en el ámbito de su competencia, para permitir que el armador pueda emitir, en debido tiempo, el NOR.

Las excepciones generales previstas en el contrato vienen a dispensar a una o ambas partes del cumplimiento de obligaciones contractuales (en casos de fuerza mayor y de otras vicisitudes semejantes) y no tienen efecto cuando en sobrestadía (en la ausencia de referencia expresa contractual que lo legitime), ni tampoco durante el período de transporte de la mercancía desde su origen hasta el muelle de embarque o desde el muelle de desembarque hasta su destino. Las obligaciones del cargador, en este contexto, son casi absolutas y su incumplimiento sólo puede ser justificado en casos excepcionales²⁵⁸, en los términos de la teoría general de los contratos.

Enunciaremos, a continuación, las cláusulas principales que nacen de la situación típica del transporte marítimo de mercancías en un viaje, con base en el fletamento por viaje²⁵⁹.

256 En ocasiones, el contrato puede estipular el pago de la mitad de la tasa de sobrestadía en el caso de situaciones que no están bajo control del cargador.

257 Lo que vulgarmente se puede designar con el *brocardus* latino “*tu quoque*”, un tipo específico de prohibición de comportamiento contradictorio en que la confianza de una de las partes es puesta en causa por la otra, o sea, cuando una de ellas infringe una determinada norma jurídica y, posteriormente, intenta aprovechar frente a la situación creada. El “*tu quoque*” pretende cautelarmente que la persona que infrinja una norma jurídica no pueda ejercer el derecho que sería suyo con base en esa misma norma. Sin embargo, “*Não é líquido contudo e sempre a priori, que um sujeito se possa exonerar dos seus deveres jurídicos, alegando violações perpetradas por outra pessoa*” (cf. CORDEIRO, A. MENEZES, *Da boa-fé no Direito Civil*, Coimbra, Almedina, 2007, a pps. 837).

258 En la doctrina anglosajona, “*frustration*” o “*illegality*”.

259 Esta síntesis fue elaborada a partir de formularios y de contratos de fletamento y de transporte y de diversas listas de acrónimos utilizados en el comercio internacional, entre otros, por la CCI (*Chambre de Commerce Internationale*) y desarrollados por el CMI. Véase, igualmente, una breve síntesis en SANTOS PINTO, M. R., *Contratos de afretamento à luz de la Common Law*, Universidade Católica do Rio de Janeiro, policopiado, monografía, febrero de 2007, pps. 28 a 40, disponible en <https://pipl.com/directory/name/Rebello/Marianna/> - EEUU. Refiérase, igualmente, SCHOFIELD, J.,

Se define “*laycan*” como el período que el buque tiene para llegar al lugar designado por las partes para iniciar las operaciones de embarque y de desembarque. En este ámbito, la “*cancelling clause*” confiere al cargador/fletador el derecho a rescindir el contrato en caso de que el buque no esté listo y a su disposición para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, de acuerdo con la planificación acordada.

Se define “*laytime*” (o estadía) como el período, establecido por las partes, durante el cual el fletante pone el buque a disposición del fletador para las operaciones de carga y/o descarga, sin el pago adicional de flete. Cuando el período del *laytime* es superado, se inicia el conteo de la sobrestadía (el “*demurrage*”).

Al fletador, le interesa que el período de “*laytime*” sea lo más largo posible, pues, en caso de que ocurran situaciones imprevistas, estará a cubierto de la estadía y no entrará en sobrestadía. Al fletante, le interesa la estadía lo más cortas posibles para que el buque pueda hacer nuevos viajes y rentabilizar sus costos.

El período de “*laytime*” puede ser estipulado por un número específico de días y de horas o por una tasa fija de embarque o de desembarque. A veces, la redacción de los contratos es menos específica, estipulando que el fletador deberá cargar el buque con la “*diligencia habitual*” (“*customary despatch*”) o lo más rápido posible para el buque (“*as fast as the ship can receive*”).

Cuando el “*laytime*” estipula un cierto número de días o días transcurridos, el criterio general anglosajón es que se trata de un período consecutivo de veinticuatro horas, sin interrupciones, excepto cuando se supriman días específicos. En caso de no existir mención de los días excluidos, el tiempo se computará, contando domingos, días festivos y otros períodos como sábados por la tarde, en que no hay costumbre de trabajo en el puerto.

Una opción diferente a la hora de describir el “*laytime*” es utilizar la designación “*días de trabajo*”, conocida como “*working days*”. Puede definirse el “*día de trabajo*” como el día en que todo el puerto trabaja normalmente, excluyendo domingos y días festivos. El término engloba el día como un todo y, consecuentemente, el día contará aunque el fletador no tenga la intención de cargar el buque en aquel día o sea impedido de hacerlo debido al mal tiempo, a no ser que esta hipótesis esté contemplada, en el contrato, como una excepción.

El número de horas de un día útil en que un buque será requerido para cargar va a depender de la práctica de cada puerto y los sábados, normalmente, van a contar como un día entero, se trabaje o no por la tarde.

La incorporación de la expresión “*weather working day*” significa un día de trabajo de veinticuatro horas, excluyéndose el período en que las condiciones meteorológicas

Laytime and Demurrage, 5ª ed., London, Lloyd’s Shipping Law Library, 2005, sobre todo, en la aplicación de éstos dos términos esenciales en el comercio marítimo y SCRUTTON, T.E., *Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading*, 19ª ed., London, Sweet & Maxwell, 1984. Véase, igualmente, COIMBRA, D. B., *O conhecimento de embarque no transporte marítimo*, 4ª ed., Aduaneiras, São Paulo, Brasil, 2011.

impedan las operaciones de carga y de descarga, independientemente de que afecten o no la seguridad marítima del buque. Si solamente una parte del día de trabajo fuera afectada por el mal tiempo, se deduce esa parte al “*demurrage*” en proporción.

Un otro método muy utilizado para calcular el “*laytime*” se basa en la utilización de una tasa diaria específica de embarque o de desembarque (ex: cien toneladas por día de trabajo). El cálculo del “*laytime*” puede ser explicitado de diversas formas, entre las cuales las siguientes:

- (1) *Weather Permitting*: el contaje de la estadía será interrumpida en condiciones de mal tiempo;
- (2) *Weather Working Days*: se cuentan los días de trabajo durante los cuales es posible la operación en el puerto, o sea, se exceptúan los días de mal tiempo;
- (3) *Running Days*: días naturales, incluyendo sábados, domingos y días festivos;
- (4) *Sat Shex Working Days*: días de trabajo en el puerto, excluyendo sábados, domingos y días festivos;
- (5) *Sat Shinc (Saturdays, Sundays and Holidays Included)*: sábados, domingos y días festivos son contados como estadía.

Si se pretende anticiparse el inicio de la estadía, se utilizan disposiciones específicas, dándose, como ejemplos, las siguientes:

- (1) “*Time Lost Waiting For Berth To Count As Loading (Discharging) Time or As Laytime*” significa que el período de estadía empieza a contar desde que el buque esta en espera cerca del muelle o esperando salir del muelle;
- (2) *Whether In Port Or Not*: significa que el aviso de prontitud puede ser dado aunque el buque esté fuera de los límites jurisdiccionales del puerto, puesto que ha llegado al fondeadero o al lugar de espera habitual para entrar;
- (3) *Whether In Berth Or Not o Berth No Berth*: significa que si el muelle designado para embarque y/o desembarque de las mercancías no esté accesible al buque, el aviso podrá ser dado cuando el buque llegue al puerto y el tiempo de espera pase por cuenta del fletador.

De la misma forma, si las partes decidieren retardar el inicio de la estadía deberán incluir cláusulas expresas en ese sentido, entre otros, las siguientes:

- (1) *In Regular Turn*: el buque puede emitir el aviso de prontitud cuando llegue al destino, pero el contaje de la estadía sólo se iniciará cuando el buque eficazmente estuviera atracado;
- (2) *Time To Start: Hours After Ship is Reported Ready*: establece un tiempo de carencia entre el momento en que el aviso de prontitud es dado y comienza el inicio del computo de la estadía;
- (3) *Notice Period*: designa también un período de carencia entre la emisión del aviso de prontitud y el inicio del *laytime*, concedido al fletador para la preparación de las operaciones de carga o de descarga.

Si el período específico de estadía no estuviera establecido o se hubiera pactado introducir una cláusula general del tipo “*cabe al fletador ejecutar las operaciones de carga o de descarga, con la diligencia debida*”, la interrupción de las operaciones libera al fletante a condición de que la causa le sea ajena. Además de eso, el computo de la estadía se suspende en caso de huelga de la estiba o en la indisponibilidad de acceso al muelle debido a una anormal congestión del tráfico marítimo en el puerto. En la práctica y en la ausencia de estipulación en contrario, aquellas vicisitudes suspenden el computo de la estadía y los respectivos períodos temporales serán contados en beneficio del fletante, o sea, por cuenta del cargador, por la necesidad de realizar operaciones de “*shifting*”²⁶⁰.

Consecuentemente, cuando el período de estadía es establecido en el contrato, el fletante se obliga a realizar las operaciones en el período concertado, siendo responsable por las interrupciones que se produzcan, excepto si la causa se contiene en una excepción del contrato o que no derive de culpa suya.

En la gran mayoría de los casos, el contrato prevé, como causas de suspensión del computo de la estadía, los eventos de fuerza mayor, la congestión de tráfico en el puerto, las huelgas, las causas específicas del propio buque o situaciones fuera del control de las partes. Así, el fletante puede utilizar la estadía del modo que le resulte más conveniente, siempre que se limite al período acordado; lo que significa que el fletante no puede invocar que las operaciones de embarque podrían ser completadas en un menor espacio de tiempo.

En contrapartida, cuando las operaciones se encuentren terminadas, el fletador no puede retener el buque por más tiempo, aunque la estadía aún no haya expirado. De este modo, la estadía se completa cuando el buque acabe la operación o cuando el tiempo de la estadía llegue al límite contractualmente acordado, a partir de lo cual se inicia el contaje de la sobrestadía.

Uno de los requisitos indispensables al inicio del contaje de la estadía es la emisión del aviso de prontitud (NOR, habitualmente por forma escrita), o sea, la notificación hecha por el capitán del buque al fletador, cargador, expedidor, destinatario, consignatario o a otra persona previamente determinada, informando que el buque ha llegado al puerto/muelle/terminal y está listo para realizar las operaciones relativas a la mercancía, de acuerdo con el contrato.

Así, a partir del momento en que el capitán del buque expida el NOR²⁶¹, el período de estadía empieza a transcurrir, puesto que el buque esté listo para realizar eficazmente las operaciones, o sea, estando satisfechos los siguientes supuestos:

260 Estas operaciones de “*shifting*” ocurren cuando sea necesario descargar la mercancía para la estiba de forma diferente en el buque o para las condiciones de mal tiempo que tubieren influencia en la estiba de la mercancía transportada. En el caso de los contenedores, por ejemplo, implica que sean desplazados en la terminal y cargados de nuevo en el buque, con las debidas operaciones de desestiba y de estiba.

261 La “*llegada del buque*” es el momento en que el vehículo está totalmente disponible para el fletador con el objetivo de comenzar las operaciones de carga o de descarga de la mercancía.

- (1) El buque está físicamente en el puerto/muelle, de acuerdo con el contrato;
- (2) El buque está listo para cargar o descargar;
- (3) El buque está en condiciones para recibir la mercancía (“*cargo worthiness*”);
- (4) El buque tiene las bodegas en condiciones para acondicionar la mercancía;
- (5) El buque ha sido autorizado a operar por las autoridades públicas del puerto (autoridad tributaria y aduanera, servicios de extranjeros y fronteras, autoridad fitosanitaria, autoridad de salud, autoridad marítima y autoridad portuaria), o sea, el buque está en “*libre práctica*” (in “*free pratique*”);
- (6) El buque obtiene, de las autoridades competentes, el certificado de desgasificación de las bodegas (“*Gas Free Certificate*”).

Pueden ser utilizadas las siguientes cláusulas relacionadas con los avisos de prontitud:

- (1) WIPON (“*whether in port or not*”): Si el puerto no autorizase la entrada del buque, el NOR podrá ser expedido en sus inmediaciones, siempre que se mantenga en el área generalmente utilizada para la espera del buque en el puerto;
- (2) WIBON (“*whether in berth or not*”): Si el muelle para las operaciones no se encuentre inmediatamente accesible, el NOR podrá ser expedido en el momento de llegada al puerto, iniciándose el período de estadía.

El incumplimiento de ciertas cláusulas relativas al embarque y al desembarque de la mercancía y a los plazos en que esas operaciones deben ser realizadas, implica responsabilidad de la parte incumplidora (en beneficio de la parte cumplidora, en caso de las primas) en el pago de determinados valores adicionales (conocidos por “*multas*” contractuales), siendo las principales la “*demurrage*” (sobrestadía), “*despatch-money*” (prima por antelación del plazo de operación), “*detention*” (interrupción en la operación) o “*deadfreight*” (flete muerto o el cobro completo del flete).

Cuando el fletador supera el tiempo acordado para el período de estadía, se inicia el conputo de la sobrestadía que implica el pago establecido contractualmente relativo a ese período, o sea, un valor indemnizatorio. La sobrestadía implica el pago de un valor diario adeudado por el exportador o por el importador siempre que se sobrepase el plazo estipulado para el embarque o desembarque de la mercancía²⁶².

La obligación del pago de la sobrestadía empieza inmediatamente después del término del período de estadía y el conputo del tiempo pasado, no se interrumpe los domingos, días festivos y períodos normalmente excluidos de la estadía debido al mal tiempo (“*bad weather working days*”). A la sobrestadía, se aplica el principio universal “*once on demurrage, always on demurrage*” o sea, una vez en sobrestadía,

262 O para la devolución del contenedor al armador.

siempre en sobrestadía. La excepción a este principio sólo ocurrirá si hubiera expresa disposición contractual²⁶³.

Cuando no se prevea, contractualmente, el pago de la sobrestadía, el fletador es responsable del pago de los perjuicios causados durante el período de “inmovilización del buque”²⁶⁴ después la estadía, siendo su cálculo hecho de acuerdo con los daños efectivamente soportados por el fletante.

Al fletante le interesa que el fletador libere el buque lo más rápido posible, para que pueda proseguir su navegación. Por eso, cuando el fletador realiza las operaciones en tiempo inferior a lo acordado en el contrato, el fletante puede pagar al fletador el “*despatch money*”²⁶⁵, siendo su valor, genéricamente, la mitad del valor referente a la sobrestadía y puede asumir las siguientes formas:

(1) *All Time Saved*: designa la disminución temporal desde el final de las operaciones hasta al final de la estadía, incluyendo los períodos de suspensión;

(2) *All Working Time Saved* o *All Laytime Saved*: significa la disminución temporal desde el final de las operaciones hasta el final de la estadía, excluyendo el “*Notice Period*” y los períodos de suspensión.

Las más modernas cláusulas de sobrestadía exigen que las reclamaciones sean hechas por el armador en un determinado período (normalmente, noventa días) a partir del evento respectivo – una ocurrencia durante el desembarque de la mercancía, por ejemplo – y deben ser acompañadas de determinados documentos, como la declaración de los hechos constantes, firmada por el capitán del buque.

Cuando las mercancías a bordo son repartidas por diversos transportadores (“*part-charters*”) que pueden no ser parte en el fletamento²⁶⁶, la sobrestadía debe ser cobrada a todos los transportadores para el mismo tiempo de retraso sin que ello impida que el armador cumpla sus obligaciones en relación a la otra parte (es decir,

263 O sea, si el fletador, intentando no pagar la “*demurrage*”, alega que el retraso en las operaciones de descarga del buque se ha dado debido a uno acontecimiento ocurrido ya en “*demurrage*” (por ejemplo, una huelga de los trabajadores del puerto), esto no es condición para su validez ya que si el fletador hubiese respetado el período de estadía, la huelga no habría afectado el buque, pues estaría presuntamente en alta mar.

264 Se refiere a la detención de naturaleza mercantil, para cubrir el pago de las deudas que se puede hacer como fundamento de la medida cautelar de embargo preventivo de buques, tanto nacionales como extranjeros, bajo el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, acordado en Ginebra el 12 de marzo de 1999, como se refiere el núm. 1 del artículo 470 de la LNM. El buque puede sufrir, igualmente, un otro tipo de detención que respecta a la falta de condiciones de seguridad marítima en el ámbito del *Port State Control* en los términos del *Memorando de Paris*. En este caso, la responsabilidad es totalmente del armador o de quien detenga la gestión náutica del buque.

265 Es el valor que es aplicado al transportador marítimo cuando el exportador o el importador hace la carga o la descarga del buque en un plazo menor de que lo inicialmente acordado. Se observa, así, la naturaleza de un premio para el cargador o para el destinatario.

266 Es lo que sucede, con mucha frecuencia, en el transporte marítimo de gráneles líquidos y de sólidos y, aún con más relevancia, en la carga general.

el cobro de la sobrestadía a “*terceros*” no importa para el cumplimiento de sus obligaciones).

En cuanto a la “*detention*”, decir que significa un valor adicional aplicado al cargador o a su representante por la discontinuidad en la colocación de la carga a bordo, o sea, por la interrupción en el embarque de la mercancía, no imputable al fletante.

Finalmente, la figura del “*deadfreight*”, que se traduce en el pago del montante integral del flete cuando el importador o el exportador cancele, total o parcialmente, el embarque de la mercancía que ha sido contratado.

CAPÍTULO II - LOS “SERVICES CONTRACTS” COMO UN NUEVO MODELO. EL CONTRATO DE VOLUMEN EN EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES.

1. EL CONTENIDO Y EL PROPÓSITO DE LOS “SERVICES CONTRACTS”

033. La fuente próxima de la definición adoptada para el contrato de volumen, prevista en las RRotterdam, ha sido la propuesta por la delegación norteamericana, en los trabajos preparatorios - designada por contrato OLSA²⁶⁷ (*Ocean Liner Service Agreement*, conocido también por *service contract*).

De este modo, es indispensable analizar, previamente, aquella figura contractual en los EEUU para buscar lo que siendo más importante sirva a la hermenéutica del propio contrato de volumen, incluido en las RRotterdam²⁶⁸. A pesar de que existen contratos de volumen – abarcados por aquella definición – que no son regulados por las RRotterdam, la intención clara de la aplicación de aquella propuesta al transporte regular de contenedores (y con amplias derogaciones) lleva a que sea de especial relevancia el análisis de la figura equivalente al “*contrato de volumen*” que corresponde, genéricamente, al “*service contract*” estadounidense.

Desde la última década del siglo pasado han empezado a vulgarizarse, en los EEUU y en el mundo, en general, nuevos contratos marítimos - entre los cuales, el “*loyalty contract*”²⁶⁹, el “*time volume rate contract*”²⁷⁰ y el “*service contract*” - pasaron a

267 Véase *United States Code (USC)*, Título 46, párrafos 401.01 y siguientes (46 USC 401.01ss). Véase igualmente SHASHIKUMAR, N., *Services contracts: A Case Study of Unfilled Promises*, (1989) 16 MPMJ (Maritime Policy & Management Journal), pps. 13-26.

268 Véase en anexo III el proyecto de *COGSA de 1999* que aún no ha entrado en vigor. Si se considera de gran utilidad este análisis, no se podrá sobreponer a la propia definición del contrato de volumen de las RRotterdam y al significado de sus términos. Además, esta definición no es coincidente con la del *CoA* ya en utilización desde los años 80. Véase la nuestra crítica a la concepción de la definición estricta cuando se intenta adecúala a las RRotterdam en la nota núm. 232 *supra*.

269 El USC corresponde a una codificación general y permanente de las leyes vigentes en los EEUU, de la responsabilidad del “*Office of the Law Revision Counsel of the United States House of Representatives*”. Su título 46 trata del transporte marítimo (“*shipping*”). En ese título, Subtítulo IV, Parte A, Capítulo 401, § 4013, la definición es la siguiente: “(13) *Loyalty contract* — The term “*loyalty contract*” means a contract with an ocean common carrier or agreement providing for: (A) a shipper to obtain lower rates by committing all or a fixed portion of its cargo to that carrier or agreement; and (B) a deferred rebate arrangement”.

270 En los términos de la sección 520.12 del Título 46 del USC, los “*time-volume-rate contracts*” son regulados por las siguientes disposiciones: *Time/Volume rates*:

(a) *General. Common carriers or conferences may publish in their tariffs rates which are conditioned upon the receipt of a specified aggregate volume of cargo or aggregate freight revenue over a specified period of time.*

(b) *Publication requirements.*

(1) *All rates, charges, classifications rules and practices concerning time/volume rates must be set forth in the carrier's or conference's tariff.*

(2) *The tariff shall identify:*

(i) *The shipment records that will be maintained to support the rate; and*

(ii) *The method to be used by shippers giving notice of their intention to use a time/volume rate prior to tendering any shipments under the time/volume arrangement.*

ser bastante utilizados en las líneas regulares, sobre todo, con origen o destino en América del Norte. Aquellos modelos constituyen contratos de transporte distintos de los que utilizan los conocimientos de embarque y otros documentos de transporte tradicionales, permitiendo la negociación amplia de la tasa de flete y de otras condiciones entre los transportadores y los cargadores²⁷¹.

En 1984, el “*service contract*” ha sido la principal innovación del *US Shipping Act* y se ha definido como el contrato entre los armadores (o una conferencia marítima) y un cargador por el cual este se obliga a enviar a los primeros un determinado volumen acordado de mercancía que, por su vez, están obligados a la prestación de un determinado nivel de servicio de transporte y de valor de flete. Este tipo de contrato concede al cargador un conjunto de ventajas relativas a la tasa de flete a practicar y al armador la garantía de la utilización de parte de su flota, a medio y a largo plazo, maximizando su planificación.

No obstante, en el *Ocean Shipping Reform Act*²⁷² de 1998 (OSRA), la definición fue modificada, resultando más precisa, figurando, ahora, como un contrato escrito - distinto de un conocimiento de embarque o de un recibo - concluido entre uno o más cargadores y un transportador marítimo (o en una conferencia de transportadores marítimos) en los términos por el que el cargador se obliga a proveer una cantidad mínima de mercancía a transportar durante un determinado período. Por otro lado, el transportador (o la conferencia) se obliga hacer el transporte a una determinada tasa de flete (o una cierta tabla), así como a prestar un determinado nivel de servicio de transporte (espacio reservado, tiempo de tránsito, rotación portuaria u otras prestaciones similares). El contrato podría, aún, especificar las consecuencias en los casos de eventual incumplimiento²⁷³.

(c) *Accepted rates.* Once a time/volume rate is accepted by one shipper, it shall remain in effect for the time specified, without amendment. If no shipper gives notice within 30 days of publication, the time/volume rate may be canceled.

(d) *Records.* Shipper notices and shipment records supporting a time/volume rate shall be maintained by the offering carrier or conference for at least 5 years after a shipper's use of a time/volume rate has ended.

(e) *Liquidated damages.* Time/volume rates may not impose or attempt to impose liquidated damages on any shipper that moves cargo under the rate. Carriers and agreements shall rerate cargo moved at the applicable tariff rate, if a shipper fails to meet the requirements of the time/volume offer.

271 Véase HOU, WEI, *La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises - L'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*, UNIVERSITÉ PAUL CÉZANNE-AIX-MARSEILLE III, ECOLE DOCTORALE SCIENCES JURIDIQUES ET POLITIQUES, Faculté de Droit et de Science Politique, *Thèse en vue de l'obtention du Doctorat en droit, Présentée et soutenue publiquement le 20 décembre 2010*, Marseille, pps. 49 a 84 in www.fondation-droitcontinental.org/upload/docs/.../pdf/.../volume_1.pdf.

272 S. 414--105th Congress: *Ocean Shipping Reform Act of 1998*. (1997). In [www.GovTrack.us](http://www.govtrack.us). Retrieved July 10, 2013, en <http://www.govtrack.us/congress/bills/105/s414>. Se ha puesto vigente en el 1 de mayo de 1999.

273 “*A written contract, other than a bill of lading or a receipt, between one or more shippers and an individual ocean common carrier or an agreement between or among ocean common carriers in which the shipper or shippers makes a commitment to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or the agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port party*”. Refiérase igualmente el hecho de se hacer referencias al “*transit time*” en este tipo de contratos que no era

El contrato OLSA se caracteriza por tener como objeto el transporte de una “*determinada*” cantidad de mercancía, en una “*serie de viajes*” durante un “*determinado*” período y de acuerdo con sus términos.

Desde el punto de vista de las necesidades del mercado, el OLSA procuró reducir las tasas de flete practicadas, a través del transporte de cantidades significativas y de acuerdos de largo plazo. En regla general, con su utilización en la década de 90, las tasas de flete se han fijado entre el 20 y 25% abajo de las tarifas de las conferencias, transportando más del 33% de las mercancías a través de servicios de línea regular en el cabotaje nacional y con los EEUU, porcentaje que ha subido para el 80% en 2001, después de haber cambiado y exigido, otra vez, a la confidencialidad de los contratos al final del siglo²⁷⁴.

De hecho, en 1999, con la vigencia del OSRA, el contrato se desarrolló de forma más precisa y ha sufrido modificaciones importantes, siendo la más importante la supresión de la regla “*me too*”²⁷⁵ como forma de robustecer la confidencialidad del negocio jurídico. Según las estadísticas, alrededor del 90% del volumen total de las mercancías transportadas por las líneas regulares, particularmente, la carga transportada en contenedores, pasaron a utilizar este tipo de contrato en alguno de esos tráficos²⁷⁶.

mencionado en los *CoA* tradicionales de gráneles pero sí en los fletamentos por viaje o en los fletamentos por viajes consecutivas. Este elemento es muy importante en el tráfico de línea regular – debido a la ruta por distintos puertos – y en que el buque va a carga distintas mercancías a diversos destinos, como se hace en la carga general o siempre que el fletamento sólo afecta a una parte del buque (“*part cargo*”).

274 Véase el informe de la FMC (“*Federal Maritime Commission*”) sobre la reforma de 1998 (OSRA – “*Ocean Shipping Reform Act*”), in “*THE IMPACT OF THE OCEAN SHIPPING REFORM ACT OF 1998*”, FMC, sept. 2001.

275 La llamada “*me too rule*” disponía que, en situaciones idénticas, los cargadores tubiesen acceso a idénticas condiciones en el contrato originario, incluso, tasas de flete (“*equal access requirements on service contracts for similarity situated shippers*”).

276 En ciertas líneas regulares que, efectivamente, son clasificadas como las más importantes por su significativo porcentaje referente a todas las mercancías transportadas en línea regular. De acuerdo con el “*Transpacific Stabilization Agreement*” de los EEUU:

“*More than 90 % of total Asia-U.S. container traffic moves under such service contracts, although a small number of contracts may have different start dates and longer or shorter durations. Cargo that does not move under contract is covered under the publicly posted tariffs of the individual shipping lines. Most contracts involve a specified volume commitment in exchange for favorable service terms and price*” in TSA, <http://www.tsacarriers.org/guidelines.html>.

En el informe *supra* de 2001 de la FMC, pps. 2 y 3, refiere lo siguiente: “*Numerous pro-competitive reforms enacted under OSRA to increase industry market responsiveness focused on service contracting. The ability to deal with individual carriers, the elimination of the “me-too” requirement for similarly situated shippers, and the confidentiality of certain commercially sensitive service contract terms have fostered a shift to contract carriage – carriers generally report that 80 percent or more of their liner cargo currently moves under service contracts. The 200 percent increase in the number of service contracts and amendments filed since May 1999, as well as the increase in the volume of cargo moving under service contracts is due, in part, to the flexibility and confidentiality of individual service contracting. Most shippers presently are negotiating one-on-one with individual*

De todos modos se mantenía una restricción importante ya que el transportador contractual tenía que disponer de medios propios para poder celebrar válidamente un contrato. Consecuentemente, hasta 2004, los NVOCC's no podrían celebrar un contrato de servicio con el cargador en la calidad de transportador sino, únicamente, como agente transitario o marítimo²⁷⁷. Esta restricción actuaba como una discriminación entre los NVOCC's y los VOCC's. En los EEUU y a partir de aquel año, fueron autorizados a celebrar contratos con los transportadores y con otros NVOCC's en la calidad de "transportadores contractuales"²⁷⁸ y, en la actualidad, esta flexibilización legal supone un instrumento de gran utilidad.

Los "services contracts" tienen hoy gran importancia y, en los EEUU y en el ámbito de su aplicación al Derecho privado, el proyecto del Senado del *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) de 1999²⁷⁹ mantiene la misma definición pero viene a autorizar

carriers for confidential service contracts, instead of negotiating with rate-setting conferences or groups of carriers".

277 La cercanía entre el contrato de expedición, típico del tradicional transitario, y el transporte lleva a que ni siempre sea fácil su autonomización, sin perjuicio de se admitir la figura del transportador en su propio nombre para el desplazamiento de pequeños volúmenes. Los transitarios pueden celebrar tres distintas modalidades de negocio:

- (1) Un contrato de expedición (o de tránsito) que es un mandato por cuenta del transportador;
- (2) Un contrato de transporte con el cargador sin que exista o tradicional mandato y asumiese como transportador de uno o más de los modos o como operador de transporte multimodal;
- (3) Una serie de contratos que se funda en el contrato de expedición al cual se adjunta el trasbordo, consolidación, entrega y otras prestaciones accesorias sobre la mercancía en nombre propio. Raramente se asume como transportador.

Véase, entre todos, COSTEIRA DA ROCHA, *ob. cit.*, pps., 70-91. En su progresiva mutación para la amplia figura del operador global, el transitario deberá aportar soluciones logísticas integradas y adaptadas a cada uno de sus clientes, asegurando la consolidación de la carga por grupaje (*logística inbound*) y la distribución de los productos acabados y de la carga desconsolidada (*logística outbound*), ofreciendo operaciones de valor añadido en toda la cadena logística.

La evolución de la prestación de servicios logísticos (*third part logistics* o "PL") presenta, actualmente cuatro niveles:

- (1) *First Party Logistics (1PL)* – Operaciones de "grupaje", "desconsolidación" y "distribución" y es prestado al cargador;
- (2) *Second Party Logistics (2PL)* – Operaciones de prestación de transporte en un determinado modo;
- (3) *Third Party Logistics (3PL)* – Operaciones de servicios logísticos, entre otros, de almacenamiento;
- (4) *Fourth Party Logistics (4PL)* – Gestión de todo el proceso logístico – *Business Process Outsourcing* o *Lead Logistic Provider*. Operaciones globales de gestión de toda la cadena logística considerada como un proceso. La 4PL corresponde a las funciones del operador logístico. Véase *Council of Supply Chain Management Professionals glossary* in www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary/.

278 Véase informe de la FMC de 2001 *supra*, a pps. 3: "Non-vessel-operating common carriers ("NVOCCs") would like to have the authority to engage in service contracting with shipper customers, so as to put them on equal footing with vessel-operating common carriers ("VOCCs")".

279 El proyecto del Senado de un nuevo *Carriage of Goods by Sea Act*, designado por "U.S. Senate COGSA '99" (September 24, 1999), Staff Working Draft, September 24, 1999, puede ser consultado

a las partes a derogar las obligaciones o las responsabilidades del transportador, incluyendo la disminución de los límites de su responsabilidad²⁸⁰, tal como se consagra en las RRotterdam.

El transporte marítimo tiene un impacto directo en la economía de un país y, por eso, los Estados son llevados a asumir posiciones conformadas entre dos extremos: el liberalismo (en sentido estricto) y el proteccionismo (bajo todas sus formas)²⁸¹. Se sabe que el transporte aéreo y el transporte marítimo se han beneficiado, tradicionalmente, de un proteccionismo robusto que ha conducido a que el propio movimiento de desregulación de los años 80 desembocase en resultados un tanto paradójicos²⁸².

Entretanto, la política norteamericana ha oscilado, pendularmente, entre el liberalismo y el proteccionismo, y el legislador ha garantizado un equilibrio en el ámbito del transporte marítimo. El “*Shipping Act*” de 1916 ha tenido como objetivo la armonización de la conferencia marítima con el “*Sherman Act*” de 1890 y el

en <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cogsa#BM2>. Véase, a propósito de las derogaciones admisibles, la sección 7 (j), 9 (h) (3) (c).

280 Esta es la cuestión dogmática que ha quedado más en penumbra: la incorporación de la definición del “contrato de volumen” en las RRotterdam, sin respaldo en la jurisprudencia o en ley vigente.

281 Véase HOU, Wey, *idem*, pps. 49ss.

282 De acuerdo con el informe de la FMC de 2001 *supra*: “*The pasage of the Shipping Act of 1984 brought about a major deregulatory change in the regulatory régime facing shipping companies operating in the U.S. foreign commerce. The subsequent pasage of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, with its further deregulatory amendments and modifications to the Shipping Act of 1984, represented another pro-market shift in shipping regulation*”. Véase “*Shipping Act of 1984*, 46 U.S.C.A. §§ 1701-1720 (West Supp. 1985)”.

El Shipping Act de 1984 (del mandato del Presidente RONALD REAGAN) refuerza la función de las conferencias marítimas, dando un privilegio a los cargadores con una amplia inmunidad en lo que respecta a la legislación “antitrust” y rechazando la obligación ante la FMC de aprobación de los acuerdos de tráfico resultantes de las conferencias (“*conference agreements*”). Así, los transportadores podrían reconstruir sus acuerdos. Sin embargo, según el *Shipping Act de 1984*, las conferencias se obligaban a informar las tasas de flete a la FMC que las tornaría públicas. No obstante, se autorizó la llamada “*independent action*”, o sea, diez días después de la notificación, cualquier miembro de la conferencia podría ofrecer tasas de flete más bajas o mejores servicios que los previstos como estándar de la conferencia. Así, los cargadores y los transportadores ganaron en la negociación (pública) de servicios y de fletes competitivos en los contratos. Los transitarios fueron autorizados a consolidar las cargas de los pequeños cargadores con los mismos beneficios y las economías de escala de los grandes cargadores. Los NVOCCs (“*non vessel operator common carriers*”) entrarán en el negocio con la locación de espacio en los buques de terceros y bajo el mismo estatuto de los VOCC, o sea, de los armadores o de los gestores de buques. Los mayores transportadores (es decir, P&O, NedLloyd, Neptune Orient, APL, Sealand, y Maersk) fundieron, las rutas y los servicios se quedarán más eficientes y surgirán los primeros documentos electrónicos de transporte y otra tecnología. En IBRAHIM, N. M., *The 2008 Rotterdam Rules: An Arab World Perspective*, Marselha, 2010, in <http://ssrn.com/abstract=1737712>, pps.12, el autor se refiere a la distinción de funciones de los transitarios y, en concreto, entre la figura del NVOCC – *maritime forwarders that act as principals* – y del agente – *comission agents for carriage*. En la práctica, en 2010, reconoce que el mundo árabe desconocía el NVOCC.

desarrollo de la marina mercante norteamericana, completado, más tarde, por el “*Jones Act*” de 1920 (normas sobre el cabotaje en el territorio estadounidense).

Posteriormente y frente a la dificultad de poner en práctica la “*Jones Act*”, fue aprobada la “*Merchant Marine Act*” de 1928, con el intento de reforzar el armamento estadounidense a través del “*contract of post allowance*”²⁸³. A pesar de estas medidas proteccionistas, el incentivo a la construcción naval ha sido, apenas, consagrado en la “*Merchant Marine Act*” de 1936 que sustituyó la legislación de 1916.

Actualmente, existen dos *U.S. Shipping Acts* vigentes en los EEUU: el de 1916 y el de 1984 (alterado por el OSRA de 1998). Sin embargo y aunque sea el primer país exportador y importador mundial, la mayor parte de su comercio marítimo utiliza flotas extranjeras (en el sentido de flotas sin su pabellón, si bien hay hoy un intento de crecimiento de la flota de pabellón, a través de medidas incentivadoras), sobre todo, en el transporte de mercancías en contenedor, dejando la flota americana para el cabotaje y para el transporte no contenedorizado.

En este ámbito, la tasa de flete norteamericana puede ser analizada bajo dos criterios que a continuación se describen:

(1) En un primero, la tasa de flete puede ser desglosada en dos categorías: la tasa de flete del transportador individual y la tasa de flete de la conferencia. La primera incorpora la tasa de flete del transportador (armador que explora el buque) o la del NVOCC (en que se incluye la tasa del llamado “*transportador controlado*”²⁸⁴);

(2) En los términos del segundo criterio, puede distinguirse, de acuerdo con el tipo de tasa de flete, las que son publicitadas y las de los “*services contracts*”. La tasa de flete publicada es estipulada, unilateralmente, por el transportador individual (o por la conferencia marítima) mientras que la otra es libremente negociada entre las partes²⁸⁵.

283 “*Post allowance*” es un tipo de auxilio de Estado aplicado a los contratos de construcción de buques. En este auxilio, los privados hacen el pago del valor base del buque y el Estado (o las entidades públicas) soporta los aumentos de los costos en los materiales y en los servicios, a lo largo de la construcción. Hoy los astilleros, las empresas constructoras y las empresas armadoras han substituido este auxilio por las garantías bancarias sobre los bienes recíprocos de cada una de ellas y no sólo sobre el buque y en que los bancos aseguran el equilibrio en el caso de que el contrato no se cumpla y que puede llevar a que se queden insolventes o quebrados. En este caso, es muy importante el fuero competente para decidir sobre la quiebra de las garantías o para que se declare la quiebra.

284 Para limitar la capacidad del competidor extranjero, los EEUU han creado la figura del “*controlled carrier*” que es un transportador con financiamiento del Estado y que puede incorporar su margen líquida en la tasa de flete (es decir, los precios practicados son reducidos en sus costos). Esta actuación es gravemente perjudicial a la competencia del mercado pues no es posible hacer una regulación adecuada. En cada año, la FMC publica la lista de los “*transportadores controlados*”.

285 O sea, la tasa de flete publicada incorpora la tasa de flete de la conferencia, la del transportador individual y la del NVOCC. Están, aún, las tasas de flete “confidenciales” y las que corresponden a tasa del “*service contract*” y del “*transportador controlado*”.

En los “*services contracts*”, el cargador se beneficia de una tasa de flete negociada más baja que la publicada y el transportador garantiza un tonelaje de mercancía mínima para transportar durante un determinado período, que tiene, cada vez más, aplicación en los transportes de línea regular, singularmente, en el tráfico de contenedores.

Así, desde 1984, en que los “*services contracts*” iniciaron una progresiva evolución de sus requisitos y condiciones, intentando dar respuesta a los cambios estructurales en el ámbito de los transportes marítimos. Los llamados “*acuerdos de servicios regulares de transporte marítimo*” (en que se consubstancian aquellos “*contracts*”) son, cada vez más, utilizados en el comercio internacional puesto que los EEUU cambiaron su legislación, o sea, en 1984 y en 1998, para permitir la negociación de aquellos acuerdos en competencia. Estos “*acuerdos*” abarcan, hoy, un volumen muy significativo en el transporte marítimo de mercancías, sobre todo, en los viajes que tienen, por lo menos, uno de los vértices en los puertos estadounidenses.

El interés de los “*services contracts*” reside en la posibilidad de determinar la tasa de flete para un período relativamente largo, en principio, sin revisión.

El cargador se obliga a utilizar los buques del transportador y a proveer una cantidad mínima de mercancías a desplazar durante un determinado período, según diferentes ritmos en cada viaje, especificando el tipo de mercancía en los anexos contractuales. Por otro lado, tiene cabida pagar una indemnización al cargador basada en el número de contenedores no desplazados y necesarios para cumplir el nivel mínimo.

Por su lado, el transportador se obliga a proveer una serie de “*servicios de línea*” (que presupone una “*regularidad*”) y a reservar espacio suficiente en sus buques teniendo en cuenta el ritmo y la cantidad mínima acordada, aunque pueda conceder al cargador, en términos contractuales, el derecho de reducir aquella cantidad²⁸⁶.

El cargador debe informar el transportador, al mínimo, con siete días de antelación a la entrega de las mercancías para su embarque y lo debe notificar, con mención de las cláusulas contractuales aplicables, de su tipo y de la especificación de cada viaje. Los conocimientos de embarque emitidos y relativos a la mercancía deben hacer referencia al contrato.

Este tipo de contratos exige forma escrita (o por medios electrónicos equivalentes), pero, de forma diferente al de conocimiento de embarque, son negociados individualmente²⁸⁷ y utilizados, exclusivamente, en el transporte en línea regular²⁸⁸ (y no por el transporte privado industrial, normalmente, a granel), suministrando,

286 Véase DELEBECQUE, P., *Contrats de Services: Quelle qualification?*, Gazette de Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) 2004, núm. 4, pps. 2 a 5.

287 *Ibidem*.

288 Es decir, la expresión “*línea regular*” obliga a prestar un servicio de desplazamiento de mercancías diversas en un marco de cambios establecidos y regulares entre puertos determinados, con un horario y fechas de las escalas periódicas señaladas y publicitadas, haya o no mercancías a transportar. Por eso, este servicio está en condiciones de ser utilizado por cualquier persona bajo las condiciones requeridas para cada tipo de mercancía y para el tipo de buque.

igualmente, un determinado nivel de servicio (como es la reserva de espacio, el tiempo de tráfico y la rotación entre los varios puertos escalados).

En cuanto a la naturaleza jurídica de los “*services contracts*”, todo cuanto se ha afirmado relativo al tradicional contrato de volumen, utilizado en el transporte de gráneles, puede ser una buena base de reflexión – desde la aplicación de un régimen idéntico al fletamento por viaje a la figura del contrato marco. Importa, pues, añadir que nos encontramos frente a un “*contrato de transporte por línea regular*” sin que se le aplique el régimen internacional vigente de las RHaya y, por eso, no sujeto a un régimen imperativo, según la legislación norteamericana. No se trata de un “*contrato de transporte bajo conocimiento*” (o bajo documento similar) sino de un contrato de transporte en sentido amplio que puede incluir otras prestaciones auxiliares²⁸⁹.

Las alteraciones más importantes alteraciones en la reglamentación de los “*services contracts*” consistieron, por un lado, en la supresión de la regla “*me too*”, reforzando la confidencialidad de los contratos y, por otro, en la introducción del “*NVOCC service agreement*” con el objetivo de situar en pie de igualdad los NVOCC y los VOCC.

La regla “*me too*” fue instituida en 1984, con la misma definición, permitiendo que un contrato de transporte de una determinada mercancía (sin volúmenes muy expresivos) pudiese ser acompañado y replicado por otros transportadores en situaciones similares, lo que ha restringido fuertemente su utilización y que fue la razón esencial para la reforma desarrollada por el OSRA de 1998.

Según el *U.S. Shipping Act* de 1984, los contratos deberían ser registrados en la *Federal Maritime Commission* (FMC) que publicaría sus datos esenciales, excepto en caso de los gráneles, de los productos forestales y de mercancías similares. Los datos publicados contemplaban los puertos de embarque y de desembarque, la zona geográfica (en caso del transporte multimodal), las mercancías objeto del transporte, el volumen mínimo de mercancías (dato muy importante en estos contratos estadounidenses), la tasa de flete, la duración del contrato, la prestación del servicio contratada y las sanciones en caso de incumplimiento. El contrato resulta eficaz cuarenta y cinco días después del registro y la FMC se encargaría de publicitar sus elementos esenciales que, en esa medida, se vuelven accesibles al público y, de acuerdo con el principio de la no discriminación, fue adoptada la regla “*me too*”.

De acuerdo con esta regla, un transportador se obligaba a ofrecer un contrato firmado con un cargador a otro cargador en idénticas condiciones. Así, el cargador que no era parte otorgante podría beneficiarse de las ventajas contractuales de un contrato registrado, sin que el transportador en causa pudiera rehusar la celebración de este nuevo contrato²⁹⁰, aunque una de las cuestiones que permanentemente se planteaba,

289 Véase WEI, HOU, *Le contrat de tonnage*, CMDT, Aix-Marseille Université, 2007 in http://www.cdmtdroit.univ-cezanne.fr/filiadmin/Memoires/Memoire_MDMT_06-07 - W. Hou.pdf, pps. 73.

290 La regla “*me too*”, prevista en el párrafo 514 .7 (f) del CFR (“*Code of Federal Regulations*”), refería lo siguiente:

consistía en la interpretación de la expresión “*similarly situated*” en los casos concretos en que era posible beneficiarse de la regla²⁹¹.

Los contratos celebrados con volúmenes poco expresivos eran replicados por diferentes transportadores en aplicación de la regla, lo que ha tenido un impacto negativo en la estrategia mercantil y en los beneficios de los transportadores. Así, los transportadores han pretendido la posibilidad de contratar con los grandes transportadores, lo que hecho casi imposible la aplicación de la regla, dada la diferencia existente entre los potenciales beneficiarios, incluso con el perjuicio del transporte de determinadas mercancías más relevantes y, eventualmente, optimizadas para su tipo de flota.

Sin embargo, los grandes transportadores estadounidenses, entre otros, la “*National Industrial Transportation League*” (NITL), no estaban de acuerdo con la forma de regulación de los “*services contracts*”, prevista en el *Shipping Act* de 1984²⁹². En consecuencia, la NITL propuso un proyecto de disposición que continuase el proceso de desreglamentación de la industria del transporte marítimo, iniciada en 1984, y, en junio de 1995, se adhirió a la propuesta los principales transportadores marítimos – como el “*Sea-Land Service*”.

Esta propuesta estuvo en la base del proyecto legislativo del OSRA de 1995 que, entre otros cambios, autorizaba la negociación individual del contrato, la supresión del registro de la tasa de flete, la garantía de la confidencialidad del contrato y la supresión de las competencias de la FMC en estos asuntos. Mientras tanto el proyecto fue, entretanto, aprobado el mismo año por el Senado y fallado por la Cámara de los Representantes. Posteriormente, el 10 de marzo de 1997, el senador M. KAY BAILEY HUTCHINSON sometió a la apreciación el nuevo proyecto de OSRA, que pretendía equilibrar, de forma más sustentada, los intereses concurrentes. El 20 de marzo de 1997, las comisiones del Senado se reunieron para modificar el proyecto y, el 21 de abril de 1998, el Senado aprobó el proyecto legislativo de los

“Whenever a shipper or shipper’s association desires to enter into an initial or amended service contract with the same essential terms as in another existing service contract, a request shall be submitted to the carrier in writing. The essential terms of an initial or amended service contract shall be made available for use in a contract to all shipper or shipper’s association similarly situated”.

291 Un ejemplo de requerimiento para la obtención del cumplimiento de la regla “*me too*” puede ser consultado en FMC Docket n° 90-29: “*Petition of Evergreen Marine Corp. for Declaratory order: Glodbal International Transport Inc.*”. Esta empresa ha solicitado a la FMC que ejecutase una exigencia a la *Evergreen Marine Corp* para que hubiese las mismas condiciones que en el contrato celebrado con la *Senator Line*. El requerimiento ha sido rechazado pues en el caso de la *Senator Line* sólo implicaba la exportación mientras que, en la *Glodbal*, el entorno del negocio incorporaba también la importación. Esta cuestión ha sido especialmente tratada en el caso “*California Shipping Lane (CSL) v. Yangming Marine Transport Corp*”, 18/10/1990, in 1991 AMC 817, pps. 825ss. Para aplicación de la regla, la FMC ha definido los siguientes términos: “*a shipper willing and able to meet all the essential terms of a particular contract*”.

292 SNYDER, P., *The Proposed Ocean Shipping Reform Act of 1995, an Interim Report*, JMLC 1995, pps. 545ss.

OSRA de 1998²⁹³. El 1 de agosto de 1998, el documento fue aprobado por la Cámara de los Representantes siendo, en septiembre de 1998, definitivamente adoptado por el Senado y firmado por el Presidente BILL CLINTON.

El nuevo OSRA modificó el marco referente a la publicación de los elementos esenciales del contrato y, en estos términos, el registro, junto de la FMC, sigue siendo obligatorio pero ahora sin su publicitación, utilizando el sistema “*Servcon*” (vía *internet*) y, de esta forma, la FMC se limita a publicitar los puertos de embarque y desembarque, el tipo de mercancías, los volúmenes mínimos y la duración del contrato²⁹⁴, permaneciendo la tasa de flete y las sanciones, en caso de incumplimiento, confidenciales para el público.

Ha sido descartada, de este modo, la regla “*me too*” y un contrato con un volumen poco expresivo de mercancía dejó, seguramente, de ser replicado por otros transportadores que pasaron a no tener acceso a elementos esenciales como la tasa de flete practicada, previéndose, sin embargo, en la mayoría de los contratos, una cláusula expresa de confidencialidad, integrando sanciones para el caso de violación de la reserva.

Además de eso, las conferencias marítimas no podrían prohibir a sus miembros celebrar este tipo de contratos con los transportadores y, siendo así, el cargador podría ser parte en un contrato sin integrar una asociación de transportadores. Así, los NVOCC’s han pasado a poder celebrar contratos con los transportadores marítimos o con las conferencias marítimas (o sea, el tradicional papel de los transportadores) pero aún podrían finalizar contratos con los transportadores, en la deseada calidad de “*transportadores*” como era de su interés, existiendo, así, una discriminación entre los NVOCC’s y los VOCC’s²⁹⁵. De acuerdo con el OSRA, solamente el llamado “*Ocean Common Carrier*” (o sea, el “*transportador marítimo común*”) estaba autorizado a celebrar los “*services contracts*” como los transportadores. Así, los NVOCC’s aún estaban excluidos de celebrar contratos de este tipo en la calidad de transportadores.

En 1999, tras la entrada en vigor del OSRA, la supresión de la regla “*me too*” y el refuerzo de la confidencialidad han tenido un impacto positivo en la utilización de este tipo de contrato que ha crecido alrededor del 200% en el período 1999-2010, así como en el volumen de mercancías transportadas bajo su amparo, debido a la flexibilidad, confidencialidad e individualidad de cada uno de ellos. En aquella década, más del 80% de las mercancías de línea regular han sido transportadas bajo

293 No obstante, antes de ser analizado por la Cámara Baja, la disposición ha sido nuevamente modificada, manteniéndose las competencias de la FMC, rechazando y eliminando la regla “*me too*” y regulando que las conferencias marítimas y otros acuerdos no podrían prohibir sus miembros de decidieren sobre las medidas “independientes” en lo que respecta a la tasa de flete.

294 Véase el sitio de la FMC en <https://servcon.fmc.gov>.

295 Ha empezado, así, la lucha contra esta discriminación de los NVOCCs, aportada por los propios y por las asociaciones de transitarios, entre otros, por la parte de la FIATA (“*International Federation of Freight Forwarders Associations*”) y por la CIFFA (“*Canadian International Freight Forwarders Association*”).

la emisión de “*services contracts*”²⁹⁶ en los términos de los cuales los cargadores negociaban individualmente el contenido del contrato con los transportadores²⁹⁷.

De acuerdo con la ley norteamericana, los transportadores (incluyendo los NVOCC’s) deben declarar las tasas de flete a la FMC. Si los NVOCC’s no actuasen como transportadores, sólo podrían informar los cargadores de las tasas de flete publicitadas que, normalmente, son más elevadas que las practicadas en el sector lo que daría ventaja a los VOCC’s²⁹⁸.

A fin de obviar esta restricción, el 20 de diciembre de 2004, la FMC publicó un nuevo reglamento que permitía que los NVOCC’s celebrasen los “*NVOCC services arrangements*” con los cargadores, ahora en la calidad de transportadores²⁹⁹, desde su fecha de entrada en vigor (19 de enero de 2005).

En términos estrictos, el “*service contract*” y el “*NVOCC service arrangement*” (NSA)³⁰⁰ son diferentes: el primero, está consagrado en el *U.S. Shipping Act* de 1984 y en el OSRA y contempla, en exclusiva, las relaciones entre los transportadores y los VOCC’s (o los acuerdos entre los VOCC’s); por lo contrario, el segundo, consagra, solamente, el contrato entre los NVOCC’s y los transportadores. Aunque, la forma de registro en la FMC es idéntica para ambos casos, como la naturaleza de los contratos.

La separación fue esencial para que un operador pudiese asumir claramente la posición de transitario o de transportador (sin medios propios) responsable de todo el contenido del contrato. De acuerdo con la definición contenida en el NSA, los NVOCC’s (o las asociaciones de transportadores de que sean miembros) son tratados

296 Véase el informe de la FMC de 2001, *idem*, pps. 2ss.

297 En sustitución de lo que hacen con la conferencia marítima o con otros acuerdos entre los transportadores marítimos.

298 En el caso de los NVOCC’s hacen una emisión de un conocimiento de embarque en su propio nombre (es decir, aún como transitarios), asumen la misma responsabilidad del “transportador” (contractual) en los términos de las RHg/RHaya-Visby y del COGSA de 1936. Además, en aquellos tipos de contratos, los NVOCC’s deberían añadir una garantía de responsabilidad específica (o póliza de seguro) que es inexistente para los VOCC’s.

299 Véase *FMC Part 531.NVOCC SERVICE ARRANGEMENTS* (véase anexo III). En el Anexo III, se publica este contrato, incorporado en el ámbito de los modelos de contratos de volumen (en sentido amplio, o sea, para gráneles y contenedores) más utilizados.

300 *NVOCC SERVICE ARRANGEMENT* (“NSA”) (véase el anexo III) “*means a written contract, other than a bill of lading or receipt, between one or more NSA shippers and an individual NVOCC or two or more affiliated NVOCCs, in which the NSA shipper makes a commitment to provide a certain minimum quantity or portion of its cargo or freight revenue over a fixed time period, and the NVOCC commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level. The NSA may also specify provisions in the event of nonperformance on the part of any party. O reglamento de la FMC comprende 5 partes: General provisions, Filing Requirement, Publication of Essential Terms, Record keeping and Audit. Véase FMC Part 531 en el Anexo III.*

como “*transportadores*” (en nombre propio pero con medios ajenos) y son excluidos de la calidad de “*cargadores*”³⁰¹.

En enero de 2005, la ISA (“*International Shippers’ Association*”) y la AISA (“*American Institute for Shippers’ Association*”) sometieron a una nueva modificación a la FMC, con el intento de hacer una nueva reflexión sobre la materia o la revocación de parte de la definición del contrato NSA en la medida en que el reglamento excluía los NVOCC’s de la cualidad de transportadores en aquel contrato. Ahora, los grandes NVOCC’s actuarían, casi siempre, como transportadores y, por eso, esta exclusión no era tan relevante en su caso. Por lo contrario, para los pequeños y medios NVOCC’s, cuyo negocio se basaba en su calidad de agentes y de cargadores, si tienen que optar, el NSA no les sería aplicable, con graves desventajas en relación a los primeros.

Sin embargo, aunque estos puntos de vista no hayan sido atendidos por la FMC, en una sentencia de junio de 2005, un tribunal de recurso decidió que los contratos sobre las tasas de flete entre los NVOCC’s no podrían beneficiarse de la inmunidad “*antitrust*”. De hecho, el OSRA había concedido tal inmunidad, solamente, en los acuerdos entre los VOCC’s pero no en caso de los NVOCC’s.

Así, la FMC ha decidido modificar el reglamento y, en el *Memorandum 05-05*, ha publicado un nuevo reglamento que entró en vigor el 28 de octubre de 2005. En este texto modificado, la figura del “*cargador*” pasó a abarcar, de forma amplia, el propietario de la mercancía, la asociación de transportadores y el intermediario del transporte marítimo (“*Ocean Transpuertation Intermediaire*”) (OTI)³⁰² y pudo permitir al NVOCC celebrar un contrato NSA en la calidad de “*cargador*” lo que hice con que el contrato NSA celebrado entre los NVOCC’s también continuase como una práctica frecuente³⁰³.

De acuerdo con el OSRA de 1998, cada “*service contract*” deberá ser registrado junto de la FMC bajo la condición de no producir efectos, demandándose al transportador una conducta diligente en ese sentido, teniendo la FMC estipulados³⁰⁴ los términos del proceso de registro, incluyendo la identificación de los elementos del contrato que deben ser registradas. Para evitar eventuales fracasos por la FMC, la mayoría de los contratos contemplan cláusulas exactas previstas en el reglamento de

301 Así, los NVOCC’s no pueden actuar en la calidad de cargadores y, por eso, no es permitida la celebración de “*services contracts*” entre NVOCC’s. Esta limitación intentó asegurar el traslado de la posición contractual entre NVOCC’s. Si un NVOCC requiere un servicio de transporte a otro NVOCC, no pueden, entre ellos, celebrar un NSA pero sí un contrato de transporte, de acuerdo con la tasa de flete del NVOCC y comunicada a la FMC.

302 Esta figura del OTI incorpora los *Ocean Freight Forwarders* (OFF’s, o sea, los tradicionales transitarios) y los NVOCC’s. Estos últimos, aunque con medios ajenos, asumen la responsabilidad, en nombre propio, de todo el transporte en causa (“*a NVOCC is a common carrier that providesocean transportation for freight and cargo*”).

303 No obstante, un NVOCC no puede celebrar un contrato NSA con un otro NVOCC si este último no hubiera publicitado una tasa de flete, no siendo así, deberá prestar una garantía de responsabilidad.

304 En la “*Part 530 Service Contract*” del Reglamento de la FMC de 2005.

la propia FMC, y el transportador suele registrar obligatoriamente doce cláusulas del “*service contract*” de las cuales sólo cuatro son publicitadas de acuerdo con el dispuesto en el OSRA.

Las cláusulas del contrato pueden ser registradas y no registradas. Las cláusulas públicas cubren los puertos de escala, la mercancía, el volumen mínimo o una proporción y la duración del contrato; no deben ser rellenadas de forma imprecisa o ambigua y no pueden contener referencias no explícitas en las cláusulas publicitadas (excepto las que se legitimen en los usos comerciales).

Al revés, las cláusulas confidenciales no están accesibles al público. Se incluyen, en este campo, la identificación del propietario de la mercancía (cargador, asociación de transportadores o un NVOCC), el espacio asignado por el transportador a bordo, el programa de expediciones, la tasa de flete (explícita³⁰⁵) y la cláusula penal aplicable en caso de incumplimiento (del transportador, en caso de que no consiga proveer buques al cargador, ó fallar en la disponibilidad de la cantidad mínima de mercancía³⁰⁶, por ejemplo). Las cláusulas no registradas (o no registrables) contemplan, esencialmente, la cláusula de jurisdicción y la cláusula compromisoria, la cláusula de confidencialidad y la cláusula llamada “*bills of lading*”.

En cuanto a la primera, la sección 8.c. del OSRA autoriza a las partes elegir el tribunal competente en caso de que pueda existir una controversia contractual. Sin embargo,

305 Véase la decisión de la FMC de 29 de diciembre de 1999 in <http://www.fmc.gov/Dockets/DOC99-05.htm>. La FMC, en lo que respecta a la expresión “*opt out*”, fundamenta, en su decisión, los términos del contrato: “*The opt out provisions found in the ANERA contracts listed in Appendix A appeared to render their essential terms "uncertain, vague and ambiguous in that neither the shipper nor the Commission nor the public knows which rates will apply to any particular shipment . . . [and] the rate can be modified by the conference, or by the individual carrier, at any time, without the shipper's consent*”.

306 Sobre este aspecto, puede utilizarse lo siguiente modelo de un contrato norteamericano: “*If Shipper fails to ship the minimum volume or portion of cargo as stated in this Contract, Shipper shall reimburse Carrier as follows, whichever is less: (1) pay Carrier at the rate of USD xx per TEU for the difference between the volume actually shipped and the required minimum volume or portion in this Contract, or (2) have the shipment(s) moved under this Contract re-rated at then applicable Carrier's tariff provisions*”.

De lado del transportador, las partes pueden disponer que el cargador tiene el derecho de reducir la cantidad mínima prevista contractualmente y, en el caso que no haya sucedido, el transportador deberá indemnizar en conformidad. Se puede añadir, al respecto, la siguiente norma preventiva: “*In the event that vessel space and/or containers are not available for the cargo tendered in good order, on a timely basis, and Shipper is thus prevented from shipping the minimum volume or portion stated in this Contract, Shipper may, at its exclusive option, require Carrier either to (1) reduce the minimum volume or portion by a number equal to the quantity of containers not accommodated, or (2) pay Shipper for every shipment not accommodated according to the following schedule : a. less than 10 % of minimum volume or portion - reduction of minimum volume or portion only. b. more than 10 % but less than 20 % of minimum volume or portion - at the rate of USD xx per TEU. c. more than 20 % of minimum volume or portion - at the rate of USD xx per TEU. Carrier shall request Shipper to show evidence of shipments made by other means as a condition of such penalty payment*”. Véase HOU, WEI, *idem*, pps. 63ss.

en cuanto al “*transportador controlado*”³⁰⁷, la elección es limitada pues el tribunal elegido no puede estar ubicado en un país en que el transportador es “*controlado*” por el Gobierno o por entidades públicas locales.

Con la modificación operada por el OSRA en 1998, los “*services contracts*” suelen ser, cada vez más, confidenciales, omitiéndose la publicitación por la FMC de las partes del contrato, de sus obligaciones, de la tasa de flete practicada y de las sanciones por incumplimiento, bajo el deber de confidencialidad de las partes y de la FMC, con determinadas excepciones³⁰⁸.

Además de la FMC no poder, en principio, divulgar las cláusulas confidenciales a terceros y de las partes estar obligadas a guardar sigilo (salvo casos excepcionales), se consagra, además, una excepción a la confidencialidad: los armadores deberán informar los sindicatos portuarios (estiba), sobre las condiciones de transporte que puedan afectar las condiciones de aplicación de los acuerdos colectivos que rijan la operación portuaria.

307 Sobre la definición de “transportador controlado”, véase la sección 3.8: “*Controlled carrier means an ocean common carrier that is, or whose operating assets are, directly or indirectly owned or controlled by a government. Ownership or control by a government shall be deemed to exist with respect to any ocean common carrier if: (1) a majority portion of the interest in the carrier is owned or controlled in any manner by that government, by any agency thereof, or by any public or private person controlled by that government; or (2) that government has the right to appoint or disapprove the appointment of a majority of the directors, the chief operating officer or the chief executive officer of the carrier*”.

El sistema norteamericano del “transportador controlado” ha sido creado en 1978, como consecuencia de la “Guerra Fría”. Corresponde a una “*ownership discrimination*” contra los buques de la influencia soviética. Esta norma ha sido muy criticada por los chinos pues las empresas armadoras del Estado COSCO y China Shipping se quedarán en una posición muy difícil en el mercado norteamericano. Para su defensa, aquellas empresas añadieron una cláusula compromisoria por la cual los tribunales competentes para la resolución de las controversias es el tribunal arbitral marítimo de Pequín (y no los tribunales chinos), ya que aquel tribunal arbitral es un organismo civil no controlado por el Estado.

308 En algunos de los casos específicos, la FMC puede comunicar los términos del contrato a otras agencias federales, utilizando la siguiente forma: “*All service contracts and amendments to service contracts filed with the Commission shall, to the full extent permitted by law, be held in confidence, however, nothing contained in the proposed rule shall preclude the Commission from providing certain information from or access to service contracts to another agency of the Federal government of the United States*”.

En lo que respecta a las partes, la obligación de confidencialidad se atañe a la siguiente cláusula: “*This Contract and any amendment hereto shall be held in confidence to the full extent permitted by law. Neither Carrier nor Shipper shall disclose the information contained in this Contract to any other person or entity without the express written consent of the other party, provided, however, that Carrier and Shipper may disclose such information (a) to its legal counsel, accountants, bankers, and insurers (provided that such persons are instructed not to disclose such information to any third parties in breach of this Contract), (b) as may be required in any filing, report, statement or testimony required to be submitted to any governmental authority having or claiming to have jurisdiction over the party disclosing such information, or as may be otherwise required by applicable law, (c) as may be required to obtain any governmental approval or consent required in order to consummate the transactions contemplated by this Contract, or (d) to any court of competent jurisdiction in connection with the enforcement of this Contract*”. Véase el sitio de la FMC en <https://servcon.fmc.gov>.

En cuanto a la articulación entre los “*services contracts*” y los conocimientos de embarque emitidos a su amparo, en regla general, los contratos establecen la siguiente cláusula directora:

*“If any term in Carrier’s bill of lading concerning liability for loss of or damage to cargo, delays, misdelivery, or any provision mandated by law conflicts with a term contained in this Contract, the term in the bill of lading shall prevail”*³⁰⁹.

Específicamente, este tipo de contrato no pretende, de inicio, consagrar las obligaciones y responsabilidades impuestas por el régimen imperativo del contrato de transporte marítimo por mar – RHaya/RHaya-Visby/RHamburgo o el *COGSA de 1936*.

Además de la confidencialidad y del refuerzo de la posición de los NVOCC’s, la liberalización de estos contratos se ha establecido en el nuevo proyecto *COGSA de 1999* (aún no vigente) que ha concedido, a los “*services contracts*”, una amplia libertad contractual y que ha sido la fuente inspiradora del contrato de volumen de las RRotterdam.

Importa, por eso, proceder a su análisis en el Derecho constituido y, partiendo del proyecto *COGSA de 1999* – que visa una libertad contractual muy amplia para este tipo de contratos – se vino a constatar una verdadera paradoja teniendo en cuenta que se sustituyó al principio vertido en el *Harter Act* de 1893 – que ha estructurado el transporte bajo conocimiento (es decir, el transporte por línea regular) con un clausulado imperativo (contrariamente al fletamento) – abriéndose, ahora, la puerta a la libertad contractual pré-*Harter Act*, sobre todo, para el transporte de carga contenedorizada.

Este tipo de contratos es muy utilizado en las líneas regulares con los EEUU lo que contrasta con la situación fuera de aquel país ya que su calificación, como tal, es muy rara en el Derecho vigente. La noción de “*service contract*” no es muy conocida fuera de los EEUU. Así, con excepción de las RRotterdam, de los códigos escandinavos y, ahora, de la LNM, el “*contrato de volumen*” no se encuentra previsto en las convenciones o fuentes legales nacionales en vigor. Por ejemplo, las RHaya/RHaya-Visby contemplan, sólo, un breve acercamiento documental al concepto y las RHamburgo un acercamiento contractual.

Conviene tener presente que las RHaya/RHaya-Visby sólo se aplican al contrato de transporte bajo conocimiento (o bajo un documento similar), de la “*vertical del buque de carga a la vertical del buque de descarga*” y que rigen, también, los conocimientos de embarque o documentos similares emitidos en el desarrollo de una póliza de fletamento, a partir del momento que ese título regule las relaciones entre el transportador y el porteador (y que es tercero) del conocimiento. De esta forma, son

309 Véase HOU, WEI, *ibidem*, anexo 20. Frente a un conflicto normativo entre el contrato y el conocimiento, habrá prevalencia de las disposiciones de este último por ser considerado “*norma especial*” y, principalmente, por considerarse que el transporte bajo conocimiento sigue regulado por disposiciones imperativas.

convenciones que reducen el ámbito del transporte marítimo, cuyo arco espacial es incrementado con las RHamburgo (“*puerto a puerto*”).

A continuación, los “*services contracts*” son contratos de transporte escritos pero distintos del transporte bajo conocimiento (o bajo otros documentos como el recibo) lo que significa que las RHaya/RHaya-Visby no les son aplicables, por lo menos, directamente. Son contratos en los que se establecen las condiciones generales del transporte, entre otros, el volumen mínimo de mercancías, la tasa de flete y la duración del contrato y en el que, para cada viaje, resulta necesario la emisión de un conocimiento de embarque o de otros documentos de transporte.

El cargador se obliga a proveer una cantidad mínima de mercancías durante un determinado período - por ejemplo, 1.200 TEU por año (en la carga contenedorizada) - debiendo dar conocimiento al transportador el programa de las expediciones - por ejemplo, 100 TEU al mes. Una vez confirmado el programa, el transportador deberá reservar el espacio necesario a bordo para efectuar dicho transporte.

En el caso anterior, para efectuar el transporte mensual, el armador emitirá un conocimiento de embarque a petición del cargador y, por eso, puede interrogarse si las RHaya/RHaya-Visby le serán aplicables. De acuerdo con estas convenciones, los conocimientos emitidos en el transporte de línea regular serán regidos³¹⁰ por ellas, pero no en el caso de los fletamentos regidos por la libertad contractual. Teniendo como objetivo proteger el porteador de conocimiento, las RHaya/RHaya-Visby se aplican al conocimiento en el momento en que este esté endosado a un tercer (diferente, por eso del transportador contractual). Aquellas convenciones no se aplican a las pólizas de fletamento porque se presupone que las partes estarán en igualdad de posición negociadora lo que obliga a que se analice y se valide cada contrato, tanto más que las Reglas son aplicables siempre que se emita un conocimiento en el desarrollo de un fletamento.

En el caso de los “*services contracts*”, si las partes estuviesen en pie de igualdad (por ejemplo, un contrato entre la MSC y el Carrefour, como grande empresa) no parece tener mucho sentido la protección del cargador en términos de discriminación positiva y en términos imperativos, aunque las RHaya/RHaya-Visby no sean claras en este punto, aunque que, en los años 20, el dominio era de los armadores (“*transportadores*”) y no había grandes cargadores que utilizaran líneas regulares³¹¹.

Con una emisión de conocimiento, son de aplicación las Reglas, haya o no póliza de fletamento, lo que significa que, para los “*services contracts*”, estaríamos pendientes

310 Dejando de lado el endoso del conocimiento de embarque como título de crédito y la relación entre el transportador y el portador del título. No obstante, en el Derecho belga, se ha considerado que las RHg sólo se aplican entre el transportador y el portador (tercero). Este régimen es una posibilidad para ampliar el ámbito del contrato de transporte, sometido a otros documentos, sin poner en duda la seguridad jurídica del tenedor del título, ajeno a la relación contractual. Véase HOU, WEI, *ibidem*, pps. 67ss.

311 Que era limitado a la carga general como, aún hoy, se desarrolla en algunos tráficos de cabotaje, entre otros, en el abastecimiento a las islas en los países ibéricos.

de la emisión (o no) de un conocimiento de embarque (o de una cláusula tipo “*paramount*”) para que aquellas se aplicasen.

Las RHamburgo tienen un objeto mucho más amplio pues mientras las RHaya son una convención “*para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos*”,³¹² aquellas Reglas constituyen una convención de las Naciones Unidas sobre el “*transporte marítimo de mercancías*” en que se define el “*contrato de transporte marítimo*” como “*el contrato según el cual el transportador se obliga, por medio del pago de un flete, a transportar las mercancías por mar entre dos puertos*”.

El artículo 2.4 de las RHamburgo dispone, para lo que ahora nos interesa, que un contrato que prevea el transporte de mercancías por expediciones sucesivas durante un determinado período, se somete, en cada uno de los viajes, al régimen de las RHamburgo, excepto que cada una de ellas esté efectuada al abrigo de una póliza de fletamento. Se trata de la definición de “*transporte sucesivo*” que tiene algunas similitudes con los “*services contracts*” y, naturalmente, con el contrato de volumen³¹³. Así, las RHamburgo tampoco se aplican - por lo menos, directamente - a estos contratos, aunque regulen cada uno de los viajes, independientemente de la categoría del documento emitido para cada expedición³¹⁴.

Ya vimos que el ordenamiento jurídico de muchos países continentales, bajo influencia de la legislación francesa de 1966, distinguen y separan, de forma estricta, el fletamento del transporte en que el objeto del primero es el “*buque*” y el del segundo la “*mercancía*”³¹⁵. El fletamento es un contrato negociado entre dos partes, el transporte es un contrato entre dos partes pero con especiales derechos de un tercero (cargador y transportador y, como terceros, los porteadores del conocimiento).

Los “*services contracts*” parecen huir de esta clasificación y de esta dicotomía estricta de matriz francófona, no siendo abarcados por el título 2 de la Ley de 1966 - pues no son verdaderos “*contratos de adhesión*” - y no completan el criterio de

312 En los años 20 del siglo pasado, sólo existía el “conocimiento de embarque” como título de transporte.

313 Mientras el “*transporte sucesivo*” definido en las RHamburgo sea de mayor amplitud pues acoge, igualmente, el transporte de línea no regular (“*tramping*”), entre otros, el “*contract of affreightment*” (*CoA*), también designado por “*contrat de tonnage*”.

314 Cfr. el artículo 18 de las RHamburgo. En líneas generales, los otros documentos de transporte contienen una cláusula *Paramount* que aplica al contrato las RHg/RHaya-Visby o las RHamburgo.

315 Véase, *inter alia* en la doctrina francesa, PONTAVICE E., *Observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer*, ADMT, tome IX, 1987, pps. 11-39, DELEBECQUE, P., *Affrètement et transport maritime*, DMF 1999, p.p. 256-263, DELEBECQUE, P., *Pour une théorie du contrat de transport*, in *Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit*, Mélanges offerts à J.-L. Aubert, Dalloz, 2005, pps. 103-114 y MONTAS A., *L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport?*, Neptunus de CDMO, Volume 16, 2010, Jan.

“transporte” establecido por RENÉ RODIÈRE, aunque aquella disposición se les aplique, en la estricta medida en que sea emitido un conocimiento de embarque³¹⁶.

En los EEUU, el *COGSA de 1936* ha incorporado, genéricamente, las RHaya y, de modo idéntico, un conocimiento de embarque, emitido en desarrollo de los “*services contracts*”, quedará sujeto a la RHaya. En relación a estas, la disposición estadounidense presenta, en sustancia, únicamente la alteración relativa a la limitación de la responsabilidad del transportador, fijada en USD 500 por unidad de acondicionamiento (hoy, contenedor) o por unidad habitual del flete marítimo, en caso de las mercancías a granel.

Actualmente, el *COGSA de 1936* ya no responde a las necesidades del comercio marítimo, entre otros, del transporte de contenedores y de los documentos electrónicos y constituye un foco de tensión entre transportadores y cargadores³¹⁷.

Mientras tanto, los EEUU han participado activamente en la elaboración de las alteraciones a las RHaya (especialmente en las RHaya-Visby), pero se mostrándose poco decididos entre la vía convencional y la alteración interna del *COGSA*, en virtud de los intereses algo contradictorios entre transportadores y cargadores. De hecho, los transportadores estadounidenses - que tienen una influencia fundamental en la política nacional – soportaban la vinculación a las RHamburgo mientras que los transportadores marítimos eran defensores del protocolo de Visby (RHaya-Visby) y, así, el Congreso estadounidense ha rehusado a legislar en este marco de controversia y, por eso, falta de consenso³¹⁸.

Después de varias tentativas, entre otros, de la “*American Bar Association*”, la “*Maritime Law Association*” han decidido liderar el proceso de alteración y fue constituido un grupo de trabajo responsable por estudiar la reforma del *COGSA de 1936*³¹⁹ y avanzar con el proyecto de *COGSA de 1999*.

316 Véase DELEBECQUE, P., *Contrats de services: quelle qualification?*, Gazette de CAMP 2004, n°4 pps. 2 a 5.

317 Véase STURLEY, M., *Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States*, Texas International Law Journal 2009, pps. 427-455.

318 Véase MENDESJOHN, A., *Why the U.S. did not ratify the Visby Amendments*, JMLC 1992 y BONASSIES P., *Soixante ans après – Un nouveau COGSA américain*, DMF 1996, pps. 614.

319 A respecto del proyecto de *COGSA de 1999*, véase el Anexo III. En lo que respecta al histórico sobre el proyecto, véase STURLEY, M., *The Proposed Amendment To the Carriage of Goods by Sea: An Update*, University of San Francisco, Maritime Law Journal 2000, pps. 4-6 en que se refiere el siguiente:

“Throughout these international developments, the 1936 Act has remained substantially unchanged and thus created problems on two separate fronts. Most obviously, U.S. law has become outdated. U.S. law has also become increasingly different from the comparable laws of our major trading partners. Indeed, the latter problem is worse than the legislative record on its face suggests. While Congress has left *COGSA*'s text undisturbed, the U.S. courts have developed judicial doctrines that have brought *COGSA* (as it is applied in practice) further and further from the international understanding of the Hague Rules.

As a result, the United States today has a law governing the carriage of goods by sea that is different on its face from the laws of most of our major trading partners and different in application from the law of any country anywhere. There are many possible explanations for this unfortunate situation, but all of them essentially reduce to a simple fact: Unless those affected by the rules in question can agree on the course of action that should be followed, Congress is unwilling to act in a complex and technical field where it has little expertise and sees no opportunity for political gain. This is hardly a new problem. Seventy-five years ago, the same kind of inertia was a principal explanation for Congress's failure to ratify the Hague Rules promptly.

Much like the situation seventy-five years ago, each commercial interest has an obvious solution. The Maritime Law Association of the United States ("MLA") for many years advocated the U.S. adoption of the Visby Amendments, which would bring the United States into line with most of our major trading partners. The National Industrial Transportation League ("NIT League") and the Transportation Claims and Prevention Council (formerly the Shippers National Freight Claim Council), on the other hand, consistently called for the ratification of the Hamburg Rules, which would both update U.S. law and make the Hamburg Rules more appealing for other industrialized nations. The trouble, of course, is that these two solutions are mutually inconsistent. Although neither the proponents of the Visby Amendments nor the proponents of the Hamburg Rules have the power to enact their favored régime, each group has had the power to block the adoption of the other régime. Congress is simply unwilling to be caught in the middle of this dispute. There were attempts to resolve the deadlock. In 1987, for example, the American Bar Association called for the immediate ratification of the Visby Protocol and requested the government to consider four further changes.

The MLA endorsed the suggestion, but it collapsed when major shipper interests failed to support it. Government entities also sought solutions. In 1988, the Department of Transportation invited representatives of the various interests to a "one-day maritime cargo liability symposium" to "help resolve [the] differences of opinion and to reach an equitable solution." In 1992, the Subcommittee on Merchant Marine of the House Merchant Marine and Fisheries Committee held an "oversight hearing" to "consider[] whether our Nation might be better served with the possible adoption of one of the more recent international conventions on cargo liability." Both of these efforts simply confirmed that the industry was divided, and that there was no consensus for Congress to follow. In 1992, the MLA "convened an Ad Hoc Liability Rules Study Group to attempt to reach a commercial compromise that could be presented to Congress with consensus support from the industry." After a number of meetings and broad-based discussion with industry representatives, the Study Group adopted a Final Report in February 1995. The MLA Committee on the Carriage of Goods ("CoCoG"), sometimes in conjunction with other organizations, then sponsored a series of meetings throughout the country to enable everyone with an interest to become fully acquainted with the issues and to understand the choices that the Study Group had made. As these special meetings were drawing to a close and it was obvious that some redrafting would be necessary, CoCoG appointed a new committee to review the Study Group's work and to suggest any changes that seemed appropriate.

This Ad Hoc Review Committee agreed on a number of changes, which were incorporated into the Study Group's Report to create a Revised Final Report. CoCoG endorsed the revised proposal and recommended its adoption by the full MLA. Finally, at the MLA's 1996 spring meeting, the full MLA membership approved the proposal by an overwhelming majority. The MLA draft built on the current COGSA and the experience that has developed under it. In many respects, the proposal left existing law untouched. In other respects, the proposal simply recommended restoring U.S. law to the original understanding of the Hague Rules, rejecting inconsistent judicial doctrines that have departed from the internationally accepted intent. When genuine changes were proposed, they were in the framework established by the Hague Rules and continued in the Hague-Visby Rules.

It shall not be lawful for any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States of America and foreign ports, her owner, master, agent, or manager, to insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the obligations of the owner or owners of said vessel to exercise due diligence properly equip, man, provision, and outfit said vessel,

2. EL PROYECTO “U. S. CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT” (COGSA DE 1999)³²⁰

034. El contrato de volumen es un importante instrumento para los transportadores y para los operadores de los buques y permite ir al encuentro de soluciones en que, a lo largo del tiempo, el cargador asegurará el transporte necesario y el operador del buque garantizará el tonelaje para su flota. Las pólizas de fletamento por viaje constituirán una referencia para la evolución de los contratos de volumen del “tramping” a las líneas regulares. Es lógico que el contrato marco siga, genéricamente, conviviendo en cada una de las expediciones, que no siempre se basarán en fletamentos (o, al menos, exclusivamente) y, por eso, se intenta, a veces, utilizar los documentos de transporte en su sustitución, sobre todo, en el transporte de contenedores.

La originalidad del contrato de volumen se observa en su objeto inicial, que corresponde al tráfico de graneles y en línea no regular, pero hoy se aplica, igualmente, al transporte en línea regular, especialmente, en el tráfico de contenedores, en los términos de los “services contracts” y de la novedosa definición incluida en las RRotterdam.

El contrato de volumen, a pesar de tener una relevancia autónoma en el Derecho marítimo, sólo aparece, caracterizado en los instrumentos internacionales, en el núm. 2 del artículo 1 de las RRotterdam, tras la definición de contrato de transporte y como una de sus modalidades.

and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage, or whereby the obligations of the master, officers, agents, or servants to carefully handle and stow her cargo and to care for and properly deliver same, shall in any wise be lessened, weakened, or avoided”.

Véanse, igualmente, TETLEY W., *The proposed new Unites States COGSA: The disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law*, JMLC, vol. 30, n.,4, October 1999, pps.595, TETLEY, W., *The proposed New US COGSA*, European Transport Law 1999, pps. 415-424, STURLEY, M., *The proposed amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act: a response to English criticisms*, LMCLQ 1999, pps. 519-529, STURLEY, M., *The Proposed Amendment To the Carriage of Goods by Sea: An Update*, University of San Francisco, Maritime Law Journal 2000, pps. 1-28 y SNYDER, P., *The Proposed Ocean Shipping Reform Act of 1995: An Interim Report*, JMLC 1995, pps. 545-551. Véase el anexo III.

320 Véase el texto del proyecto de COGSA 1999, en el anexo III. A 22 de septiembre de 2010, dos miembros de la Cámara de los Representantes (JIM OBERSTAR y ELIJAH CUMMINGS), ambos del Partido Demócrata y con el apoyo de los grandes cargadores y la oposición de los grandes transportadores (*World Shipping Council*, por ejemplo), han sometido al Congreso una nueva propuesta de *U.S. Shipping Act de 2010* (H.R. 6167, in <http://www.govtrack.us/congress/billtext.xpd?bill=h111-6167>) intentando, de nuevo, establecer un régimen imperativo para los transportadores y limitando la actividad reguladora de la FMC. El texto continúa en valoración por los diversos comités del Congreso, entre otros, en el *House Transportation & Infrastructure Committee*.

Tal como viene siendo señalado por la doctrina, los antecedentes de este contrato radican en el “*contrat de tonnage*” (o “*contrat au tonnage*”) en Francia, “*contract of affreightment*” (*CoA*) o “*volumen contract*” en Reino Unido, y en el “*service contract*” en los EEUU³²¹ (véanse anexos III e IV).

En la reunión del Comité de Documentación de la BIMCO³²² realizada en Copenhague, el 10 de noviembre de 2010, fueran desarrollados los trabajos de la elaboración del *Standard Service Agreement*, correspondiendo a un contrato de volumen para contenedores. La BIMCO ha informado, entonces, que su versión final estaría disponible en abril de 2012 para ser integrada en el *BIMCO Contracts and Clauses* lo que no ha ocurrido, siendo su actual previsión de publicación el último trimestre de 2014³²³.

Las RRotterdam evolucionaron a partir de una iniciativa del CMI que fue trabajada y desarrollada en el ámbito de un grupo de trabajo de la UNCITRAL (designado por *Working Group III – Transport Law*) cuyo objetivo ha sido la creación de un régimen uniforme que sustituya la fragmentación tripartida existente entre los regímenes internacionales de la Haya, Haya-Visby y Hamburgo y la proliferación desmedida de los regímenes híbridos nacionales, con la distinción – aún más compleja – de aplicación diferenciada en los transportes exclusivamente nacionales e internacionales³²⁴.

En la fase inicial de los trabajos preparatorios de las RRotterdam, no se consideró necesario acoger una definición del concepto de contrato de volumen, lo que surgió, sólo, durante la 12ª sesión del citado grupo de trabajo, por iniciativa de la delegación norteamericana que introdujo una propuesta basada en el contrato “*Ocean Liner Service Agreement*” (OLSA) - conocido como “*service contract*” - sugiriendo inclusión en las RRotterdam, con la posibilidad de apartar algunas de las disposiciones convencionales imperativas.

Esta propuesta contemplaba una mayor flexibilidad para las partes en lo que respecta a los derechos, obligaciones y responsabilidad que atañe a los “*service contracts*” aún hoy vigentes pues se basaban en el proyecto de legislación norteamericana que todavía no ha entrado en vigor (conocido por “*COGSA de 1999*”, cfr. anexo III).

321 Véase, entre todos, GOMES, M. JANUÁRIO DA COSTA, *Introdução às Regras de Roterdão – a Convenção “Marítima-Plus” sobre o Transporte Internacional de Mercadorias*, in “Temas de Direito dos Transportes, volume I”, Almedina, Coimbra, 2010, pps.48ss.

322 BIMCO Documentary Committee.

323 Cf. el sitio <https://www.bimco.org> en octubre de 2012 lo que no se ha aún verificado al menos hasta los finales de julio de 2014.

324 Véase PROSHANTO, K. M., ABHINAYAN, B. B., *A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective*, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, September 21, 2009, pps. 5ss, 40 Journal of Maritime Law and Commerce 579, Oct. 2009 y en <http://www.cmi.org>.

Aquella propuesta defendía la libertad de las partes, casi total, de contratación cuando uno o más transportadores y uno o más cargadores fuesen parte de un contrato en que se contemplase, a lo menos, un volumen mínimo de mercancía en una serie de cargas en buques de servicios en línea regular, con un precio previamente acordado.

Siendo así, esta valoración era más amplia que la definición vigente del “*service contract*” ya que no exigía que el transportador prestase un determinado nivel de servicio o se vinculase a un determinado precio o tabla de precios - como se verá en el análisis de aquel concepto- y, también, por esa vía, tenía como consecuencia ampliar aquella definición para incorporar el tráfico de líneas no regulares.

Resulta pues es esencial empezar por analizar una segunda vía de antecedentes³²⁵ del «contrato de volumen», con el enfoque en las líneas regulares y, particularmente, al transporte de contenedores, con expresión en el *shipping* mundial (designados por *services contracts*).

Estos contratos han sido formalmente introducidos en el orden jurídico norteamericano a través del *US Shipping Act 1984*, posteriormente modificado por el *Ocean Shipping Reform Act 1998* (OSRA 1998), y hoy usados por los armadores mundiales en la mayoría de las rutas marítimas desde las rutas transpacíficas, a las transatlánticas y en los enlaces entre Europa y el Extremo Oriente, en el ámbito del transporte por línea regular.

Son verdaderos contratos de transporte con una vigencia determinada y asociados a un transporte global en volumen,³²⁶ precedidos de una negociación individual y cuyo contrato permanece confidencial (siendo, sin embargo, dado conocimiento a la entidad reguladora norteamericana, la *Federal Maritime Commission* o FMC).

325 La primera vía de antecedentes es el contrato de volumen para el transporte de los gráneles (líquidos y sólidos) que fue utilizado y desarrollado desde finales de los años 70 y inicios de los años 80.

326 Cf. MARLOW, P., RAWINDARAN, N., *Service contracts – An instrument of international logistics supply chain: Under United States and European Union regulatory frameworks*, ELSEVIER, Cardiff University, en www.sciencedirect.com. La modificación de la legislación en 1998 ha tenido como fundamento, por un lado, la necesidad de convertir estos contratos confidenciales ya que, hasta ese momento y en la versión original de 1984, los términos esenciales de los contratos eran de divulgación pública – así como los precios practicados, las rutas y los servicios englobados y asumidos por las partes - y, por otro, la obligación de los contratos deberán ser celebrados individualmente (o sea, rechazar o alejar los contratos de adhesión). La publicidad de los contratos ha llevado, igualmente, al intento de aplicación de la dicha cláusula “*crazy eddie*” (o cláusula *me-too*) según la cual se exigiría tratamiento igual para todos los cargadores, independientemente, de sus características y situación en el mercado. De hecho, el tratamiento diferenciado para cuestiones aparentemente similares de los cargadores al respecto a los precios practicados y condiciones de prestación de servicios ha sido siempre entendido en los EEUU como condición esencial para un mercado justo lo que implicó la revisión de 1998. Entretanto, el *US Senate COGSA 99 – Carriage of Goods by Sea Act – 24th of September 1999*, no ha venido a cambiar este régimen, y el *service contract* fue definido por remisión para el precedente *US Shipping Act 1984* en la versión dada en 1998. La definición es, de acuerdo con la FMC, la siguiente: “*A service contract is a contract, other than a bill of lading, between a shipper and an ocean common carrier or an ocean common carrier agreement in which the shipper commits to provided a certain minimum quantity of cargo over a fixed*

Conviene recordar que, en los últimos veinte años, el mercado de transporte marítimo se ha debatido entre los siguientes tres importantísimos temas de la economía mundial: (1) el crecimiento de la concentración vertical y horizontal del negocio; (2) una mayor sofisticación de los transportadores para atender la economía mundial con cadenas logísticas cada vez más eficientes y; (3) el exceso de capacidad operacional de la industria marítima (en parte, debido a las ayudas estatales y al proteccionismo a la construcción naval y a la operación de la respetiva flota)³²⁷.

En la actual versión del *US Shipping Act 1984*, en la sección 3 párrafo (19), vigente en los EEUU, el *service contract* está definido de la siguiente forma: (traducción de nuestra responsabilidad)

«*Service contract*» es un contrato escrito, que en un simple conocimiento de embarque o recibo, entre uno o más transportadores y un cargador común oceánico (“*ocean common carrier*”) o un acuerdo entre dos o más transportadores comunes oceánicos en el cual el cargador o transportadores se vinculan a proveer un cierto volumen o parte de mercancía en un determinado período de tiempo y el referido transportador o el acuerdo determinan un cierto precio o tabla de precios y un determinado nivel de servicio, como sea asegurarse el espacio, el tiempo de tráfico, la rotación de los puertos o servicios de idénticas características. El contrato puede establecer las consecuencias del no cumplimiento del contrato por las partes».

Además de esta definición, importa retener la definición de *ocean common carrier* (transportador común oceánico) - que tiene como presupuesto la operación de buques (*vessel-operating*) - la de *non-vessel operating common carrier* (por contraposición con la anterior) y aún la definición de *shipper* (cargador) que abarca las siguientes entidades:

- (1) Dueño/patrón de la carga (cargador y vendedor, normalmente);
- (2) La persona en beneficio de la cual el transporte es ejecutado;
- (3) Destinatario de la mercancía (comprador);
- (4) Una asociación de transportadores; o
- (5) El intermediario (agente) del transporte marítimo (*ocean transportation intermediary* que puede ser *ocean freight forwarder* o *non-vessel operating common carrier*) que es, por su vez, responsable por el pago de todos los encargos y costos contemplados en el *service contract* o en el *rate contract*.

El nuevo proyecto de *COGSA de 1999* (véase anexo III) ha venido a regular el régimen de los “*services contracts*” de forma distinta, abriendo la puerta a una amplia libertad contractual y, en esa medida, constituye una expresiva alteración en el plano jurídico y, también por eso, motivo de una gran controversia.

period of time and the ocean common carrier or the ocean common carrier agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined level of service”. En 46 C.F.R. § 530.3(q).

327 Cf. DAVID. B. VELENGA, *The Ocean Shipping Reform Act of 1998*, en el sitio allbusiness.com.

En el proyecto, el artículo 3.8 de las RHaya es sustituido por el artículo 7.h.1, consagrándose, ahora, un método “*two way mandatory*”³²⁸, o sea, los límites de la libertad contractual cubren las obligaciones y las responsabilidades del transportador pero, igualmente, del cargador³²⁹.

Aunque el proyecto no haya procedido a una nueva definición, remitiéndose³³⁰ para el concepto incluso en el *Shipping Act* de 1984, se ha contemplado una excepción derogatoria para los “*services contracts*”, previendo el artículo 7.j. la siguiente mención:

“Neither subsection (h) nor of this section applies to a provision of a service contract to the extent that the provision affects only the rights and liabilities of the parties who entered into the service contract”.

Esta excepción permite así que las partes puedan derogar el régimen imperativo del proyecto, lo que ha venido a influir, decisivamente, en la propuesta de la delegación norteamericana en los trabajos preparatorios de las RRotterdam.

El proyecto consagra la distinción entre el transportador contractual (“*contractual carrier*”) y el transportador actual o efectivo (“*performing carrier*”). El concepto de transportador marítimo (“*maritime carrier*”) puede abarcar esta última figura. La distinción se plantea entre la parte contractual y el transportador real en el segmento respetivo. Así, en el arco espacial del contrato – deseablemente, “*puerta a puerta*” y donde resultó la influencia sobre las RRotterdam - el transportador contractual es responsable de todo el contrato, independientemente de las subcontrataciones que efectúe³³¹.

Las obligaciones del transportador están, claramente, previstas en el proyecto. El transportador contractual y el transportador marítimo deben ejercer la diligencia

328 Este método es idéntico al seguido en el núm. 2 del artículo 79 de las RRotterdam.

329 El artículo 7 .h.1 del proyecto del COGSA de 1999 dispone el siguiente: “*Any provision in a contract of carriage relieving a carrier or ship from liability for loss of, for damage to, or in connection with goods from negligence, fault, or failure in the duties and obligations under this Act, or reducing such liability otherwise than as provided in this Act, is unenforceable as contrary to public policy. A benefit-of-insurance clause in favor of a carrier, or similar clause, shall be considered, for purposes of paragraph (1), to be a provision relieving a carrier from liability*”.

330 El artículo 2 .a.11 refiere el siguiente: “*The term “service contract” has the meaning given that term by section 3(21) of the Shipping Act of 1984 (46 U.S.C. App. 1702(21))*”.

331 Sección 2.a.2.: “*The term “contracting carrier” means the party who enters into a contract of carriage with a shipper of goods*”.

Sección 2.a.3: “*The term “performing carrier” means a person— (i) that performs, undertakes to perform, or procures to be performed any of a contracting carrier’s responsibilities under a contract of carriage; but (ii) only to the extent that the person described in clause (i) acts, either directly or indirectly, at the request of, or under the supervision or control of, a contracting carrier, regardless of whether that person is a party to, identified in, or has legal responsibility under the contract of carriage*”.

Sección 2.a.5: “*The term “ocean carrier” means a performing carrier that owns, operates, or charters a ship used in the carriage of goods by sea*”.

debida para colocar el buque en estado de navegabilidad antes o en el inicio del viaje³³². El transportador efectivo debe, aún, proceder de modo apropiado y diligente para la recepción, embarque, mantenimiento, estiba a bordo, acondicionamiento, transporte, manipulación, desembarque y entrega de la mercancía³³³.

La obligación de entrega de la mercancía es aplicable, en el proyecto, al transportador. En términos similares al artículo 4.2. de las RHaya, el transportador puede beneficiarse de “*excepciones*”, manteniéndose casi el mismo elenco, aunque la falta náutica sea, ahora, bastante más limitada³³⁴ ya que el transportador no puede, por lo menos, directamente, recibir sus beneficios. Sin embargo, cabe a los reclamantes de la mercancía probar que la pérdida o el daño en las mercancías han resultado de falta náutica³³⁵. En lo que respecta al incendio, está limitado al siniestro a bordo del buque, y la falta personal del transportador marítimo o del transportador contractual sigue, precisamente, el régimen de las RHaya³³⁶.

Además, al contrario de lo que se concreta en las RHaya/RHaya-Visby, en los “*services contracts*”, las obligaciones del transportador pueden ser atenuadas por la voluntad de las partes, entre otras, la obligación de colocar el buque en estado de navegabilidad lo que no deja de implicar una fuerte oposición frente a los estándares internacionales exigibles en lo que respecta a la seguridad marítima.

La libertad contractual es mucho más amplia que en las pólizas de fletamento en que, por ejemplo, la navegabilidad, al menos, en el inicio del viaje, no está sometida al libre arbitrio de las partes. Respecto a las obligaciones del transportador sobre las mercancías, ese documento puede, sin duda alguna, consagrar cláusulas exoneratorias en beneficio del transportador lo que, en muchas de las situaciones, son de difícil oposición por los cargadores que puedan ser, efectivamente, la parte más débil.

El límite de responsabilidad del *COGSA de 1936* era bastante bajo y, por eso, criticado por los cargadores. En el proyecto del *COGSA de 1999* (véase anexo III), se ha introducido la llamada “*container clause*”³³⁷, incrementando el grado de responsabilidad (para 666.67 DTS por kilo y 2 DTS por bulto)³³⁸.

Además de eso, se ha introducido la figura de la falta “*indisculpable*” que pretende abarcar la mayoría de los elementos presentes en el concepto de “*dolo eventual*”³³⁹. Sin embargo – y una vez más – las partes pueden acordar elevar o bajar el grado de

332 Sección 6.a del proyecto de COGSA de 1999.

333 Sección 6.b del proyecto de COGSA de 1999.

334 Sección 9.c.1 del proyecto de COGSA de 1999.

335 Sección 9.d.2 del proyecto de COGSA de 1999.

336 Sección 9.c.2 del proyecto de COGSA de 1999.

337 Sección 9.h.2 del proyecto de COGSA de 1999.

338 Sección 9.h.1 del proyecto de COGSA de 1999.

339 Sección 9.h.3.D.i del proyecto de COGSA de 1999.

responsabilidad previsto. En el Derecho internacional vigente que sigue el régimen “*one way mandatory*”, las partes pueden aumentar la responsabilidad del transportador pero no lo pueden reducir³⁴⁰.

Otro aspecto muy importante en el proyecto es el relativo a la cuestión de las cláusulas de jurisdicción y compromisorias y, en términos generales, a la competencia del foro, teniendo en presente la jurisprudencia vigente.

En el caso *Sky Reefer*³⁴¹, el Supremo Tribunal de los EEUU ha hecho una interpretación restrictiva sobre la aplicación del artículo 3.8 del *COGSA de 1936* (cambiando la decisión anterior del caso *Indussa Corp. v. S.S. Ranbor*), declarando que la cláusula compromisoria del conocimiento de embarque era válida y conforme al COGSA, rehusándose a aplicar el dicho artículo 3.8 como “*norma de aplicación necesaria*”. En un país con una influencia determinante de grandes cargadores, las críticas fueron muy agrias a esta jurisprudencia. Con el intento de salvaguarda de las consecuencias futuras en las decisiones de los tribunales, el proyecto de *COGSA de 1999* vino a consagrar una posición muy cercana a las RHamburgo, aunque con una enorme flexibilidad para los “*services contracts*”.

En los términos del proyecto, los reclamantes de la mercancía pueden intentar una acción contra el transportador ante el tribunal con diferentes ubicaciones (en que las cláusulas de jurisdicción y compromisorias no son exclusivas) respecto del puerto de embarque o de desembarque, lugar de recepción o de entrega de la mercancía, domicilio principal del transportador, lugar de celebración del contrato de transporte o al lugar indicado en la cláusula de jurisdicción o en la cláusula compromisoria.

Entre tanto todos los locales tendrán que, forzosamente, situarse en los EEUU, constituyendo ello una buena defensa para los cargadores estadounidenses, y ciñendo, igualmente la exclusividad de las cláusulas, en términos generales. Además de eso, en cuanto a los “*services contracts*”, las partes pueden concertar en una cláusula de jurisdicción o en una cláusula compromisoria la ubicación fuera de

340 Cuanto a la cláusula de jurisdicción, el artículo 3 .8 de las RHg no tiene por objeto regular la cuestión de la validez de la cláusula de competencia o de la cláusula compromisoria del conocimiento, pues es la ley nacional que se aplica. Sin embargo, en la decisión del caso *Indussa Corp. v. S.S. Ranborg* del tribunal de recurso de Nueva York se ha decidido que una cláusula de competencia incluida en un conocimiento era contraria al artículo 3 .8 del COGSA de 1936. El fundamento radicó en que dicha cláusula configuraba un obstáculo sustancial en el entorno de la responsabilidad de los transportadores permitiendo a estos asegurar condenas menos severas que aquellas que los reclamantes de las mercancías hubiesen podido pedir frente al tribunal adecuado. Esta ha sido la jurisprudencia casi unánime de los tribunales norteamericanos, hostiles a las cláusulas de jurisdicción. Véase el caso 1967, AMC (589) y, igualmente, BONASSIES P., “*Cour suprême des États-Unis*”, 19juin1995, Navire “*Sky Reefer*”, DMF 1995, pps. 933.

Véase, igualmente, la sentencia en el caso “*State Establishment for Agricultural Product Trading*” v. *M/V Wesermunde*, 838 F.2d 1576 (8th Cir 1988) y los textos G. Gilmore & C. Black, “*Law of Admiralty 125*”, n. 23 (1957) y G. Gilmore & C. Black, “*Law of Admiralty 145*”, n. 47 (2d ed. 1975).

341 Véase BONASSIES P., *Cour suprême des États-Unis, 19 juin 1995, Navire Sky Reefer*, DMF 1995, pps.932-938 y STURLEY, M., *Overruling Sky Reefer in the international Arena: A Preliminary Assessment of Forum Selection and Arbitration Clauses in the New UNCITRAL Transport Law Convention*, JMLC 2006, pps. 1-21. 19 juin 1995.

aquellas localizaciones, consintiendo, el proyecto *COGSA de 1999*, en una libertad contractual para elegir el tribunal competente, ya sea en judicial o arbitral³⁴².

Otra cuestión que se puede plantear afecta a la regulación de los conflictos emergentes entre los conocimientos de embarque emitidos y aquel tipo de contratos, en que es indispensable comprenderse si la libertad contractual está constreñida en relación a terceros (porteadores del conocimiento u otros intervinientes que no sean partes en el contrato de transporte), situación ésta que el proyecto no prevé, por lo menos, de forma expresa.

El texto consideró una amplia libertad para los “*services contracts*”, sin límite, que abarca la colocación de un buque en buenas condiciones de navegabilidad por parte del transportador y la disponibilidad por el cargador de la información sobre el transporte de mercancías peligrosas, siendo aún más relevante entender si la cláusula derogatoria podrá (o no) aplicarse a terceros (que no el propio cargador).

Esta cuestión no ha merecido una respuesta clara en el proyecto y, en una interpretación analógica fundada en la distinción y en la relación entre la póliza de fletamento y el conocimiento de embarque³⁴³, la libertad contractual, en aquel tipo de contratos, sólo se aplica a las relaciones entre el cargador y el transportador que son, además, las dos partes contratantes, excepto si los terceros expresamente lo consintieren³⁴⁴. No sucediendo así, el régimen imperativo se aplica automáticamente cuando el porteador del conocimiento sea distinto del cargador.

Actualmente, es práctica común la adopción de una cláusula (designada por “*bills of lading*”) que regula la relación entre los dos títulos y, en general, consagra la prevalencia del conocimiento sobre el contrato, sea para la relación inter partes, o sea ante terceros. Esta cláusula viene recogida por la posición doctrinal expuesta.

Sin embargo, no existiendo este tipo de cláusula, la solución puede no ser pacífica y oscilar de un lado a otro: de acuerdo con la teoría francesa del “contrato marco o cuadro” (“*contrat-cadre*” o, en portugués, “*contrato-quadro*”), la normativa base debe prevalecer y, como tal, en perjuicio del conocimiento, aunque, se pueda añadir que, a veces, se admite la prevalencia excepcional del articulado de cada viaje sobre el contrato base. De acuerdo con otra óptica (y también para los países que no conocen el contrato marco), el conocimiento tiene naturaleza imperativa (y especial) y debe prevalecer sobre el contrato³⁴⁵.

342 Sobre este punto, véanse los artículos 67 y 75 de las RRotterdam.

343 Sección 2.a.6.ii del proyecto de COGSA de 1999.

344 Véase HOU, WEI, *ibidem*, pps. 75ss.

345 Véase la publicación de la FMC, “*The impact of the ocean shipping reform act of 1998*”, pps. 51ss que refiere el siguiente:

“*Section 8 (a) (1) (E) of the 1984 Act requires that carrier tariffs “include sample copies of any loyalty contract, bill of lading, contract of affreightment, or other document evidencing the transportation agreement.” As indicated in our study, many carrier tariffs now serve as the source of common elements affecting or incorporated by reference in service contracts. The 1984 Act does not specifically address the relationship between tariffs or boilerplate bills of lading issued by ocean*

El régimen actualmente aplicable a los “*services contracts*” nada dispone sobre la posibilidad de la derogación de las materias sujetas al régimen imperativo – entre otros, las obligaciones y la responsabilidad que caben al transportador – pero obliga a mencionar la tasa de flete y el volumen de mercancía a transportar.

La cláusula “*bills of lading*” (que integra el contrato en la mayoría de los casos) impone la prevalencia del conocimiento de embarque, respetándose las obligaciones y responsabilidades del transportador impuestas por el régimen imperativo. No obstante, tratándose de materias en las que sobresale la temática de la responsabilidad – como es, la “*forum clause*” – el régimen tiende a ser diferenciado según se trate de una de las partes en el contrato o de un tercero porteador del conocimiento.

En un caso jurisprudencial inédito de 2009 ante el *New York’s Southern District*³⁴⁶, el contrato integraba una cláusula compromisoria pero había una cláusula en el conocimiento que atribuía al *New York’s Southern District* la competencia exclusiva. El reclamante era el propio cargador, parte en el contrato, y, según el juez, el conocimiento emitido se comportaba como un simple recibo, no añadiendo nada al transporte, manteniéndose las obligaciones del contrato base en las relaciones inter partes.

A su vez, en posición contraria, en el caso jurisprudencial *Calchem Corp. v. COSCO*³⁴⁷, el contrato previa una cláusula compromisoria y el conocimiento contenía una cláusula de competencia. Según el juez, las cuestiones litigiosas

common carriers and their service contracts. Many carrier service contracts provide that, where service contract terms conflict with bill of lading terms, the bill of lading will prevail. However, absent such provisions, there may include terms which are not consistent with particular service contract terms, such as those relating to carrier liability for loss or damage. In instances in which carrier bills of lading issued for shipments of cargo booked pursuant to a service contract. In such instances, it may be unclear which document would govern. This may be an issue appropriately addressed through legislation”.

El proyecto de COGSA de 1999 nada dispone sobre esta materia de conflictos de normas.

346 Véase “*Fall 2001*” de «*Client Alert*», redigido por DE ORCHIS, WALKER & CORSA, en el sitio <http://www.marinelex.com/marinelex/indexhome.cfm#/page/category/updates/client-alert/> apud HOU, Wey, *idem*, pps. 77ss. que refiere lo siguiente:

“In a suit filed in New York’s Southern District involving loss of a container, the service contract read that “except as otherwise provided herein” cargo shipped pursuant to the contract would be subject to the carrier’s bill of lading. It also provided, however, that all bills of lading must be claused “Cargo Shipped Pursuant to Service Contract.” It turned out that the service contract contained an arbitration clause, but the bill of lading that would have been issued contained a clause providing for bringing suit exclusively in Southern District Court of New York. Since the service contract contained an express arbitration clause, the Court relied heavily on the “except as otherwise expressly provided herein” language of the contract in ruling that the dispute was subject to arbitration. Moreover, because the plaintiff was also the shipper who signed the service contract, the Court likened the circumstances to a charter party and ruled that the bill of lading was “a mere receipt as between the parties” and did not perform the additional function as a contract for the carriage of the goods”.

347 Véase in *Fall 2007* de «*Client Alert*», DE ORCHIS, WALKER & CORSA, en el sitio <http://www.marinelex.com/marinelex/indexhome.cfm#/page/category/updates/client-alert/>.

respecto del daño y el retraso en la mercancía deben ser reguladas por el conocimiento por lo que éste debe prevalecer sobre aquel³⁴⁸.

La falta de flexibilidad en las decisiones jurisprudenciales sobre el régimen vigente puede perjudicar y aumentar los costes con la utilización de los “*services contracts*” (sobre todo, en las líneas regulares de los EEUU) y, del lado del transportador, es indispensable la defensa de una interpretación coherente y sólida de la relación entre el contrato y el conocimiento de embarque, a la luz de la voluntad de las partes, en lo que respecta tanto a las partes como a los terceros.

Como ha sido ampliamente indicado, en el Derecho positivo y en términos históricos, la libertad contractual del conocimiento y de otros documentos de transporte ha sido limitada para evitar los abusos del poder de negociación de los transportadores - que no ha sido completamente superada con las RHaya sobre todo debido al abuso de la figura de la “*negligencia*” por la que el transportador puede eximirse de sus responsabilidades.

No obstante, con la emergencia de los “*services contracts*” en 1984 y con su progresiva utilización, se cuestiona si el legislador no deberá, de nuevo, intervenir para equilibrar los intereses de las partes y cual es la mejor forma de hacerlo dada la amplia desregulación que se percibe en el texto.

El proyecto de *COGSA de 1999* ha constituido una verdadera novedad, otorgando una amplia libertad a los “*services contracts*” que asumen, hoy, un interés fundamental en las líneas regulares de contenedores. Paradojicamente, se asiste a una transfiguración de aquel tipo de contratos de granel para los contenedores, del “*tramping*” para la línea regular y, este universo de tráfico, no consigue operar en un esquema o entorno restringido, dada la diversidad de cláusulas y, por eso, viene a revolucionar el régimen imperativo tradicional de las líneas regulares.

Como es conocido, durante los trabajos preparatorios de las RRotterdam, la delegación norteamericana propuso la inclusión de este tipo de contratos en el nuevo convenio, bajo la designación de “*contratos de volumen*”. De este modo, ha sido así que, en las RRotterdam, la libertad contractual³⁴⁹ fue abierta al contrato de volumen (bajo línea regular), lo que ha provocado una revolución al nivel jurídico. Sí, para los grandes cargadores, su capacidad negociadora aún les permite equilibrar los términos finales del acuerdo, eso no ocurre para los pequeños y medios cargadores en su relación con los transportadores.

348 En el proyecto de COGSA de 1999, esta cuestión no es solucionada.

349 Véase RUIZ SOROA, J. M., *La responsabilidad del transportador marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam. Un guía de urgencia*, in Revista de Derecho del Transporte, Rdt, 2010, núm.4, pps. 33-34 en que el autor clasifica el concepto de contrato de volumen de las RRotterdam amplísimo y escasamente exigente. Y refiere que el mayor problema consiste en su aplicación a los terceros destinatarios de las mercancías que no son partes en el contrato de volumen. Por ejemplo, estos pueden ser pequeños importadores a quién cabe una parte poco expresiva de la carga transportada. El núm. 5 del artículo 80 intentó promover alguna protección a estos importadores de pequeñas cantidades.

Respecto al contrato de volumen en las RRotterdam, hay que reconocer la libertad contractual y hay que precisar sus límites, teniendo gran impacto en ella la evolución en los EEUU de América, más del proyecto de *COGSA de 1999* que del propio Derecho vigente o de los casos tratados por la jurisprudencia.

Aunque se haya verificado su influencia en la definición de los contratos de volumen de las RRotterdam, los “*services contracts*” son hoy utilizados esencialmente en las líneas regulares de contenedores lo que contrasta con la ambigüedad de la intención de consagración de la definición de contrato de volumen en las RRotterdam, aún muy anclada al “*contract of affreightment*” (*CoA*) o al “*contrat de tonnage*”, utilizados en los de granel y en los de “*tramping*” (véase anexo IV).

Recuérdese que la definición de “*service contract*” vigente y establecida en el OSRA de 1998³⁵⁰ exige una cierta secuencia o rotación de los puertos lo que significa que se trata de una línea regular, dejando atrás el transporte de granel por línea no regular.

El contrato de volumen, a pesar de haber “*importado*” una definición similar, no ha sido capaz de separar lo que correspondía al transporte de granel y lo que correspondía al transporte de contenedores. Con ello, se viene a consagrar el sustituto de las líneas regulares de carga general del transporte bajo conocimiento, defendidas por el régimen imperativo desde los años 20 del siglo pasado. Es lo que, comúnmente, se llama “*desreglamentación*” del tráfico sin, todavía, haber una “*regulación*” suficientemente fuerte que pueda resolver, de forma pronta e imparcial, las dudas levantadas por los pequeños cargadores que tienen poco poder negociador.

La principal dificultad de la definición de las RRotterdam no es tanto la cuestión cuantitativa como la sumisión de los diferentes tráficos a ella, en función de las exclusiones del artículo 6: el contrato de volumen sólo es regido por las RRotterdam si no hubieren fletamentos (o figuras similares de arrendamiento de espacio a bordo) y, aun así, e beneficia de un amplio régimen derogatorio, muy a la manera del proyecto del *COGSA de 1999* (que aún no ha entrado en vigor en los EEUU).

En nuestra opinión, la amplitud de la definición de “*contrato de volumen*” que viene a ser establecida en las RRotterdam perjudica gravemente la evolución tradicional de los regímenes duales de la línea regular y de la línea no regular, aunque la Convención sólo se aplique, tendencialmente, a los tráficos de línea regular. Este régimen era, tendencialmente imperativo y con una amplia capacidad derogatoria permitida para aquel tipo de contratos, con lo que se iba a caer en el mismo sistema dispositivo en que se basa la libertad negocial de las partes.

De hecho, no es así pues los contratos de volumen son, muchas veces, verdaderos contratos de adhesión en los que existe una diferente capacidad negocial de las partes y que no es equilibrada por los poderes públicos ya que, además, no existe una entidad de regulación global o, por lo menos, entidades de regulación regionales que

350 “*A written contract to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or the agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port party*”.

permitan, en muchos espacios económicos mundiales, coordinar muchas de las acciones de regulación, como lo hace la FMC norteamericana.

Estamos frente a una verdadera “*desreglamentación*” sin “*regulación*”, lo que cobra importancia en el mundo actual que pone en tela de juicio el propio comercio internacional. Con anterioridad y como presupuesto, el legislador, sea nacional o internacional, no puede omitir de sus obligaciones, o alejarse de sus funciones inherentes al poder político, sea por vía directa (la ley) o indirecta (la regulación).

Ya no se trata, solamente, de la legislación. Se está reconociendo una amplia libertad a las partes, las condiciones de mercado y los comportamientos de las partes tendrán, necesariamente, que ser evaluados por una entidad de supervisión, con o sin publicitación general de parte de los elementos del contrato, a condición de que aquella entidad reguladora tenga los necesarios poderes sobre todo en lo que atañe a la intervención en las empresas y, por esa vía, en el mercado.

3. EL DESARROLLO DE LOS CONTRATOS DE VOLUMEN EN LA CARGA EN CONTENEDORES

035. Desde mediados de los años 80 del siglo pasado, que los transportadores oceánicos utilizaran los “*contratos de volumen*” (en la versión de “*segunda vía*”, es decir, para las líneas regulares) como instrumentos contractuales con los cargadores y con la mayoría de los transportadores que no operan directamente buques (NVOCC’s) teniendo un objetivo mercantil muy específico: bajar los fletes, garantizar la utilización de la flota y asegurarse el transporte de grandes cantidades para un número relativamente reducido de clientes³⁵¹.

Actualmente, se estima que alrededor del 90% del transporte de contenedores son titulados por contratos de volumen por una de las partes de la cadena logística, teniendo en cuenta que este tipo de contratos prevé determinadas reducciones para los cargadores como contrapartida por la garantía de un determinado volumen de mercancía transportada en un cierto período de tiempo.

Los contratos de volumen contienen, también, disposiciones especiales en lo que concierne a la responsabilidad por los daños en las mercancías, sin perjuicio de conocer que, en la mayoría de las convenciones aplicables al transporte marítimo, están previstos los límites mínimos imperativos de responsabilidad del transportador.

351 Véase MARCH, DAN, *Ocean freight rates – is the future in the futures market?*, 23/08/2012, in sitio <http://theloadstar.co.uk/ocean-freight-rates-is-the-future-in-the-futures-market>.

El contrato de volumen, para líneas regulares, al permitir “*derogar*” un régimen tradicionalmente imperativo - disminuyendo el régimen de derechos, obligaciones y, consecuentemente, de responsabilidades, esencialmente, en beneficio de los transportadores - es contrario a todo lo que ha sido la evolución del transporte marítimo para líneas regulares. En la práctica, la libertad total de los transportadores para derogar un régimen convencional imperativo en el tráfico de línea (entre otros, en las RRotterdam), permite destruir, en su caso, el equilibrio tradicional entre los intereses de aquellos y de los cargadores, como ha existido desde hace más de 100 años.

Por eso, es esencial que la libertad contractual sea limitada por determinadas condiciones que repongan el equilibrio como forma de evitar que los transportadores transfieran su responsabilidad a los cargadores y a sus aseguradoras³⁵². En caso de alejarse la hipótesis de una amplia derogación en beneficio del transportador, habría otra posibilidad que consistiría en la transferencia de parte de la responsabilidad del transportador contractual a sus aseguradoras. Veamos si esta solución tendría como consecuencia una disminución de los costos del transporte.

La cuestión que se plantea hoy tiene que ver con la cadena contractual que se genera desde los grandes transportadores oceánicos (que, al total, son armadores de conjuntos de buques) y que fletan las embarcaciones (en general, por tiempo) a los operadores logísticos sin flota, conocidos por NVOCC’s³⁵³.

Verificando una disminución muy agresiva de los costes, los armadores intentan atraer los NVOCC’s (particularmente, los pequeños y medios no fidelizados a los mayores armadores), proponiéndoles una nueva relación contractual en los siguientes términos:

352 Véase BAATZ, Y., DEBATTISTA, C., & LORENZON, F. (et al.), *The Rotterdam Rules – A Practical Annotation*, Informa Maritime & Transport, Londres, 2009, pps. 109-247.

353 Véase, *inter alia*, *Comments of UPS regarding Federal Maritime Commission Regulations on NVOCC negotiated rate arrangements*, March 26 2012, UPS Ocean Freight Services Inc, FMC, 2012. En este parecer de J. Michael Cavanaugh, consejero de la UPS cuyo objeto fue la propuesta de la FMC sobre los “*Negotiated Rate Arrangements*” (NRA’s), la UPS sugiere cuatro modificaciones al programa para promover una mayor competitividad y eficiencia en la prestación de servicios, que beneficiase, simultáneamente, los NVOCC’s y los cargadores, reduciendo los costos administrativos. Refiere que la UPS ha sido creada en 1907 y es hoy la mayor empresa de distribución de carga envasada en el mundo, operando más de 10.000 camiones y otros vehículos y más de 500 aeronaves y que ha iniciado las operaciones, como NVOCC, en 2001. De particular importancia es lo que se refiere en este documento, a propósito de las RRotterdam: cuando entren en vigor, los límites de los NRA’s de la legislación nacional estadounidense deberán permitir los “*carrier shipper agreement*” (o sea, los acuerdos entre los NVOCC’s y los cargadores que reduzcan los fletes) por forma a duplicar los contratos de volumen regidos por las RRotterdam ya que, actualmente, la única hipótesis para la contractualización de los NVOCC’s reside en el relleno del contrato tipo de la FMC “*Non Vessel Operating Common Carrier Service Arrangement*”. Si el contrato de volumen fuera incluido, autónomamente, en las NRA’s, incrementará la eficiencia y disminuirá los costos administrativos. Si refiere que el NVOCC no se constituye en un verdadero armador cuando utiliza los buques fletados a tiempo y ha sido ese el fundamento para instituirse un régimen equivalente al de los cargadores. En síntesis y ya lo afirmamos: “opera un buque” quién detenta su gestión náutica.

(1) Disminución de la responsabilidad del armador y, en algunos casos, proponiendo, inclusive, que los NVOCC's pasen a contestar, asumiendo la posición jurídica del armador respecto a reclamaciones de los interesados en las mercancías (con los límites determinados por las RRotterdam), obstando, así, a que sus aseguradoras puedan ejercer el derecho de subrogación contra el armador. Normalmente, cuando el asegurador paga una indemnización respecto a las averías en las mercancías, se sustituye en los derechos del asegurado (cargador) contra la persona comprometida con la ocurrencia del siniestro (armador). Operaría, así, la subrogación del asegurador sobre los derechos del cargador contra el armador. En este caso, se limita el ejercicio del derecho de subrogación de aquello sobre esto (es decir, el transportador contractual u operador logístico asumirá la posición del armador, impidiendo el derecho de subrogación sobre esto); y

(2) En contrapartida, daría lugar a una disminución sustancial de los fletes a pagar por los NVOCC's y con una garantía temporal.

En la práctica, *ab initio*, todo indicaba que esta relación jurídica entre los transportadores oceánicos y los NVOCC's en nada vendría a afectar, por lo menos, directamente, a los cargadores y los destinatarios. No obstante, a pesar de que los interesados en la carga declaren, a menudo, que los límites de responsabilidad son inferiores a los previstos en otros convenios internacionales sobre el transporte (entre otros, sobre el modo terrestre), son, aun así, muy superiores a los previstos por las RHaya-Visby y por las RHamburgo.

Sin embargo, en caso de que las aseguradoras incrementasen las primas más que al proporcionalmente supuesto descenso de los fletes, el resultado podrá ser negativo para los últimos elementos de la cadena, es decir, cargadores y destinatarios que, así, pueden ser los principales perjudicados con aquella relación jurídica ajena.

La mayor preocupación comercial de los NVOCC's y de los cargadores incide, hoy, en la volatilidad de los precios de los fletes y, por eso, las multinacionales de implantación mundial (como la UPS o la DHL) están estudiando la forma de considerar instrumentos de indexación de los fletes junto con los destinatarios y los transportadores como modo de garantizar una situación económica más estable.

De este modo, un creciente número de empresas ha empezado a ofrecer una opción contractual de transporte intercontinental más estructurada de medio y de largo plazo, aplicando fórmulas de indexación de los precios ofrecidos, incluyendo los valores de flete futuros del transporte, por tipo de mercancía y por destinos (algo semejante al que ya se usa con la "Worldscale" en el transporte de los derivados del petróleo o refinados).

Para adentrarse por esta línea de acción, conviene percibir si la evolución del flete de la carga contenedorizada es semejante a la evolución del flete de las materias primas ("*commodities*"). En principio, lo que se pretende es evitar la inestabilidad de los precios de los fletes, fijando tablas de actualización por referencia a determinados elementos externos pero que, al primer análisis, son diferentes de las "*commodities*" y, particularmente, del mercado de los petróleos y de refinados.

Desde una perspectiva complementaria, es necesario que los cargadores y los NVOCC's celebren un número creciente y significativo de contratos de volumen (designados, también, por "*services arrangements*"), que son contratos de media y de larga duración que permitirán la estabilización de los precios, junto con la garantía de determinados volúmenes de transporte.

Con todo eso, hay diversos obstáculos que se ponen frente a ese ascenso contractual tan deseado, singularmente, los siguientes:

(1) la naturaleza legal de estos contratos aún no está bien estabilizada en los términos jurídicos (esta es una de las razones por la que alguna doctrina propugna la adopción de las RRotterdam);

(2) después, porque los contratos de volumen aún no tienen una aplicación general a nivel mundial y la publicitación de los precios del flete y de las cantidades de mercancía indexadas al contrato global es despreciable y no existen, en general, entidades reguladoras regionales, con excepción de la FMC;

(3) en suma, porque el flete aceptado entre las partes, y tomado casualmente como referencia, puede ser afectado con severidad cuando una de las partes salga perjudicada en el contrato, incluso si ello acontece por causas fortuitas o circunstanciales.

Es necesario entender que, cuando los valores del flete bajan, los expedidores y cargadores incrementan los volúmenes e intentan ganar nuevas cargas. En contrario, cuando los valores del flete suben, los transportadores alzan las sobretasas para reserva del espacio a bordo. Por ejemplo, en 2010, un descenso repentino de la capacidad de transporte de la flota disponible ha implicado un ascenso vertiginoso de los precios del flete, aumentando las sobrestadías en los puertos, lo que ha coincidido con la presión de los transportadores para la negociación de los nuevos contratos.

Los contratos "*win-win*" (o doblemente ventajosos) tienden a esfumarse en el mercado volátil de las "*commodities*" y también en el mercado de contenedores, funcionando anteriormente de forma cíclica, que, cada vez, beneficiaba a una de las partes, en una especie de "*push-pull*". La interconexión entre un contrato de volumen y un índice³⁵⁴ es, ciertamente, una de las formas de asegurarse que no existan, en principio, ganadores ni vencidos, cualquier que sean las condiciones del mercado, tanto para expedidores y cargadores, como para transportadores contractuales u operadores logísticos y que, simultáneamente, cuenten con el desarrollo de los "*mercados de futuros*" como uno de los factores de riesgo.

354 Los índices como el "*Shanghai Containerised Freight Index*" (SCFI) son hoy muy utilizados y universalmente admitidos y pueden suministrar una base para los "*contratos de volumen*" cuyos fletes son indexados a un paquete de bienes y a su oscilación (con base en la inflación pero también en otras variables del comercio mundial).

El transporte de contenedores continúa, hoy, con variaciones sustanciales de valores de fletes, con procedimientos de contratación bastante complejos y sin garantías de estabilidad de carga y de precios. De ahí la ventaja emergente de contratos de volumen indexados que permitan a los expedidores y a los cargadores reforzar los compromisos con los transportadores a medio y a largo plazo. De hecho, ya hoy, llegan a un 65% en los gráneles sólidos, lo que puede ser una referencia a conseguir en los contenedores.

Se trata de una herramienta de gestión de riesgos (un mercado virtual) que beneficia a cargadores y transportadores pues el “*mercado de futuros*” de los fletes es muy competitivo y los cargadores estabilizan sus márgenes mientras que los transportadores garantizan la carga con precios fijos en una parte de su capacidad, mejorando su planificación y reduciendo la oferta excedentaria de tonelaje.

No obstante, la estabilización del flete y de los volúmenes garantizados, por sí sólo, no permite llegar al objetivo de estabilización de las condiciones del mercado ya que la intervención de las instituciones financieras lleva a una más que probable especulación. Esta situación debe ser evitada a través de la regulación del mercado por entidades nacionales de referencia y, por otro lado, su negociación necesita de la intervención de expertos altamente cualificados en los cuatro rincones del mundo y no siempre disponibles para ello o no dando la respuesta acelerada que se requiere.

Pero, aún más preocupante, es el valor de las indemnizaciones a cobrar por el incumplimiento del cargador en los volúmenes disponibilizados y, por eso, se admite un cierto margen de flexibilidad, pues una opción de blindar los volúmenes a 100% no sería adecuada.

El futuro de los contratos de volumen aconseja a una indexación del valor del flete con determinados márgenes de volumen lo que, comúnmente, se denominan como contratos “*freight agreements*” o “*long term services contracts*”³⁵⁵. Se trata de una forma de combatir la volatilidad de la búsqueda y las fluctuaciones (de corto y medio plazo) del binomio oferta/demanda, visando la estabilidad de los beneficios de los armadores a través de contratos de volumen de largo plazo con los cargadores (o con los NVOCC’s y transportadores).

En ellos, se incluyen los llamados “*freight agreements*”, “*services arrangements*”, “*service contracts*” o, aún, “*volume contracts*” que logran la prestación del transporte de mercancías entre transportadores y cargadores (y otros), con base en un espacio temporal (largo) y en un determinado volumen (sustancial) de mercancía. Los cargadores garantizan un mínimo de volumen de mercancía a transportar durante un cierto período y, en contrapartida, los transportadores garantizan un precio del flete fijo para un determinado nivel del servicio a prestar.

355 Para el análisis del progresivo camino de ajustamiento hasta los “*freight arrangements*”, véase FAKHR-ELDIN, A.M. y NOTEBOOM, T., “*How are container lines adjusting the business model to cope with market and revenue volatility?*”, documento presentado en la Conferencia de la “*International Association of Maritime Economists*” (IAME), Taipé, Taiwan, 5-8 September 2012 in www.porteconomics.eu.

Este tipo de contratos tienden a estabilizar los rendimientos de los transportadores y la carga a transportar en un cierto período, mejorando la prestación del servicio inherente y, del lado de la demanda, se logra estabilizar los costes de transporte, garantizando el espacio necesario a bordo ("*space/slots*") para los cargadores, con costes más bajos para las partes.

Como característica esencial, estos contratos – aunque se presenten como "*negociables*", diferentemente a los "*contratos de adhesión*" – no necesitan de gran negociación y reducen, significativamente, los costos de transacción involucrados. Dada la exigencia de la circulación rápida de la mercancía y de su aptitud multimodal, están, comúnmente, asociados a los sistemas electrónicos de despacho de mercancías en los puertos y en las plataformas logísticas (utilizando la tecnología EDI – "*electronic data information*" – es decir, la transmisión automática de datos sin necesidad de cualquier documento físico o de su traslado).

Consecuentemente, estos contratos de larga duración refuerzan la confianza entre transportadores y cargadores, alejando, del centro del debate de la negociación, el precio del flete y permitiendo, de esta forma, una mejoría del nivel de la prestación de los servicios, disminuyendo el factor riesgo para las partes y para otros intervinientes en la cadena.

Como ejemplo, en 2008, cuando la crisis económica había llegado, los transportadores se han enfrentado a una situación muy difícil por el desequilibrio acentuado entre la oferta y la demanda, lo que implicó una fluctuación sensible de los precios de los fletes, especialmente, en el transporte entre Extremo Oriente y Europa. Los cargadores, por su lado, presionaron en el sentido de la disminución de los precios de los fletes, en una escalada progresiva, sobre todo, del tráfico Este-Oeste. Mientras, los transportadores optaron por renegociar los contratos, acortando agresivamente los precios de los fletes, como única hipótesis para mantener sus cuotas de mercado, acortando, simultáneamente, en la capacidad de los buques puestos a disposición del mercado. Después de esta turbulencia, en el año de 2010 se introdujo una nueva subida de los precios de los fletes pero sólo aplicable a los cargadores que no habían asegurado su espacio a bordo, mediante contratos de 2009, aún con los fletes reducidos.

Como lecciones que podemos extraer de este período, puede afirmarse que estos contratos, por sí sólo, no serían los más indicados para reducir la volatilidad de los precios, o sea, ni se garantiza un flujo de rendimientos constante para los transportadores ni una prestación de servicios elevada a un precio fijo para los cargadores. De hecho, en caso de incumplimiento, los contratos contenían, muchas veces, disposiciones que llevaban al accionamiento judicial tradicional que alejaba las partes de su acercamiento negociador³⁵⁶.

356 Una de las disputas en este período sobre los "*freight agreements*" ha sido la controversia que ha colocado la "*Maersk Line*" (el principal armador mundial de contenedores) contra el minorista británico "*Argos*". Ambas partes reclamaron una indemnización de la orden de los 14 millones de dólares estadounidenses (USD) por el incumplimiento contractual. La empresa *Argos* ha invocado el ascenso abrupto por la *Maersk* de los precios de los fletes en el servicio Asia-Europa, incumpliendo

El precio fijo del flete en la estructura contractual actualmente adoptada plantea una gran presión sobre los contratos una vez que se constate un desvío sustancial del precio en relación al mercado. Cuando se da un ascenso de precios, los transportadores aplicarán sobretasas y los cargadores se sienten legítimamente perjudicados por tener que soportar precios diferentes de los que han sido contratados. Por lo contrario, cuando los precios disminuyen, los cargadores colocan la presión sobre los transportadores, al admitir el desvío de las cargas hacia la competencia que ofrece precios más bajos, lo que lleva a un descenso de los precios originales y a menores rendimientos de los transportadores.

Cuanto mayor es la volatilidad del mercado, mayor presión se ejerce sobre los contratos vigentes, pasando la solución por un mecanismo que consagre los contratos, según el cual los transportadores recibirán menores ingresos cuando los precios del flete bajan y los transportadores pagarán un precio adicional cuando los fletes bajan. De ahí la necesidad de adoptar “*índices de actualización*” de los contratos, lo que implica que los “*freight agreements*” tendrán de evolucionar del régimen de “*precios fijos*” de los fletes para el régimen de “*spot pricing mechanisms*” (o sea, de índices relativos a los valores de mercado), tal como pasa en los mercados de las materias primas (“*commodity markets*”).

Esta es una forma de crear una nueva modalidad de los contratos de volumen cuyo precio del flete está indexado - designada por “*floating price service contracts*” - destinada a evitar la presión sobre el precio del flete previamente fijado cuando se verifica una oscilación sustancial del mercado de fletes, dando una solución contractual y flexible a esta cuestión.

Encontrado el paradigma teórico, la gran dificultad reside en la construcción de un “*spot market rate*”, aunque tal índice no sea novedad en el sector, tomando, como ejemplo, los tradicionales “*Baltic Exchange Indices*” para los transportes de gráneles sólidos y de gráneles líquidos desde los años 80. Estos índices ayudan a los transportadores y los cargadores a prever la evolución del mercado, teniendo en cuenta sus contratos de media y de larga duración.

las reglas contractuales para el transporte de 5.000 contenedores de 40 pies, en 2010 y de otros 5.000, en 2011 del Extremo Oriente hacia la Inglaterra. La *Maersk* informara, al inicio de 2010, que no podría garantizar la capacidad a bordo por el precio contractualizado, alterando el precio de 930 USD para 2.730 USD por FEU (“*fourty equivalent unit*”). Consecuentemente, la empresa *Argos* denunció el contrato y ha acordado con otro transportador un espacio alternativo para sus contenedores (Kuehne & Nagel) por un período de dos años, bajo la mirada de los importadores estadounidenses que invocaban la capacidad escasa de la oferta y los precios elevados de los fletes, visando la negociación anual de los “*Trans-Pacific service contracts*” (en *The Journal of Commerce Online*, 01/09/2010 y 22/11/2010).

De esta forma, la necesidad de introducir un índice neutro e independiente es fundamental para reforzarse la confianza entre las partes en los contratos de larga duración, lo que no pasa, habitualmente, en una mera negociación bilateral. En este caso, a las partes les interesa que el mercado no sea transparente y que no condicione objetivamente en un largo plazo y pueda ser corregido, funcionado, tan solamente, como un factor de riesgo³⁵⁷.

Así, tras acordar un índice de “*container freight rates*” habrá diversas formas de relacionar los precios contractuales con esa tabla – los transportadores pueden conceder un descuento de tabla frente al volumen garantizado por los cargadores o fijando un valor de la tabla (con o sin descuento) para un margen de oscilación del volumen de mercancía a transportar, beneficiando ambas partes.

Además, los mercados de las materias primas (con el caso más reciente del hierro) evolucionaron de los precios fijos al régimen del “*spot market rate*” lo que significa que, cada vez más, se tiende a extender al mercado de contenedores las reglas de contractualización más comunes de los contratos de volumen tradicionales de los gráneles³⁵⁸.

357 Véase la modificación de la regla “*me-too*” en los EEUU relativamente a los “*services contracts*” y que ha impedido la divulgación pública de los contratos.

358 La introducción del “*container freight derivative market*” en el inicio de lo año 2010, por la empresa “*Clarkson Securities*” (CSL), constituyó un paso significativo en este rumbo, con el acuerdo designado por “*Container Freight Swap Agreement*” entre la *Morgan Stanley* y la *Delphis*, una empresa que incluye una operadora de contenedores. Este acuerdo fue una respuesta más amplia al “*Shanghai Containerized Freight Index*” (SCFI) que hacia la indicación sola de la media semanal de los valores de mercado. Los índices de fletes no son una práctica nueva en el sector, aunque sean usados, desde hacía 30 años, sólo para los gráneles y los más significativos son de la responsabilidad del “*Baltic Exchange*”. En 2009, fue creado el “*Shanghai Containerized Freight Index*” (SCFI), incorporando las quince mayores líneas comerciales marítimas y cada ruta fue descrita por el valor del flete en USD por TEU o por FEU. La grande distinción por los “*Baltic Exchange Indexes*” se funda en el hecho de estos ser elaborados por los “*brokers*” (agentes que aportan los buques al mercado) y lo SCFI, a su vez, incorpora una lista representativa de todos los intervinientes en el mercado, incluyendo los transitarios y los operadores logísticos, intentando, así, de garantizar una mayor neutralidad de los valores presentados. En septiembre de 2011, la empresa de la consultoría inglesa “*Drewry Shipping Consultants and Clear Trade Exchange*”, líder en la información electrónica del mercado de los precios de fletes y de materias primas, ha creado el “*World Container Index*” (WCI) que fue un índice global para la gestión del riesgo de la volatilidad del flete. El índice incorpora los precios de los fletes de las once rutas Este-Oeste de contenedores más importantes, bien como los volúmenes semanales que aportan. Los valores previstos resultan de los valores reales practicados entre los principales transportadores y cargadores y son indicados en FEU, incluyendo las sobretasas aplicables. El índice WCI no fue el primero a ser desarrollado por la Drewry que ya tenía desarrollado el “*Trans-Pacific Benchmark rate for shipping a loaded FEU from Hong Kong to Los Angeles*” basado en el flete medio de los NVOCCs en Hong Kong. Otros índices se presentarán más recientemente de que son ejemplos, el “*Transpacific Stabilization Agreement*” (TSA) y el “*Container Trade Statistic*” (CTS). Véase FAKHR-ELDIN, A.M. y NOTEBOOM, T., “*How are container lines adjusting the business model to cope with market and revenue volatility?*”, documento presentado en la Conferencia de la “*International Association of Maritime Economists*” (IAME), Taipé, Taiwan, 5-8 September 2012 in www.porteconomics.eu.

Sin embargo, es importante llamar la atención sobre el hecho de que el transporte de carga contenedorizada tiene grandes diferencias con el transporte a granel, especialmente, debido al elevado valor añadido de la mayoría de las mercancías transportadas y a la compartición de la mercancía del contenedor por diferentes destinatarios. Cada uno de ellos es legitimado con la posesión o atribución de un conocimiento de embarque autónomo (u otro título de la mercancía) que, asociados a los sistemas electrónicos de despacho (y mismo la adopción de los *sea waybills*), son esenciales al disminuir los tiempos de espera del flujo logístico.

Estas diferencias para el transporte de granel en que se destaca, también, la dispersión de clientes en la cadena, asociado a la normal estanquidad de los contenedores, exigen un tipo de responsabilidad global por el transporte “*puerta a puerta*”. Esto sólo funcionará si el régimen legal es estable, simple y no dependa del tipo de segmento modal de forma idéntica al flujo de la circulación del contenedor y que se instituya la figura del operador único multimodal.

4. LA APARICIÓN DE LAS PÓLIZAS DE LOS CONTRATOS DE VOLUMEN Y LA RELACIÓN INTRACONTRACTUAL

036. Actualmente, los contratos internacionales marítimos se desarrollan al margen de los modelos legales y optan por regular los derechos y obligaciones de las partes en cada caso en concreto, agregándose, algunas veces, en pólizas de naturaleza voluntaria. Que es lo que se pasa, también, en los contratos de volumen, si bien los formularios son mucho más recientes pues las partes han preferido adherirse a modelos particulares en vigor para los grandes armadores y cargadores.

Sin embargo, los modelos específicos para los contratos de volumen de la “*primera vía*” (o tradicional, para el transporte de gráneles), derivan de la adaptación de las pólizas de fletamento por viaje en las cuales se añaden cláusulas específicas del contrato de volumen.

En la práctica, y al día de hoy, los modelos de los fletamentos por viaje se basan, con pequeñas modificaciones, en los formularios *Gencon94* (genérico), *Graincon* (véase anexo I) (gráneles alimentarios), *Coalovevoy* (carbón y similares), *Gasvoy2005* (Gás), *Bpvoy4* (buques cisterna) y *Shellvoy5* (igualmente, buques cisterna)³⁵⁹.

La práctica ha demostrado los inconvenientes de elaborar un contrato de volumen partiendo de una póliza de fletamento por viaje, teniendo en cuenta la distinta

359 En que los tres primeros son fletamentos por viaje típicos del formulario de volumen Gencoa (o Volcoa). En el caso de los fletamentos a tiempo, los formularios más utilizados son el *Intertanktime 80*, el *Nype93*, el *Boxtime2004* y el *Gentime*. Asume particular interés el *Slothire* (véase Anexo III) para el transporte de contenedores en que a reserva de espacio puede ser coincidente con la duración de un viaje o por un periodo de tiempo. En líneas generales, las pólizas de fletamento por viaje o por tiempo son, abreviadamente, designadas por “*Gencon*”. Véase una referencias a los contratos de fletamento por tiempo y por viaje más utilizados en cada tipo de tráfico de mercancías en el artículo “*Challenges in using Standard Form Charterparty Contracts*” in <http://www.tiberiasmc.com>.

naturaleza jurídica relativa a la póliza de fletamento y a la necesidad de otro tipo de regulación para un objeto contractual naturalmente distinto³⁶⁰.

Dada la indispensabilidad de este tipo de contratos para el comercio mundial, diversas entidades internacionales iniciaron los trabajos para la elaboración de “*formularios de volume*”, entre otros, con las iniciativas del “*Institut du Droit International de Transport*” (IDIT) y de la BIMCO³⁶¹ a finales de los años 70.

360 Que es, también, más complejo que o fletamento por viajes consecutivas que utiliza sólo un buque.

361 La lista de los formularios y documentos de la BIMCO, referida al 31 de enero de 2014, fue la siguiente (https://www.bimco.org/Products/idea_2):

VOYAGE CHARTER PARTIES: Amwelsh93, Austwheat1990, Bimchemvoy2008, Cementvoy2006, Coalorevoy, Cruisevoy, Ferticon2007, Gasvoy2005, Gencon94, Graincon, Heavycon2007, Heavyliftvoy, Hydrocharter, Nipponcoal, Nipponore, Norgrain89, Projectcon, Synacomex2000, Worldfood99, Yaracharter;

TIME CHARTER PARTIES: Baltime1939 (revised 2001), Bimchetonsime2005, Bovertime2004, BPTime3, Gastime, Gentime, NYPE93, Supplytime2005;

BILLS OF LADING, WAYBILLS AND CARGO RECEIPTS: Bimchemvoybill2008, Cementvoybill2006, Coalorevoybill, Combiconbill, Congenbill2007, Conlinebill2000, Ferticonbill2007, Genwaybill, Grainconbill, Heavyconbill2007, Heavyconreceipt2007, Heavyliftvoybill, Hydrobill, Linewaybill, Multidoc95, NorgrainBill, Yarabill, Yarawaybill;

SUNDRY AND OTHER FORMS: Barecon2001 (revised), Bargehire2008, Boxchange, BIMCO Charter Party Guarantee, BIMCO Standard Bunker, Bimcosale, Boxlease, Conlinebooking2000, CrewmanA2009, CrewmanB2009, Demolishcon, Guardcon, GencoA, Layupman, Minrepcon, Newbuildcon, Poolcon, Repaircon, Recyclecon, Saleform2012, Shipman2009, Slothire, Standard Disbursement Acct., Statement of Fact-short form, Towcon2008, Towhire2008, Volcoa, Wreckfixed2010, Wreckhire2010, Wreckfixed2010;

THIRD PARTY DOCUMENTS: VOYAGE CHARTER PARTIES: Asbatankvoy77, HPBillitonVoy2003, BPVoy4, RioDoceOre, Shellvoy6; TIME CHARTER PARTIES: Asbatime/NYPE81, BHPBillitonTime2003, Shelltime4, NYPE46, ShellLNGTime1; SUNDRY AND OTHER FORMS: BPQuestionnaire, LOF2000, LOF2011, Nipponsale1999, Shelltime4 (Monthly Reporting Form), ShellLNGTime1(Monthly reporting form- revised Appendix B);

Previous Editions of Documents: VOYAGE CHARTER PARTIES: Gencon76, Heavycon; TIME CHARTER PARTIES: Bovertime, Linertime, Supplytime89; BILLS OF LADING: Congenbill94; SUNDRY AND OTHER FORMS: Barecon89, Bargehire94, CrewmanA, CrewmanB, Saleform87, Saleform93, Shipman98, Towcon, Towhire, Wreckfixed99, Wreckhire99, Wreckstage99.

La utilización del término “*sundry*” en lengua inglesa significa que es un tipo en que concurren formularios que no pueden ser adaptados a los tipos definidos (“*sundry*” is a term used in business to refer to any grouping of miscellaneous items that cannot be fit into other categories in http://www.ehow.com/facts_7427097_sundry-agreement.html).

La póliza de fletamento *Asbatankvoy77* es la más utilizada en el transporte internacional marítimo del sector petrolero. A pesar de ter sido creada para los transportes de crudos y de refinados, también es utilizada en el transporte de productos químicos y en otros gráneles líquidos no petroleros (como los aceites).

La BIMCO tiene actualmente en preparación un formulario sobre la utilización de buques en “pool” (*Pooling Agreement, POOLCON2*), desarrollado a partir del actual contrato *POOLCON*, como una póliza de fletamento para la utilización de buques de soporte para la instalación y mantenimiento de

Los trabajos del IDIT han llevado, en 1978, a la creación de dos propuestas de contratos tipo: el *Voltcon (Volume transport contract)* y el *Larvolcon (Large-Volume-Contract of carriage of goods by sea)* (véase anexo III), ambos para el transporte de gráneles sólidos³⁶². Entre 1980 y 1982, han sido concluidos los dos primeros contratos tipo de volumen: el *Intercoa* (gráneles líquidos) y el *Volcoa* (gráneles sólidos).

El *Intercoa (Tanker Contract of Affreightment, 1980)* (véase anexo III) fue elaborado por la INTERTANKO (*International Association of Independent Tanker Owners*), adoptado por la BIMCO y se destina al transporte de productos petrolíferos y, en concreto, por buques cisterna. Consiste en un contrato base que se combina con un contrato tipo de fletamento por viaje³⁶³.

El *Volcoa (Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargo, 1982)* (véase anexo III) es de la responsabilidad de la BIMCO y, en 2004, ha sido presentada una nueva versión, designada por *Genco* (*Standard Contract of Affreightment of Dry Bulk Cargoes*), también destinada a los gráneles sólidos (véase anexo III).

El formulario de contrato de volumen es constituido por el contrato base (marco o director) cuyas condiciones deben ser desarrolladas posteriormente (como el programa de las expediciones) y siguen una matriz de regulación doble entre el transportador y el cargador: la de carácter general, que servirá de marco genérico, y la de naturaleza específica para cada uno de los viajes (fletamento o conocimiento).

En caso de emerger un conflicto entre los dos tramos del contrato, prevalece el contrato global, en los términos del *Intercoa* y del *Volcoa*, y que deriva de los contratos particulares y de la propia jurisprudencia³⁶⁴.

las plataformas eólicas “*offshore*” (WINDTIME) y el “*Standard Service Agreement*” (SERVICECON), un formulario del contrato de volumen para el transporte de contenedores por línea regular cuya publicación está prevista para el verano de 2014.

362 Posteriormente, fueran creados dos otros formularios: el “*Iditrans*” y el “*Affidit*”, aunque con poco desarrollo pues ambos son “contratos marco”: el primero permite la celebración de otros contratos de transporte; el segundo, tiene como objetivo la realización de fletamentos. Ambos se fundan en que el contrato de volumen es un “contrato marco” cuyo contenido puede ser desarrollado posteriormente y adaptado a cada viaje.

363 Con el formulario de fletamento por viaje *Intertankvoy76* (o con el TANKERVOY87, versión más actualizada de aquello). La INTERTANKO representa, actualmente, 285.880.216 toneladas “DWT” de distintos buques, con especial relevancia para los buques de transporte de crudos, refinados y químicos, en un total de 3.352 buques. En www.intertanko.com.

364 Sin perjuicio de las cuestiones acordadas entre las partes para cada viaje que, lógicamente, rechazan las disposiciones del contrato base o en el caso de la emisión de un conocimiento de embarque para uno viaje. El régimen de las obligaciones del cargador en el desplazamiento de la mercancía entre el buque y la terminal esta íntimamente relacionado con el contrato de compraventa y, por eso, nada más natural que su adaptación en las cláusulas del fletamento. Se puede individualizar por viaje una cláusula de arbitraje o de jurisdicción sólo aplicable a los conflictos que existan en esa expedición.

Puede, hoy, afirmarse que los modelos de contratos tipo de fletamento (por viaje y a tiempo) y de volumen (tradicionales) (CoA) más utilizados son los siguientes:

- (1) *Asbatankvoy - Tanker Voyage Charter Party 1977;*
- (2) *Baltimex 1939 - Uniform Time-Charter (as revised 2001);*
- (3) *Gencoa - Standard Contract of Affreightment for Dry Bulk Cargoes;*
- (4) *Gencon - Uniform General Charter (as revised 1994);*
- (5) *Gentime - General Time Charter Party;*
- (6) *Intercoa - Tanker Contract of Affreightment;*
- (7) *NYPE 46 - New York Produce Exchange Time Charter (approved 1946);*
- (8) *NYPE 93 - New York Produce Exchange Time Charter (as revised 1993); y*
- (9) *Volcoa - Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes.*

En cuanto a los conocimientos, son los siguientes:

- (1) *Conlinebill2000 - Liner Bill of lading;*
- (2) *Genwaybill - General Sea waybill 63;*
- (3) *Intankbill2003 – Tanker Bill of lading; y*
- (4) *Intankwaybill – Tanker Sea waybill.*

En relación a las cláusulas específicas aplicables a los contratos, las más utilizadas son las siguientes:

- (1) *Both-to-Blame Collision Clause;*
- (2) *Himalaya Clauses;*
- (3) *Inter-Club New York Produce Exchange Agreement (1996);*
- (4) *New Jason Clause;*
- (5) *Paramount Clause; y*
- (6) *Voywar 2004 - War Risks Clause for Voyage Chartering, 2004.*

5. LAS PÓLIZAS DE LOS CONTRATOS DE VOLUMEN TRADICIONALES (“CONTRACTS OF AFFREIGHTMENT” – CoA) Y LAS NUEVAS PÓLIZAS PARA EL TRANSPORTE EN CONTENEDOR

037. Actualmente es común que las empresas que tienen como “*core business*” el negocio de los petróleos³⁶⁵ utilicen diversos instrumentos contractuales para el transporte marítimo, entre otros:

- (1) Por tiempo: Fletamento en casco desnudo (*bareboat*) o fletamento por tiempo siendo, actualmente, este último lo más utilizado;
- (2) Por viaje (o viajes) - Fletamento por viaje³⁶⁶ y contrato de volumen (*CoA*)³⁶⁷. El contrato de volumen (*CoA*) resulta de la adaptación, al caso en concreto, de los llamados “*main terms*” de cada empresa (véase anexo IV), dado que se trata de viajes continuados (normalmente, cada uno de ellos con una póliza de fletamento), cuyo contrato presenta las siguientes características: (1) Transporte de cantidades globales de mercancía; (2) En un determinado período contractual; (3) Entre determinados puertos de embarque y de desembarque; y (4) Realizado por determinados buques asociados al contrato o por buques de determinado tipo, a designar posteriormente.

La forma utilizada para el *CoA* puede ser ejercitada de dos maneras distintas:

- (1) A través de un anexo a una póliza de fletamento (*Asbatankvoy77*, *Bpvoy4* o *Shellvoy6*, por ejemplo) que se traduce en los términos generales del contrato de volumen que contiene un anexo general con el período temporal, las cantidades a transportar, los buques asociados o el tipo para ser designados y los puertos de embarque y de desembarque. Cada viaje es cubierto por una póliza de fletamento del mismo tipo;
- (2) A través de la celebración de un contrato base (*Intercoa*, por ejemplo), seguido de una póliza de fletamento específica por viaje (*Asbatankvoy77*, *Bpvoy4* o *Shellvoy6*, por ejemplo), así como de los conocimientos de embarque/conocimientos adecuados (*Intankebill2003* y *Intankwaybill*).

El *Intercoa* (“*Tanker Contract of Affreightment*”) (véase anexo III) ha sido elaborado por la INTERTANKO en 1980, editado por la BIMCO, y se destina al transporte de gráneles líquidos por buques cisterna. Ha sido el primer contrato de volumen que se ha consolidado en el comercio internacional (junto con el fletamento por tiempo para buques cisterna, el *Intertanktime80*), lo que provocó el desarrollo del contrato tipo de volumen para gráneles sólidos – el *Volcoa* (véase anexo III) – que más tarde ha dado origen al *Genco* (véase anexo III).

365 Entre las cuales *Sonatrach*, *Sonangol*, *YPF*, *Petrobras*, *Chevron Corporation*, *Devon Energy*, *ExxonMobil*, *Shell Oil Company*, *PetroChina*, *Sinopec*, *Petronas*, *Maersk Oil*, *Total S.A.*, *Eni*, *Galp Energia*, *Gazprom Neft*, *Repsol YPF* y *BP*.

366 Véase anexo I en que constan estos contratos utilizados por diferentes empresas – *Asbatankvoy* y *ShellVoy6*.

367 Véase anexo IV en que constan contratos de volumen utilizados para los transportes de gráneles sólidos.

Es necesario, también, referirnos – aunque por cuestión meramente académica – a los contratos *Volcon* y *Larvolcon* (véase anexo III) – presentados en mayo de 1978 en Rouen (Francia) en las “*Journées d’études sur le transport maritime des grandes quantités en plusieurs voyages*”, organizadas por el IDIT, dedicadas al “*affrètement au tonnage*”, y presentadas, de forma inédita, por KAMIENSKI, M. y HOLOWINSKI, J.T., que están en la base del desarrollo del *Intercoa* y del *Volcoa*.

Puede, así, afirmarse que este conjunto de contratos tipo para el transporte de gráneles y aplicables a las líneas no regulares (a que llamamos de “*primera vía*”) constituyen la primera configuración de los “*contratos de volumen*” y que, actualmente, persisten en esta modalidad de transporte y de mercancías.

No obstante, como actuaban, básicamente, a partir de las pólizas de fletamento, ha sido indiferente a los diversos regímenes imperativos aplicables a los conocimientos de embarque; excepto y en la medida en que utilizasen este tipo de documentos en el desarrollo de aquellas pólizas.

La gran revolución en el concepto de los contratos de volumen nació con la publicación del “*US Shipping Act*” de 1986 que concretó la definición de los “*services contracts*”, dedicados al transporte contenedorizado (a que hemos llamado de “*segunda vía*”), que, rápidamente, conquistaron los tráficos en servicio de línea regular pero cuyo concepto se alejaba, en definitiva, del contrato de volumen tradicional para el transporte de gráneles.

A partir de ese momento, sería más que previsible la necesidad de crear mecanismos regulatorios a los cuales se sometiesen este tipo de contratos cuando fuesen confidenciales, es decir, de no publicación general, lo que sucedió a finales de los años 90, después del abandono de la regla “*me-too*”.

De hecho, la no publicidad de este tipo de contratos ha venido a hacerlos opacos y, en esa medida, podría caerse en la utilización abusiva de cláusulas de exoneración por negligencia por parte de los transportadores, con un verdadero retroceso histórico hacia finales del siglo XIX, incluso antes de la “*Harter Act*”.

Todavía la cuestión se reveló más compleja cuando en el decurso de los trabajos preparatorios que llevarían a la aprobación por las Naciones Unidas de las RRotterdam, la delegación norteamericana sostuvo la consagración de la figura del “*contrato de volumen*” pero en una versión muchísimo más amplia de libertad contractual, con base en el proyecto *COGSA de 1999* (véase anexo III) que aún no ha entrado en vigor en el propio país de los delegados proponentes³⁶⁸.

Así, en el año 2011, la BIMCO ha iniciado los trabajos de elaboración de un contrato tipo para servicios en línea regular de contenedores, una especie de contrato de volumen para contenedores (“*Standard Service Agreement for Liner Sector*”-*SERVICECON*). El modelo está, aún, siendo trabajado por los representantes de los mayores operadores de línea y se destina a los pequeños y medios cargadores que son parte en la mayoría de los contratos de volumen (y no tanto para los que tienen

368 En aquel proyecto, la propia condición de colocar el buque en buen estado de navegabilidad podría ser rechazada por acuerdo de las partes, lo que no sucede en las RRotterdam.

su propio cargador). El fórum mundial de los cargadores (*“Global Shippers Forum”*) que representa la mayoría de las asociaciones nacionales de cargadores ha estado de acuerdo en designar un representante en los trabajos y se espera que, durante el año de 2014, el formulario pueda ser divulgado y publicitado.

Conviene recordar que, en relación a los contratos de volumen, el artículo 9 (2) de las RRotterdam dispone que el Convenio no se aplica a contratos de transporte de línea no regular (con las excepciones previstas en el artículo 9 (2) (b)), tal y como pasa con las anteriores convenciones de transporte marítimo internacional desde la vigencia de las RHaya. Por lo contrario, al transporte en línea regular, se aplican, de pleno, las RRotterdam en los contratos de volumen, con la exclusión constante del artículo 9 (1)³⁶⁹.

Así, si para el transporte de granel en grandes cantidades y durante un período suficientemente largo – efectuados, desde siempre, por línea no regular (*“spot”* o *“tramping”*) – las RRotterdam no son aplicables, los contratos de volumen celebrados para las líneas regulares de transporte de contenedores son, genéricamente, asignados por las RRotterdam, excepto cuando se utilicen pólizas de fletamento, parcial o total, o de locación de espacio a bordo (*“slothire”*, por ejemplo).

Al respecto de las exclusiones mencionadas y en el tráfico de contenedores, las RRotterdam regularán los contratos de volumen que utilicen conocimientos de embarque u otros documentos electrónicos de transporte (*“sea waybill”*, por ejemplo) y serán estos contratos – y sólo estos – los que se podrán desplazar al paso siguiente, como es el beneficio de las derogaciones al Convenio, según el artículo 80.

Ahora se percibe el porqué de las derogaciones: porque, si así no fuese, las líneas regulares de contenedores abarcadas por *“services contracts”* (que no utilicen pólizas de fletamento o reserva de espacios a bordo) quedarían reguladas por las disposiciones imperativas de las RRotterdam, por oposición a los *“services contracts”*, sus competidores de origen estadounidense.

Esta cuestión diacrónica de la evolución del contrato de volumen y, concretamente, de su utilización en otros tráficos, ha motivado, buena parte de la discusión que se plantea actualmente. En efecto, el contrato de volumen nació para los gráneles sólidos y líquidos con el objetivo de estabilizar el mercado en los transportes de grandes cantidades y durante un período contractual relativamente largo en el transporte de línea no regular, pero hoy, presenta, igualmente, otra configuración: la utilización en las líneas regulares de contenedores y, por eso, en un tráfico distinto (contenedores) y como transporte de frecuencia y de escalas regulares en los puertos.

El moderno transporte internacional de contenedores y toda la cadena logística asociada exige la desmaterialización de los documentos asociados a los flujos de mercancías que circulan en la cadena logística. La entrada en cada punto de la red es hecha a través de una *“ventanilla única”* que congrega un conjunto de actores

369 Son excluidas las pólizas de fletamento y los contratos de utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo, tengan o no la forma de pólizas de fletamento.

debidamente certificados y con una seguridad añadida en la autorización para el intercambio de la información con los diversos intervinientes.

Por eso, la desmaterialización de los procedimientos en papel de todos los documentos asociados, a través de la dicha “*ventanilla única*” (o “*one stop shop*”), pretende dar respuesta, esencialmente, al transporte contenedorizado. Es fácil de constatar que, numéricamente, sería imposible responder de otra forma a transportes que contemplan un número interminable de conocimientos de embarque y de destinatarios por cada viaje, cuya carga, en muchos de ellos, surge agregada en los mismos contenedores.

Lo que era relativamente más fácil en el transporte de cargas a granel – con un único o muy pocos cargadores – resulta mucho más complejo en el transporte contenedorizado, y es en virtud de esta situación que los propios “*services contracts*” se han venido a transfigurar para atender al nuevo tráfico.

Para la cuestión de la regulación tradicional del tráfico en “*línea regular*”, importa recordar que las RHaya de 1924, en la secuencia del “*Harter Act*” de 1893, han instituido una reglamentación imperativa aplicable al transporte marítimo internacional, bajo conocimiento de embarque (por oposición a la póliza de fletamento en que la libertad contractual era la regla) y, de esta forma, cualquier cláusula inserta en los conocimientos que constituyese una oposición aquellas disposiciones serían automáticamente nulas y sin efecto.

La reglamentación imperativa de las RHaya era mitigada por la exclusión de la responsabilidad del transportador en los casos fortuitos y de fuerza mayor y en las faltas náuticas de la tripulación (hoy, excluidas de las RRotterdam), con la condición de que el transportador se asegure que el buque estaba en buenas condiciones de navegabilidad y debidamente equipado para el viaje.

De forma idéntica de lo que se ha pasado con el “*Harter Act*” en relación a las RHaya y teniendo en cuenta la utilización de los “*services contracts*” en el tráfico regular de contenedores, los estadounidenses han propuesto la introducción del contrato de volumen en las RRotterdam, percibiendo que tendría que haber una mayor derogación en relación al transporte bajo conocimiento y que, así, se daría una inflexión profunda en el régimen vigente.

Pues, el tradicional contrato de volumen para gráneles es, normalmente, desarrollado por “*charter parties*” para los viajes (es decir, viene a agregar, de alguna forma, el tradicional “*tramping*”) y, por eso, está fuera del ámbito de aplicación de las RRotterdam (cfr. artículo 6) – lo que es completamente lo contrario de lo que pasa en las líneas regulares de contenedores.

De ahí la importancia de intentar bosquejar los aspectos más relevantes de un contrato tipo para línea regulares de contenedores, es decir, de un contrato de volumen para contenedores, inspirado en los propios “*services contracts*” y aprovechando la experiencia de más de 30 años de los modelos existentes para los contratos de volumen tradicionales (entre otros, el *Genco*).

El contrato de volumen (para línea regular de contenedores, o sea, de “segunda vía”) se celebra entre un “transportador” y un “cargador” (al cual se pueden asociar otros cargadores, debidamente identificados) y corresponde a una modalidad de contrato de transporte efectuado bajo conocimiento de embarque o documento electrónico de transporte (por ejemplo, el “sea waybill”).

Importa, por eso, establecerse cuáles son los términos específicos que este tipo de contrato deberá contemplar, por oposición a los tradicionales contratos de volumen. Así como en los gráneles, el contrato de volumen debe prever un período suficientemente largo en que se ejecuten varios viajes y establecer un número mínimo de contenedores a embarcar, teniendo posibilidad las partes de fijar las tarifas de flete, siendo subsidiariamente aplicables las tarifas publicitadas por el transportador.

El contrato tiene como objeto el transporte de la mercancía en un determinado ámbito geográfico “puerta a puerta” y al transportador le compete asegurarse el equipamiento necesario y el espacio en el buque, adecuado al embarque del número mínimo de contenedores y, por opción del transportador, también el embarque de mercancía adicional presentada por el cargador.

Consecuentemente, compete al cargador proveer al transportador, en el tiempo arreglado en el contrato, una cantidad de mercancía inferior al número mínimo de contenedores (adelante, NMC) o, en alternativa, de informarlo de las alteraciones previstas para cada embarque, cumpliendo el número de días de preaviso o de notificación, establecidos en el contrato.

En el supuesto de que el cargador no entregue la cantidad de mercancía prevista, indemnizará al transportador por el valor correspondiente a la diferencia entre la cantidad de mercancía eficazmente transportada y la cantidad prevista, a la tasa de flete. Por lo contrario, en caso de que el transportador embarque cantidades de mercancía inferior al previsto, el cargador puede reducir de la cantidad contratada pero no embarcada, e incluso en caso de reiterados incumplimientos por el transportador, puede cesar la vigencia del contrato.

En la cláusula de fuerza mayor, será importante expresar que ni al transportador ni al cargador le serán imputados los incumplimientos en la ejecución de sus obligaciones contractuales (excepto las obligaciones de pago), causados por cualquier evento que supere un control razonable, incluyendo, entre otros, los tradicionales “actos de Dios”, restricciones impuestas por entidades públicas, guerras, insurrecciones, actos o amenazas de terrorismo, catástrofes naturales y sus efectos, pero sin que se deban incluir las contingencias comerciales que tengan su origen, por ejemplo, en cambios en los mercados y caídas en los negocios.

La parte que invoca esta cláusula debe realizar todos los esfuerzos razonables para evitar, minimizar o evitar el efecto dañoso de tales eventos. Así, después del cese de los eventos de fuerza mayor, las obligaciones del contrato serán retomadas y se ajustará el período de contrato y el NMC, en base a un criterio de “pro rata”.

Si el contrato caduca antes del cese de los eventos de fuerza mayor o si los eventos se prolongaren en el tiempo más allá de un cierto plazo, cualquier de las partes tendrá el derecho de cesar su vigencia, por medio de notificación a la otra parte.

El contrato puede prever el mandato o representación por las partes, en todo o en parte, dentro del respetivo grupo (por ejemplo, en los transportadores asociados y debidamente identificados).

En cuanto al cese de la vigencia del contrato, después de alcanzarse el embarque del número mínimo de contenedores contractualmente asumido, cualquier de las partes puede cesar el contrato. En caso de incumplimiento sustancial o de reiterado incumplimiento formal, la parte perjudicada puede notificar a la otra, exigiendo el cese del incumplimiento en un determinado plazo.

En cuanto a la cuestión de las notificaciones, cada parte debe asegurarse de que son eficazmente emitidas y que deben ser recibidas durante el horario normal de expedición al destinatario. En caso de que la notificación haya sido enviada fuera del horario normal, será considerada como recibida durante el día de trabajo siguiente.

La idea presentada en los trabajos preparatorios en curso, en el ámbito de la BIMCO³⁷⁰ (sobre la elaboración del modelo de contrato tipo, designado por “*SERVICECON*” – “*Standard Service contract*”) es la de un modelo construido a partir del “*service contract*” estadounidense, articulado con los modelos de conocimientos ya publicados por la BIMCO para líneas regulares de contenedores (como el *Colinebill*, véase anexo II) y otros documentos complementarios (como el *Colinebooking*, véase anexo II).

El objetivo es generar un modelo de contrato tipo para el transporte regular de contenedores, teniendo en cuenta que, en sus presupuestos, el contrato de transporte se identifica, totalmente, con el conocimiento propiamente dicho³⁷¹.

En nuestra opinión, esta metodología va, de hecho, al encuentro de los “*services contracts*” pero, aun así, no irá a resolver ninguno de los problemas planteados – teniendo presente que en Europa no existe la obligatoriedad de publicitación, en mayor o menor medida, de los contratos entre privados que no tengan la intervención de entidades públicas, contrariamente a la regla “*me too*” y a la existencia de la regulación en los EEUU.

370 En el sitio de la BIMCO, refiérese lo siguiente: “*New contracts - Standard Service Agreement – SERVICECON - Work is underway on a Standard Service Agreement for the liner sector – a type of volumen contract for containers. The agreement is being developed by representatives from a number of major liner operators and targets small to medium sized shippers who sign the majority of such volumen contracts. The Global Shippers Forum, which represents a number of major national shippers associations worldwide, is also involved to ensure that the views of shippers are properly taken into account in the agreement*”.

371 Lo que es claramente distinto de la figura del “contrato de volumen” que se desarrolla a partir de un contrato marco y, así, los conocimientos de embarque, para cada viaje, no constituyen, autónomamente y por sí sólo, el contrato de transporte.

Por otro lado, esta metodología adoptada en los trabajos del *SERVICECON* no aprovecha todo máximo posible el repositorio, ya testado, de las diversas cláusulas de los modelos de contratos de la BIMCO, que debería partir de los formularios de los contratos de volumen (*Volcoa* y *Genco*) de mayor aceptación y evolucionar con ellos en la articulación de modelos de conocimientos y de reservas de espacio (*Slothire*, por ejemplo) que pueden a su vez, adaptar de los formularios para el transporte en línea regular de contenedores.

Por estas razones y con esta base metodológica, intentamos a desarrollar, en el Apéndice A, la propuesta de un modelo de contrato de volumen para línea regular de contenedores – que hemos designado por “*CONLINEVOLCON_DLF2015*” – elaborada con base en el *Genco*, un contrato de volumen generalizado para el transporte de gráneles secos y de gran aceptación.

Se ha procedido, así, a su adaptación para el transporte en línea regular de contenedores, para su utilización con cualquier documento de transporte validado por las RRotterdam – desde el tradicional del tipo “*bill of lading*” al “*sea waybill*”- excluyendo, naturalmente, el transporte con la utilización de pólizas de fletamento y el “*slothire*” o cualquier mero “*arrendamiento de espacio del buque*”.

Como se ha visto, las RRotterdam pretenden disciplinar (con o sin derogaciones) el contrato de volumen por línea regular y, por eso y aunque la definición sea amplia, se trata, esencialmente, del transporte de contenedores tal y como sucede con los “*services contracts*”.

Así, esta propuesta de modelo tiende a retomar el espíritu original de los “*contratos de volumen*” tratado en la presente investigación, retirándole, simultáneamente, las pólizas de fletamento (de las líneas no regulares), introduciendo el conocimiento o el documento electrónico adecuado y adaptándolo al transporte de contenedores.

Con particular relieve, importa mencionar lo siguiente:

- 1) La sustitución de “*owner*” por “*carrier*” y de “*charterer*” por “*shipper*” teniendo en cuenta la versión del *Genco*;
- 2) La introducción de la figura de la “*línea regular*” y del “*transporte por contenedores*”;
- 3) Una cláusula específica para el caso de incumplimiento;
- 4) Una cláusula de confidencialidad (núm. 21), indispensable para la validez “*worldwide*” del contrato; y, por fin,
- 5) Una cláusula para protección de terceros (núm. 22) que actúen en nombre, bajo el control o por solicitud del transportador contractual (cláusula Himalaya).

Éstas dos últimas cláusulas fueron añadidas “*in fine*” para no perjudicar la idea perseguida por el modelo *Genco*. Se ha optado por la cláusula Himalaya más reciente de la BIMCO/IG of P&I Clubs de 2010³⁷² por mostrarse más amplia que la cláusula 15ª del modelo *Conlinebill 2000*.

372 BIMCO (and IG of P&I Clubs), *Revised Himalaya Clause (draft)*, Sept 2010, (in <http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/ClubCircular1510>), 2010.

El modelo de contrato tiene como cláusula compulsoria general la aplicación de las Reglas de Rotterdam (convención ésta en que, por primera vez, se define el “*contrato de volumen*”), de una forma semejante a la cláusula “*paramount*” para las pólizas de fletamento, en lo que respecta a la aplicación imperativa de las RHaya/RHaya-Visby (o del *COGSA DE 1936*).

Naturalmente, que el modelo se está trabajando en lengua inglesa como esbozo inicial y que, en una fase posterior de desarrollo, contemplará versiones en otros idiomas como el castellano.

6. LOS ÚLTIMOS DESARROLLOS JURÍDICOS EN ALEMANIA Y EN ESPAÑA CON INFLUENCIA EN LA NATURALEZA DEL CONTRATO DE VOLUMEN

038. Podemos intentar percibir la forma en que los Estados van reaccionando al contexto de la eventual vigencia de las RRotterdam, a través de los ejemplos más recientes de proyectos o cambios legislativos del Derecho marítimo en los países europeos, como en Alemania y en España; en este último caso, con particular interés por ser uno de los dos países que ratificaron, hasta al momento, las RRotterdam.

Sin embargo, es importante, primeramente, considerar el “*estado del arte*” de la figura al nivel de la Unión Europea. De contrario al régimen estadounidense, no hay legislación específica para el hecho que contempla los “*services contracts*”³⁷³ pero conviene proceder a un marco general del área del transporte marítimo, sobre todo, desde el momento en que han sido prohibidas las conferencias marítimas por infracción de la libre prestación de servicios y de las reglas de la competencia.

La política común de transporte de la Unión Europea se basa en el capítulo V - artículos 70 a 80 - del Tratado de Roma. Sin embargo, de acuerdo con el núm. 1 del artículo 80, dicho capítulo sólo se aplica al transporte ferroviario, terrestre y fluvial ya que, en relación al transporte marítimo o aéreo, compete al Consejo adoptar las respetivas decisiones en cuanto a la prestación de servicios³⁷⁴.

373 Véase BLANCO-MORALES L., P., *Los fundamentos de un mercado regulado del transporte marítimo en la Comunidad Europea* in Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia, Madrid, núm. 214, 1995, pps. 81-237. La autora analiza el mercado de transporte marítimo y las bases para una reglamentación internacional del mercado del transporte marítimo articulado con el “*Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas*” (Código de Conducta de la UNCTAD) y su relación con el Derecho comunitario, la llamada integración *ad extram* y el Derecho Comunitario de la competencia, con la adopción del llamado “paquete de 1986” de los Reglamentos 4056/86, 479/92, 4057/86 y 4058/86 que trazó el fin de las Conferencias Marítimas.

374 Véase MALGORZATA NESTEROWICZ, *Unión Europea y transporte marítimo de mercaderías*, in “*I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*”, 6-7 de marzo de 2008. La autora refiere que el sistema legal de la Unión Europea está basado, esencialmente, en el principio de la libre competencia y en el principio de la libre prestación de servicios y así se iba a aplicar progresivamente al transporte marítimo a través de la legislación adecuada. No obstante, ambos principios empezaron por ser bastante restrictivos para después desarrollar y constituir una base más sólida de la política común de transporte marítimo. La competencia ha sido prácticamente nula al tiempo del desarrollo de las Conferencias Marítimas (hoy, subsiste, sólo, una cortísima excepción de los consorcios

Así, en 1986, el Consejo ha adoptado cuatro reglamentos que contemplan un área sustancial del transporte marítimo:

(1) Reglamento núm. 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación de la libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados-miembros y entre Estados-miembros y países terceros;

(2) Reglamento núm. 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, que determina las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos;

(3) Reglamento núm. 4057/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos;

(4) Reglamento núm. 4058/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, sobre una acción coordinada con el objetivo de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico.

Los artículos 81 y 82 del Tratado de Roma contemplan las Reglas de competencia en la Unión Europea, pero en 1986 se ha sido producida la legislación para adaptar aquellas reglas al transporte marítimo, teniendo en cuenta sus características especiales.

Así, la industria de transporte marítimo en línea regular (*liner shipping industry*) se beneficia de un régimen de excepciones para la celebración de acuerdos y contratos con base en el citado reglamento núm. 4056/86 (quedaron fuera el cabotaje y el transporte no regular). Se ha procedido, de esta forma, a una extensión de la aplicación de las Reglas de competencia a las llamadas “*Conferencias Marítimas*”³⁷⁵.

Dicho Reglamento ha previsto una excepción a la aplicación de las reglas de competencia a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre la totalidad o parte de los componentes de una o varias conferencias marítimas cuyo objetivo fuese la fijación de precios y las condiciones de transporte³⁷⁶.

marítimos) y, en cuanto a libre prestación de servicios, la excepción puede ser limitadamente aplicada en el cabotaje interno (por ejemplo, en la ligación marítima entre el continente y las islas de un mismo Estado miembro).

375 Una excepción de extrema importancia en la Unión Europea, en el ámbito de los transportes marítimos, respecto a la admisibilidad de los consorcios en el transporte por línea regular de contenedores y en las terminales portuarias (*“liner shipping consortia”*), a través del Reglamento núm. 823/2000 y, más recientemente, del Reglamento núm. 906/2009 (que ha substituido el anterior). Esta excepción ha permitido compartir el espacio en las líneas E-W entre la MSC y la CMA/CGM. Posteriormente, en 2014, los chinos han rechazado la constitución del “*P3 Network*” (*“Box trio’s mega vessel sharing agreement for the east-west trades”*), que tenía como objetivo añadir aquello grupo de dos el mayor armador mundial de contenedores – la Maersk.

376 Entre los cuales se describen la coordinación de los horarios de los buques y las fechas de viaje/escala, la frecuencia de viajes/escalas, la coordinación y repartición de viajes/escalas entre los miembros de la conferencia, la regulación de la capacidad de transporte de los diversos armadores y la repartición entre estos del tonelaje transportado o de la mercancía desplazada en los buques.

Las conferencias marítimas operaron con base en las excepciones durante más de 20 años, aunque muchos acuerdos y actividades de las conferencias han sido puestos en causa. Así, la estructura contractual se ha desarrollado a partir de las decisiones de la Comisión Europea, algunos casos paradigmáticos a partir de mediados de los años 90, son el *Trans Atlantic Agreement (1992)* (TAA) y el *Trans Atlantic Conference Agreement (1994)* (TACA)), naturalmente, por la necesidad de abarcar los transportes marítimos entre Europa y los EEUU cubiertos por ambas jurisdicciones, cuya comparación podrá hacerse, respectivamente, con la versión original del *US Shipping Act 1984* y con su revisión de 1998 (OSRA).

Las Reglas aplicables a los *services contracts* en el tráfico entre Europa y los EEUU se desarrollan de conformidad con el *US Shipping Act* en la versión revista de 1998 y con la decisión de la Comisión conocida por TACA II³⁷⁷.

En 2004, las conferencias marítimas han cesado y, en 2006, el Consejo ha adoptado el Reglamento núm. 1419/2006 (que viene a revocar el anterior Reglamento núm. 4056/86), regulando sobre las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado, y modificando el Reglamento núm. 1/2003³⁷⁸ relativo a la aplicación de las reglas de competencia, viniendo a abarcar el cabotaje y el transporte no regular³⁷⁹.

Sin embargo, el tráfico de contenedores titulado por los “*services contracts*” respecta, esencialmente, a las líneas regulares y, como tal, no cubierto por el régimen de excepción como el establecido en el Reglamento núm. 1419/2006. Si pasamos a la aplicación del régimen de los contratos de volumen que resulta de las RRotterdam, será indispensable construir un marco comunitario que respete las Reglas de competencia, entre otros, estableciendo un modelo de actuación para los intervinientes y creando autoridades reguladoras contundentes.

No habiendo ninguna legislación específica sobre los contratos de volumen a nivel de la Unión Europea, hemos de analizar la legislación de dos países que ya contemplan la figura y que pueden tener un impacto significativo en la institución de un “*contrato de volumen europeo*” en contraposición al estadounidense.

En 25 de abril de 2013³⁸⁰, ha entrado en vigor, en Alemania, la reforma del Derecho marítimo, establecida en la Ley de 20/04/2013, que ha venido a reestructurar los 5 libros del HGB y que contempla alteraciones de contenido significativas. De hecho, el libro V del HGB (dedicado al comercio marítimo) se ha mantenido, en buena parte, sin cambio desde 1897 (con pequeñas adaptaciones debidas a la vigencia de las

377 Cf. JO núm. C 335/03, de 29 de noviembre de 2001.

378 DO L 1 de 04.01.2003, pps. 1-25.

379 Véase, a propósito del régimen de la competencia evolucionado desde el Reglamento núm. 4056 de 1986 hasta el Reglamento núm. 1419 de 2006, CARBONE, S., CELLE, P., LOPEZ DE GONZALO, M., *Il Diritto Marittimo - Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4ª ed., G.Giappichelli ed., Torino, 2011, pps. 375-387 en los que se refiere el progresivo rechazo de la figura de las “*Conferencias Marítimas*” y la regulación los “*services contracts*” en el tráfico de línea.

380 Véase REMIORZ, M., *Reform of German maritime law*, 15/07/2013, in “Comprehensive resource for legal information on freight forwarding global logistics”, ‘[Http://www.iforwarderlaw.com/library](http://www.iforwarderlaw.com/library)’.

RHaya y al Convenio sobre Salvación Marítima (*Salvage*) y, por eso, se ha aprovechado la oportunidad legislativa para suprimir conceptos obsoletos, en parangón con la creación de nuevos contratos y de nuevas reglas, ahora adaptadas a los modernos medios de transporte.

La versión original del HGB había sufrido un cambio más profundo en 1998 para adecuarse al Derecho comunitario y, en 2007, el HGB ha sido incorporado en el código mercantil unificado (UGB), aunque, a veces, este código unificado siga siendo referido como HGB³⁸¹.

El libro V contiene 144 artículos (§ 476-619), con 8 capítulos, en los que se abordan las siguientes materias:

- (1) personas jurídicas integradas en el transporte marítimo;
- (2) contratos de transporte;
- (3) contratos de fletamento de buques;
- (4) situaciones de emergencia de buques;
- (5) privilegios marítimos (crediticios);
- (6) períodos de limitación estatutarios;
- (7) limitación general de la responsabilidad; y
- (8) reglas de procedimiento.

En esta alteración de 2013, el fletamento por viaje (§ 527–535) es una modalidad del contrato de transporte de mercancías que prevé el régimen genérico de transporte de carga general (§ 481-497). Los demás contratos de fletamento están previstos autónomamente en el capítulo 3 (§ 553-556 para el fletamento en casco desnudo y § 557-569 para el fletamento por viaje). Se establece, además, la reglamentación relativa al contrato de transporte de viajeros y respetivo equipaje como modalidad del contrato de transporte (§ 536-552).

Mientras se mantenga como parte vinculada por las RHaya, Alemania ha decidido que la limitación de la responsabilidad por falta náutica y por el incendio a bordo serían tomadas como facultativas (en la senda de las RRotterdam) y para consagrarlas resulta necesario mencionarlas, expresamente, en el contrato y, eventualmente, a través de una mención en los conocimientos de embarque³⁸².

381 Hasta la revisión del HGB de 2013, la materia del transporte marítimo de mercancías fue tratada en los párrafos § 556-663.

382 En el párrafo § 512 (1), se consagra la celebración de acuerdos negociados individualmente entre las partes que van a derogar los términos de la limitación de responsabilidad, prevista en el HGB. No obstante, según el § 512 (2), en líneas generales, el contrato puede admitir que el transportador se exonere por la falta náutica o por el incendio a bordo (como se pasa en las RHg) y que los límites de responsabilidad por pérdidas o daños físicos puedan ser aumentados relativamente a los previstos en el § 504.

Esta reciente alteración legislativa alemana, puede tener implicaciones directas cuando el conocimiento de embarque proceda al reenvío para el régimen de las RHaya, como sucede con muchos de los modelos tipo de la BIMCO³⁸³. Si el reenvío es hecho, de forma completa, a las RHaya, las exenciones se mantienen. Pero si el reenvío es parcial (como es el caso de la legislación alemana) y si el contrato nada dispone para mantenerlas, el transportador no puede beneficiarse de aquellas cláusulas de exoneración, siendo aplicable el régimen adoptado por las RRotterdam.

De este modo, es prudente especificar en el “*bill*” si el transportador se beneficia o no de la integralidad de las RHaya. La situación puede volverse bastante confusa ya que un mismo contrato de transporte que no dice nada sobre aquellas dos cláusulas de exoneración puede tener dos interpretaciones exactamente opuestas:

(1) en caso del reenvío integral para las RHaya, el transportador se beneficia de las dos exenciones;

(2) en caso del reenvío parcial, como pasa con dicha legislación, no salvaguardando en el contrato, el transportador no se puede beneficiar de las dos exenciones referidas.

No obstante, ello va contra el dispuesto en las RHaya y, por eso, Alemania quedó en proponer una alteración de conformidad al Convenio, que pasa por hacer facultativa la limitación en caso de la falta náutica y del incendio a bordo.

De esta nueva legislación germánica de 2013, resulta la alteración del régimen de la responsabilidad del “*transportador ejecutante*” (“*performing carrier*”), figura ésta que estuvo presente al inicio de los trabajos preparatorios de las RRotterdam y que, posteriormente, ha sido ampliada a la “*parte ejecutante*” (“*performing party*”), para después, finalmente, verse reducida, estatutariamente, a la “*parte ejecutante marítima*” (“*maritime performing party*”).

Las RHaya no ofrecían la protección necesaria a los intereses de la mercancía, dejando esta materia para ser regulada en la legislación interna de los Estados que tenían el cuidado de extender el régimen del “*transportador bajo conocimiento*” (“*carrier under the bill of lading*) al “*propietario/armador*” (“*owner*”)³⁸⁴ o de, en sustitución, garantizar que el transportador efectivo pudiese ser accionado directamente.

383 Como el *Conlinebill* utilizado, como referencia, para el transporte por línea regular de contenedores.

384 Exactamente lo que el legislador portugués a hecho pero de una forma poco cuidada y con ninguna aplicación práctica: en la traducción de las RHg, tradujo la palabra “*carrier*” por “*armador*”. Mientras, la limitación de la responsabilidad del “*armador*” es una cuestión diversa pues no existe, *ab initio*, una identificación completa entre “*transportador*” y “*armador*”, sobre todo, en los tiempos de hoy, bajo los llamados NVOCC’s. Por otro lado, la responsabilidad del propietario del buque (y la que es una consecuencia de los créditos marítimos) ha sido planteada en los términos de los Convenios de Bruselas de 1924, de 1957 y del Convenio de Londres de 1976 (y de su Protocolo) en cuanto que la figura de la responsabilidad del transportador es específica de los convenios de transporte marítimo (las RHg, las RHaya-Visby, las RHamburgo o las RRotterdam).

En cuanto a la vigencia de la anterior versión del HGB, si el contrato de transporte hubiera sido celebrado entre el cargador y un transportador (contractual) que, a su vez, tenía subcontratado a un armador (transportador efectivo), éste era únicamente responsable frente al destinatario, en los términos del conocimiento de embarque (se hubiera sido emitido).

El tercero en un contrato de transporte, que no fuese porteador de un conocimiento, sólo podría reclamar con base en la responsabilidad aquilina (*"tort-based recovery claim"*). Así, tradicionalmente, el propietario de la mercancía y el destinatario/comprador (no porteador de conocimiento) sólo pueden accionar directamente el transportador contractual (extensible a sus empleados, agentes y prestadores de servicios independientes) por la vía de la responsabilidad extracontractual, invocando la negligencia del demandado³⁸⁵, o sea, la violación del deber de cuidado, como causa de los daños en la mercancía.

A pesar de que cualquier de estas opciones comporta un régimen de prueba para el reclamante mucho más duro que el régimen contractual – y que, por esa razón, tiene una reducida aceptación – tampoco los causantes pueden beneficiarse de los medios de protección del transportador (exclusiones e limitaciones) lo que significa que, superada la prueba, la responsabilidad extracontractual podrá “destruir” toda la cadena de transporte.

Es una situación en que la prueba es difícil pero en la que no existen limitaciones para el reclamante y que, una vez confirmada puede poner en tela de juicio a todos los intervinientes en la cadena de transporte.

La cuestión de las *"tort-based recovery claims against the carrier, his servants and agents and independent contractors"* no ha obtenido la debida respuesta en las RHaya e, inicialmente, ha sido regulada por las legislaciones nacionales. Sin embargo, se ha generado una posición de consenso, al nivel internacional, según la cual aquella responsabilidad aquilina debería ser, tendencialmente, alejada³⁸⁶, sin

385 *Tort of negligence*, es decir, una infracción al deber de cuidado que es jurídicamente una imposición para con uno tercero o clase de terceros identificada, y de la cual resulten daños personales o patrimoniales previsibles o expectables. Véase CORDEIRO, A. BARRETO MENEZES, *Do "Trust" no Direito Civil*, tese doctoral, policopiado, FDUL, Lisboa, 2013, pps. 484ss.

386 Véase, por ejemplo, el núm. 2 del artículo 6 del Convenio de Bruselas sobre la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de los Buques de 1957 y, igualmente, los trabajos preparatorios del Protocolo de Visby in CMI, *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and the Hague-Visby Rules*, Antwerp, 1997, pps. 596ss y GRONFORS, K., *Non-contractual claims* in MANKABADY, S., *"The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea"*, A.W. Sijthoff, Leyden/Boston, 1978, pps. 187ss. En los referidos trabajos preparatorios, a pps. 596, se hace lo siguiente:

"5. Liability in tort, the "Himalaya" problem.

The Sub-Committee was aware that attempts have been made - and often successful ones - to get around the limitations and exemptions of the B/L Convention in different ways. Thus in some countries a contracting party may sue not only in contract but also in tort. Therefore, if sued in tort, the carrier may find himself deprived of the benefit of limitation and of the one year prescription period etc. Or the plaintiff may gain his end by suing in tort others than the carrier (e.g. the master, the agent, a

vislumbrarse un acuerdo en la forma adecuada para hacerlo. El resultado fue la progresiva diferenciación entre la posición del transportador y las personas que con él interactúan para la ejecución de sus funciones.

Primero, por la distinción entre el transportador (en que se incluyen los empleados y agentes) y los prestadores de servicios independientes (*"independent contractors"*) que ha tenido acogimiento en el Protocolo de Visby y que aleja estos últimos de la protección del régimen imperativo³⁸⁷.

Después, algunas legislaciones vinieron a individualizar, dentro de esta última categoría, nuevos tipos con defensas específicas, especialmente, para los subtransportadores, estibadores y prácticos, en un ámbito de defensa extracontractual contra las averías en la carga que varía entre un máximo y un mínimo. Se cuentan, en este caso, algunas legislaciones nacionales que han considerado que los empleados y los prestadores independientes (como los estibadores y los prácticos) podrían beneficiarse de la inmunidad en relación a las reclamaciones de terceros sobre la mercancía (excepto en la acción dolosa)³⁸⁸.

member of the crew etc.). The draftmen of the 1957 Convention on Limitation of Shipowners' liability were aware of this practice and in Article 6 (2) they introduced a rule to stop it.

Decision:

In order to avoid the possibility of by-passing the contract and the legislation based on the convention, the Sub-Committee to the C.M.I. recommends that the following new Article be adopted:

"1) Any action for damages against the carrier, whether founded in contract or in tort, can only be brought subject to the conditions and limits provided for in this Convention.

2) If such an action is brought against a servant or agent of the carrier or against an independent contractor employed by him in the carriage of goods, such servant, agent or independent contractor shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3) The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants, agents and independent contractors in the employment of the carrier, in that case, shall not exceed the limit provided for in this Convention".

387 Véase el artículo IV-bis de las RHaya-Visby y se hace una comparación con el dispuesto en el artículo 7 y en el núm. 2 del artículo 10 de las RHamburgo.

388 Véase la legislación de Francia (artículo 52 de la *Ley núm. 66-420 de 18 de junio de 1966*, para los estibadores y prácticos o pilotos), de la Holanda (artículo 3 de la *Ley sobre los Prácticos – Loodsenwet* de 3 de enero de 1969), del Reino Unido (§ 22-1 *Pilotage Act* 1987, limitado a £ 1.000, a que se añade las tasas de los prácticos o pilotos de la viaje en causa) y del Canadá (§ 40 *Pilotage Act* 1985, limitado a \$CAN 1.000). En la Bélgica, esta protección respecto a los empleados y estibadores fue una consecuencia de la jurisprudencia como, por ejemplo, la decisión de la *Cour de Cassation*, 07/12/1973 in *Coletânea Arr. Cassation* 1974, núm. 395, *Brussels*. En la Holanda, dejando el régimen de los prácticos, los subtransportadores y los empleados del transportador contractual pueden beneficiar de las citadas defensas. No obstante, este beneficio no se aplica a los estibadores o a los técnicos de los astilleros que hacen el mantenimiento de los buques (*"ship repair yard"*). Bajo la *common law*, la doctrina *"bailment on terms"* (sobre o depósito) permite que el propietario del buque – en la calidad de subdepositario de las mercancías (*"sub-bailee of the goods"*) - pueda invocar las defensas del contrato de transporte contra una reclamación respecto a los daños en la mercancía. La legislación holandesa que vigoró de 1955 a 1991 tenía efectos idénticos, en los términos delo núm. 3 del artículo 321 del Código Comercial Holandés. Véase SMEELE, F., *The maritime performing party*

Sin embargo, la extensión a los empleados y a los agentes del transportador de los medios de defensa del régimen imperativo aplicable es la forma más vulgar de acoger los interés de los cargadores o de los destinatarios, sea en las RHaya-Visby sea en las RHamburgo, pudiendo ser extendida a los prestadores de servicios independientes, como pasa en los países escandinavos (Suecia, Dinamarca y Noruega)³⁸⁹.

En el caso de la legislación alemana, ésta ha empezado por extender las defensas del transportador contractual a sus empleados, a la tripulación y al propietario del buque pero quedan de fuera de esta protección otros prestadores independientes, como los estibadores³⁹⁰.

Para obviar esta circunstancia, e intentando extender la posición jurídica del transportador contractual a otros intervinientes, la nueva legislación alemana viene a introducir la figura del “*transportador ejecutante*” (o efectivo) que pasa a ser responsable frente al cargador, en los mismos términos del transportador contractual y, siendo así, también podrá invocar los mismos medios de defensa. Así, el transportador efectivo puede ser demandado directamente, en términos idénticos al dispuesto en el núm. 2 del artículo 10 de las RHamburgo, con base en el § 509.

Como en las RRotterdam (en este Convenio, bajo la figura más amplia de “*parte ejecutante marítima*”), el “*transportador ejecutante*” sólo se vinculará a condiciones más amplias de responsabilidad por su aceptación expresa (§ 512 (1)). Sucede aún que, si el transportador prescinde de la limitación de responsabilidad en virtud de la falta náutica o del incendio a bordo, ello será extensible al “*transportador ejecutante*”, si consta en el contrato base.

La Ley alemana viene a consagrar la posibilidad de transporte sobre cubierta de contenedores en buques especializados para lo que no resulta necesario el acuerdo del cargador.

Una de las cuestiones más controvertidas en la nueva ley, es lo que respecta a la no incorporación, en el conocimiento de embarque, de todos los términos del contrato; lo que significa que las (meras) referencias en el conocimiento a la ley aplicable no forman parte integrante del propio “*bill of lading*”. Como ya se sabe, es práctica mercantil que el conocimiento emitido, por ejemplo, en articulación con una póliza de fletamento, incorpore todas las cláusulas respecto a los términos, condiciones, excepciones, arbitraje y elección de la ley aplicable al contrato³⁹¹.

in the Rotterdam Rules 2009 in EJCL (*European Journal of Commercial Contract Law*), 2010, pps 1–23, pps. 6-7.

389 Párrafo § 282 (13:32) del Código Marítimo de la Noruega, *apud* FALKANGER, *Scandinavian Maritime Law*, 2004, pps. 332. La otra solución pasaría por ampliar los medios de defensa a terceros a través de la incorporación, en el contrato, de una cláusula “*Himalaya*”.

390 Véase los párrafos § 607(a) II y § 485 del HGB, en la versión de 2007.

391 Es frecuente la utilización de las cláusulas de incorporación de la póliza de fletamento en el conocimiento de embarque como, por ejemplo, se refiere en la cláusula 1 del formulario *Congenbill2007*: “*all terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith*

No es difícil de entender la razón de esta prohibición de la incorporación de la ley por remisión. A partir del momento en que la legislación interna alemana viene a atribuir diferentes efectos a un mismo contrato, habría que limitar los efectos de la remisión e imponer la descripción exhaustiva en el conocimiento “*no incorporante*”. Así, la limitación de los efectos de la remisión para la ley aplicable tiene mucho más que ver con dudas de interpretación en los casos concretos que con la creación de un nuevo régimen.

Si era intención del legislador garantizar la seguridad jurídica, bastaría ser más explícito en el modo de efectuar la remisión sea en el conocimiento sea en el contrato. No será práctico – ni tampoco, seguramente, subsistirá – la consagración del texto integral en el conocimiento cuando se podría hacer una mera remisión con indicación del texto legal y con la mención expresa de la aplicación o no de las dos cláusulas de exoneración mencionadas.

En cuanto a los nuevos documentos de transporte, el HGB incluye una regulación del “*sea waybill*” que será utilizado, *prima facie*, para la celebración de contratos de transporte, reconociéndose, implícitamente, el descenso del conocimiento de embarque tradicional y transferible. El régimen aplicable al “*sea waybill*” es una secuencia del aplicable al conocimiento de embarque tradicional, aunque se sustituya la figura del “*actual shipper*” por el “*contractual shipper*” lo que se comprende en virtud de no ser un documento negociable.

Sucede que el conocimiento no negociable, para ser plenamente válido, tendrá que mencionar el cargador contractual (aunque se pueda presumir su calidad) y el destinatario. Siendo así, un tercero en el contrato de transporte, que sea mencionado en el conocimiento, podrá demandar directamente al transportador, siéndole extensivo el régimen del contrato.

Por otro lado, la nueva legislación germánica incluye las disposiciones específicas sobre el fletamento por viaje en el ámbito del contrato de transporte y, por primera vez, incluye el fletamento por tiempo y en casco desnudo (“*bareboat*”) pero en una localización separada del primero de aquellos tipos de contrato. En cuanto a que las Reglas relativas al fletamento por viaje son parcialmente imperativas (es decir, relativamente a la responsabilidad del transportador por pérdida o por daños en las mercancías) atendiendo al estatuto del transporte, ya no es así en otras modalidades de fletamento.

incorporated”. O sea, el conocimiento de embarque incorpora las cláusulas del fletamento. Esta incorporación es muy importante para determinar el responsable por la descarga de la mercancía y por soportar los costes y para obligar los terceros al período de sobrestadía convenionado (en la póliza de fletamento). Mientras, hay que referir la distinción entre los INCOTERMS y los SHIPPING TERMS: los primeros respectan a las condiciones de la venta (FOB, CIF, etc.) y, a su vez, los segundos son verdaderas cláusulas del contrato de transporte (*Liner Terms – FIO(S), LIFO, FILO – landed, ex ship’s hold, etc.*). En el caso del acrónimo FIOS – *Free in and out and stevedores* – significa que el transportador no es responsable por la carga y descarga ni por los costes de la estiba. Sin una cláusula de incorporación, el transportador no puede invocar la póliza de fletamento frente a los terceros en lo que respecta a determinadas condiciones del fletamento, entre otros, al cumplimiento del plazo para descarga (*laytime*).

Finalmente, se facilita el embargo de los buques y el autor solamente tendrá que fundamentar su solicitud, teniendo en cuenta que, hasta ahora, había necesidad de rellenar un conjunto amplio de requisitos para que se decretase el embargo.

En el caso de España³⁹², la vigencia de las RRotterdam podría plantear dudas suplementarias al anteproyecto de 2008 (PLGNM)³⁹³ ya que, algunas de las materias tratadas no serían conformes al Convenio, no parece que ese carácter pionero, aislado de España, con su ratificación viniese a beneficiar la vigencia de las RRotterdam, o sea, que sirva de motivación para que otros países se vinculen. En España el proceso de reforma de la navegación marítima se concluyó el 25 de julio de 2014, con la publicación de la LNM.

Los últimos pasos se iniciaron el 29 de octubre de 2012, cuando el Consejo de Ministros aprobó una versión alterada del PLGNM – un nuevo anteproyecto de Ley sobre la Navegación Marítima (que designamos por PLNM) – teniendo en cuenta que el anterior proyecto sobre la misma materia no había obtenido la debida aprobación en el Congreso y fue objeto de diversas críticas, sobre todo, por parte de los operadores.

El proyecto de ley fue aprobado por el Consejo de Ministros, el 22 de noviembre de 2013 para su remisión a las Cortes Generales (véanse, en las fechas *supra*, los comunicados de prensa del Consejo de Ministros y del Ministro de Justicia y los respectivos informes, en www.lamoncloa.gob.es y www.mjusticia.gob.es).

De acuerdo con el comunicado de prensa del Ministro de Justicia, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima de 2013³⁹⁴, la disposición se ajustaba a las RRotterdam y

392 De acuerdo con la reciente LNM, las diversas modalidades de utilización del buque (Título IV) comprenden el contrato de arrendamiento de buque, los fletamentos/transporte, el contrato de pasaje, el contrato de remolque y el contrato de arrendamiento náutico. En el Libro III del Código de Comercio, el fletamento correspondía a un fletamento-transporte (“*locatio operis*”) y no a un fletamento-arrendamiento (“*locatio rei*”) y no se previa el fletamento por viaje. Cuanto al Libro III, véase BROSETA PONT, M., *Manual de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Tecnos, Madrid, 1990, pps.741-752.

393 El anteproyecto entró en el Congreso de Diputados en 2006 y su versión final no aprobada fue publicada en el BOCG Congreso, serie A, núm. 14-1, 19/12/2008. Véase la obra publicada pela Aranzadi en 2006 compilando diversos artículos críticos sobre cada una de las partes de este PLGNM y que tuvo, eventualmente, una influencia en las modificaciones sufridas en la nueva versión de 2012 (PLNM) en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M. (coord.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, 1ª ed., Aranzadi, Vitoria, 2006. Conforme los mismos autores, además de los convenios internacionales de transporte marítimo (RHg, RHaya-Visby y RHamburgo), la comisión de redacción tuvo especial enfoque en el HGB alemán, al *Coddice della navigazione* de 1942 italiano, a la legislación francesa de 1966 y a la legislación inglesa posterior a 1894 (*Merchant Ship Act*). Fue, igualmente, de gran interés para los trabajos la legislación iberoamericana, en que se cuentan la Ley de Navegación de la República Argentina de 1973 (con una fuerte influencia del Derecho italiano) y, igualmente, la Ley de Navegación del Chile de 1978 y la Ley de Navegación del México de 1994. A 25 de julio de 2014, se ha publicado la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM) que es, en su gran mayoría, un texto coincidente con el PLNM, especialmente, en su estructura y en su dogmática.

394 Los dos proyectos y la LNM, se basan, en líneas generales, en la figura del contrato de arrendamiento de buque que incluye tanto los supuestos de locación de buque a casco desnudo

pretendía actualizar el régimen del transporte marítimo intentando superar las contradicciones existentes entre los acuerdos internacionales en vigor en España y la legislación interna vigente – más concretamente el Libro III del Código de Comercio de 1885 y la LTM de 1949, entre otras normas.

De forma sintética, el texto del Proyecto pretendía superar las contradicciones existentes entre convenios internacionales y la decimonónica normativa española, homogeneizando el ordenamiento jurídico con el Derecho Marítimo Internacional, proporcionando seguridad jurídica y reflejando la realidad práctica del transporte marítimo actual; así como buscando mejorar la protección del patrimonio subacuático y contribuir a la lucha contra la contaminación y la inmigración ilegal, determinar la responsabilidad de los sujetos implicados en el tráfico marítimo, regular los contratos de utilización del buque y los auxiliares de la navegación (que ya incluyen el de gestión naval) y fijar las condiciones del contrato de construcción naval e incorporar novedades en la compraventa de buques.

De acuerdo con el comunicado del Ministro de Justicia, el Proyecto de 2013 (que repite los términos que habían sido expresados en 2012) asumía un triple objetivo:

“(1) Homogenizar el ordenamiento jurídico con el Derecho Marítimo Internacional, adoptado por los países de la Unión Europea y OCDE, algo clave en un tráfico caracterizado por la transnacionalidad.

(2) Proporcionar seguridad jurídica, al garantizar la coordinación entre las normas españolas, europeas y los Convenios Internacionales vigentes, tanto de Derecho Público como Privado, facilitando la interpretación unívoca de esas normas por los Tribunales.

(3) Reflejar la realidad práctica actual del transporte marítimo, teniendo en cuenta las consecuencias económicas y de todo orden que puedan derivarse de las modificaciones introducidas, y proporcionando soluciones más equilibradas de las que hoy ofrece el Derecho vigente”.

Y más adelante, establecía lo siguiente:

“Las normas de Derecho Público del Proyecto se inspiran en la Convención de Derecho del Mar de las Naciones Unidas de 1982 y supone la formulación, por primera vez, en la legislación marítima española de una regulación básica muy completa y sistemática de policía administrativa. Ello permitirá una mejor intervención de la Administración en la defensa de la seguridad marítima y del salvamento de la vida humana en el mar, así como de los intereses medioambientales y costeros, debido a la especial relevancia cobrada por la seguridad de la navegación y la tutela del medio ambiente.

La futura Ley de Navegación Marítima vendrá a completar así lo que ya dispone el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante y la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino”.

(“bareboat”) como aquellos en que se arrienda el buque armado y equipado (el impropriadamente denominado *“time charter with demise”*), puesto que esta circunstancia se entiende que no afecta a los derechos y obligaciones básicos de ambas partes.

En síntesis, el Proyecto de 2013 (muy similar al PLNM de 2012) constituyó una evolución mejorada de la anterior versión de 2008, que hemos denominado como PLGNM³⁹⁵ y presentaba las siguientes características:

- 1) Vehículos de navegación - Se configura un estatuto jurídico del buque y de su régimen registral, definiéndose el buque como principal vehículo de la navegación y diferenciándolo de otras figuras como la “embarcación” y el “artefacto naval”.
- 2) Contrato de construcción naval – Por primera vez, se regula el contrato de construcción naval, incorporando importantes innovaciones en el contrato de compraventa de buques, al tiempo que unifica la regulación de los privilegios marítimos, con remisión al Convenio de Ginebra de 1993.
- 3) Sujetos de la navegación - Los sujetos de la navegación están constituidos por el armador y el naviero. El primero es quien tiene la posesión del buque o embarcación, asume la gestión náutica y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad, mientras que el naviero es el que se dedica a la explotación de buques, propios o ajenos.
- 4) Contratos de utilización del buque - Se regulan los contratos de utilización del buque: de arrendamiento, de fletamento³⁹⁶, de pasaje, en el que se presta especial

395 Se hace un análisis comparativo con las críticas expresas en EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M. (coord.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, 1ª ed., Aranzadi, Vitoria, 2006.

396 Las disposiciones sobre el fletamento, identificado como transporte, son coincidentes, en líneas generales, con las que constan en la LNM, donde se resaltan los artículos 203 a 209. Sin embargo, la definición de fletamento/transporte es la más importante y que lo hace en los siguientes términos:

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.

Muy importante también es la autonomía del contrato de volumen:

Artículo 208

Contratos de volumen.

El contrato podrá también referirse al transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o varios viajes, aplicándose en tal caso las disposiciones referentes al fletamento por viaje a cada uno de los pactados, salvo pacto diverso entre las partes.

Y también la referencia que se hace al transporte multimodal (la parte final, ha sido añadida con posterioridad a respecto al PLNM de 2012) :

atención a los derechos de los pasajeros, y de remolque. También se fijan los contratos auxiliares de la navegación, entre los que se introduce el de gestión naval. El fletamento se configura como un contrato de transporte de mercancías (en el que se unifican los fletamentos por viaje y por tiempo, así como en transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y el contrato de volumen), pero sin descartar otros fines de las partes, como sería la realización de operaciones de tendido de cables o la investigación oceanográfica.

- 5) Accidentes – El enfoque del texto se hace con una apuesta en la prevención. En la regulación del tráfico marítimo el documento prevé restricciones por razones de seguridad y protección marítima, así como un mayor control de los buques que presenten graves deficiencias para navegar y la previsión de lugares de abrigo para situaciones de arribada forzosa. La regulación de los accidentes de la navegación se efectúa mediante una remisión a los Convenios que regulan esta materia, en los casos de abordaje, avería grave, salvamento, bienes naufragados o hundidos y responsabilidad civil por contaminación.

Artículo 209

Transporte multimodal.

Si el contrato de transporte comprendiera la utilización de medios de transporte distintos del marítimo, las normas de este capítulo se aplicarán sólo a la fase marítima del transporte, regulándose las demás fases por la normativa específica que les corresponda, siempre que esta tenga carácter imperativo.

Mientras, continuaremos con la cuestión del régimen aplicable cuando se desconozcan el origen de los daños en las mercancías. No obstante, el artículo 2 de la LNM impone la regla de interpretación de la ley de conformidad con los convenios internacionales vigentes en España y la técnica legislativa se basa en la remisión a los convenios vigentes en cada materia (véase el preámbulo, párrafo II). La disposición final primera refiere las RRotterdam, pero en caso de su entrada en vigor, será necesario la introducción de algunas modificaciones. Asimismo, en el caso del transporte parcialmente marítimo (y que, por esta vía, se rechaza la aplicación del régimen de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías – LCTTM - en que se exige que el transporte sea (parcialmente) terrestre para se aplique los artículos 67 a 70 sobre la multimodalidad lo que es lo contrario del “marítimo plus”), es posible intentar la aplicación de la solución formal supletoria de las RRotterdam (que impone la aplicación del régimen marítimo y a que España se vinculó) a pesar de que materialmente la solución más adecuada y jurídicamente más segura, respecto al régimen del modo en que se realice o se deba realizar la entrega. Esta es la solución de la LCTTM que, como se ha defendido, no parece que pueda ser formalmente aplicable por su enfoque en los transportes terrestres cuyo régimen de responsabilidad del transportador, interno o internacional, es muy distinto del marítimo. De hecho, el sistema multimodal en red no es completo cuando no tenga una norma que permita que se puedan imputar los daños desconocidos cuando el consignatario los conoce una vez desconsolidada la mercancía de los contenedores. En la sentencia del STS de 26/05/2011 (CENDOJ 28079110012011100314), el Tribunal supremo decidió por la responsabilidad del transitario por los daños conocidos al terminar la fase marítima, determinando su regulación por la ley aplicable al transporte marítimo, anunciando el criterio de red (o teoría de la heteronomía) pero sometiendo a la regulación de la obligación principal o del tramo principal (teoría de la absorción). A pesar de muchas críticas que se pueden hacer sobre el fundamento del tribunal supremo para el caso en concreto, para los daños desconocidos la teoría de la absorción apunta una posible solución y que, además, es coincidente con la otra que se recoge de las RRotterdam – el tramo principal (o sea, el marítimo) determina la ley aplicable.

- 6) Responsabilidad civil por contaminación - Es suplementaria y adicional a la prevista en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 1992 (CLC), en el Convenio internacional sobre constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FUND) y en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001). El reconocimiento a los sujetos de la navegación de la posibilidad de limitar su responsabilidad se remite a los Convenios vigentes en España (Convenio de Londres de 1976 y Protocolo de 1996).
- 7) Contrato del seguro - Se moderniza la regulación del contrato de seguro marítimo y las especialidades procesales que conllevarán las nuevas normas de la futura Ley, como el embargo preventivo de buques o la venta forzosa de los mismos.

Todos aquellos intentos del Proyecto de 2013 han sido recogidos en la LNM, casi dos años después de la primera aprobación por el Consejo de Ministros del PLNM y que no difiere, en las líneas generales, de los contenidos de los proyectos de 2012 y en 2013³⁹⁷.

La LNM viene a acoger la incorporación del contrato de volumen como modalidad de transporte lo que se adecua, a su vez, a los términos de las RRotterdam y, así, la ley decidió, tomar partido en la discusión dogmática, y clasificó el “fletamento-transporte” como modalidad del transporte internacional marítimo de mercancías, haciendo la distinción con el “arrendamiento de buque”.

El legislador siguió, muy cerca, el concepto anglosajón de “*contract of affreightment*” que responde al actual estado del Derecho marítimo, independientemente de la vigencia de las RRotterdam, y rechazó de esta noción el “fletamento en casco desnudo o arrendamiento de buque”, lo que está en consonancia con la posición que hemos defendido en la presente investigación desde el punto de vista de Derecho marítimo internacional.

En el preámbulo del entonces PLGNM y cuya esencia se mantiene en la LNM, a propósito del título IV (*contratos de utilización del buque*) y de la controversia fletamento/transporte, se hubiera afirmado, de forma certera y bien sintetizada, lo siguiente (subrayado de nuestra responsabilidad):

397 El Consejo de Ministros informó, en 2013, que aprobará el proyecto de ley sobre la navegación marítima, con algunas modificaciones recientes relativas a la responsabilidad por contaminación de hidrocarburos frente a la sentencia del caso *Prestige*. Este proceso se concluyó con la publicación de la LNM, a 25 de julio de 2014. El sistema normativo de Derecho marítimo vigente antes de la LNM, tenía aún como núcleo la LTM de 1949 y el Libro III del Código de Comercio de 1885 que se basaba en la figura del “propietario del buque” y que no hacía la distinción entre “fletamento” y “transporte”, tanto más que el fletamento por tiempo era desconocido en el siglo XIX y lo mismo pasó en Portugal con el Código de Comercio luso de VEIGA BEIRÃO. La LNM terminó, de hecho, con casi quince años de frustradas reformas del régimen jurídico del sector. En Portugal, la situación es aún más compleja pues la reforma de 1986-87 ha venido a plantear nuevas cuestiones jurídicas y a apartar el transporte del fletamento/transporte.

“No se desconocen, como es obvio, las particularidades de cada una de las formas contractuales en que se canaliza el transporte (el “time charter”, el “voyage charter”, el contrato de transporte en régimen de conocimiento de embarque, etc.) pero se ha considerado que esas particularidades no empecen la naturaleza unitaria del tipo contractual, y que pueden encontrar adecuado reconocimiento y tratamiento al hilo de un desarrollo unificado. Por ello, partiendo de este concepto unitario de fletamento y transporte, se reconocen en diversos puntos concretos las especialidades de cada uno de los modos de transporte antes mencionados”.

CUARTA PARTE

IV. CUARTA PARTE – LAS REGLAS DE ROTTERDAM Y LA NUEVA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

CAPÍTULO I – LAS REGLAS DE ROTTERDAM. SU GÉNESIS Y ESTRUCTURA

1. EL MARCO Y LA MOTIVACIÓN

39. El día 13 de febrero de 2007, el Equipo de Trabajo III (Derecho de los Transportes) de la Comisión de la Naciones Unidas sobre el Derecho Comercial Internacional (“*United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III – Transport Law*”) publicó el proyecto de “*Convenio sobre el Transporte de Mercancías Total o Parcialmente por Mar*”, denominado como “*Reglas de Rotterdam*”³⁹⁸.

Las RRotterdam tienen como objetivo unificar y actualizar las reglas y conceptos relacionados con el Derecho marítimo realizados en los convenios vigentes, incluyendo aspectos relacionados con los conocimientos de embarque y con la limitación de responsabilidad de los transportadores (o “*porteadores*”), incorporando 96 artículos, agrupados en 18 capítulos y, consecuentemente, constituye la prueba evidente de su gran extensión y natural complejidad.

El proyecto es aplicable a todos los contratos de transporte dónde el lugar de recepción y el lugar de entrega se sitúen en países distintos y los puertos (marítimos) de embarque y de desembarque de la mercancía se encuentren situados, igualmente, en diferentes países.

Las RRotterdam presentan tres vectores esenciales que las distinguen de los demás convenios³⁹⁹:

³⁹⁸ Véase A/CN.9/WG.III/WP.81.

³⁹⁹ Véase MARTINS, A. de SOVERAL, *As Regras de Roterdão*, in “*Novos Caminhos para o Direito dos Transportes*”, AA. VV., IDET, colóquios, núm. 6, Almedina, Coimbra, 2013, a pps. 95. La introducción del contenedor (la “*revolución del contenedor*”) se ha iniciado en el año de 1956 con un transporte marítimo en línea regular entre Nueva Iorque y Puerto Rico, *apud* HOEKS, M., *Multimodal Transport Law*, Wolter Kluwer, Austin-Boston-Chicago-New York-The Netherlands, 2010, pps. 2, nota 5. Para una presentación sintética y expresiva del contenido de las Reglas, véase JANUÁRIO da COSTA GOMES, M., *Introdução a las Regras de Roterdão – A Convenção “Marítima-Plus” sobre o transporte internacional de mercadorias*, in “*Temas de Direito dos Transportes*”, I, Almedina, Coimbra, 2010, pps. 7-83. Sobre las Reglas de Rotterdam y su entorno, veáanse las siguientes sentencias: Sentencia Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 212/2009, 01/12/2009, Sentencia Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 35/2010, 21/01/2010 y Sentencia Audiencia Provincial de Zaragoza núm. 360/2013, 16/07/2013.

En la primera, de 01/12/2009, se hace una importante clasificación de las normas de Derecho marítimo en cuatro grupos: el Libro III del Código de Comercio, las Leyes marítimas especiales (de que son ejemplos, la hipoteca naval, la LTM, el Reglamento del Registro Mercantil y la Ley sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas), los usos marítimos mercantiles (en que se incluye el llamado “derecho de los formularios” que hemos desarrollado) y las normas que proceden de la unificación internacional, a través de la acción de los organismos privados y gubernamentales, con una cita destacada de las RRotterdam).

En la segunda, de 21/01/2010, se apreció una demanda en un transporte multimodal en que se desconoce el lugar del daño, es decir, no pude afirmarse que el daño se produjo durante la fase marítima. Mientras tanto,

- (1) Su objeto central es el contrato de transporte internacional de mercancías (y no sólo el transporte bajo conocimiento de embarque);
- (2) No obstante, las Reglas van más allá del transporte exclusivamente marítimo (incorporando otros modos); y
- (3) Reclaman una particular atención al transporte contenedorizado en el entorno marítimo ampliado, o sea, al transporte *puerta a puerta* y al uso respectivo de documentos electrónicos de transporte.

Nos enfrentamos a un sector y a un tipo de transporte con unos intereses muy específicos y globales y, actualmente, el transporte multimodal sólo es posible con la utilización del contenedor que facilita la circulación modal de la mercancía. Mientras se consiga su vigencia internacional (y genéricamente aceptadas por cargadores y navieros), las RRotterdam podrán cubrir más del 80% del transporte multimodal⁴⁰⁰.

Dejando de lado la cuestión de su vigencia, es imprescindible hacer un resumen de los antecedentes que han llevado a la publicación del citado proyecto del Convenio⁴⁰¹.

la Sentencia no encuentra razones para aplicar a todo el transporte el régimen jurídico privilegiado del porteador marítimo al transitario, en los términos de las RHaya. Se trataba de reconocer la aplicación al operador del transporte multimodal del “sistema de responsabilidad en red” que no tiene respaldo en una regulación positiva como se afirma siendo uno de los puntos clave de las nuevas RRotterdam.

En la Sentencia de Zaragoza, se invoca el “*sistema de responsabilidad en red*” y se clarifica una distinción esencial entre la normativa de aplicación de cada uno de los modos de transporte y otra “*cuál sea la legislación nacional aplicable en función del punto de conexión fijado en la norma de conflicto aplicable*”. La Sentencia aplica el Convenio CMR a los transportes multimodales para el modo de transporte por carretera cuando incluyan, a parte de éste, el modo marítimo (nosotros subrayamos apenas para determinados tipos de transporte) y que tal orientación es reconocida por las RRotterdam. Mientras tanto, la Ley núm. 15/2009 no es aplicable al caso de autos por razones de derecho intemporal. Actualmente, será la norma rectora de la situación a través del sistema de responsabilidad en red. En esta Sentencia se refiere que el criterio que se basa en la responsabilidad de cada uno de los diferentes modos por su normativa específica a que se halle sujeta ya había sido acogido por los tribunales con anterioridad en relación a la Ley y cita en su respaldo la STS n 341/2001 de 26 de mayo y 685/2008, de 16 de julio, SAP Madrid, secc. 28, n 92/2009, de 17 de abril y SAP Murcia n 366/2005, de 2 de diciembre.

⁴⁰⁰ Véase MARTINS, A. DE SOVERAL, *idem*, a pps. 102.

⁴⁰¹ Sobre el propósito y la motivación subyacente a las RRotterdam, véase, *inter alia*, DELEBECQUE, P., *Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport par mer*, DMF, 2003, pps. 315ss; *Les travaux du comité des transports du CMI sur le projet CNUDCI*, DMF, 2004, pps. 820ss; *Les premiers travaux de la CNUDCI sur le projet préliminaire d'instrument relatif au transport de marchandises par mer*”, revista Scapel, 2002, pps. 84ss; TASSEL, Y., *Le projet CNUDCI, une double critique de fond*, DMF, 2004, pps 3ss; BERLINGIERI, F., *Uniformité de la loi sur le transport maritime: perspectives de succès*, in *Mélanges Bonassies*, éd Moreux, Paris, 2001, pps. 57ss y ONANA, C., *La protection des marchandises en droit des transports maritimes*, 2010, pps. 55 ss in www.crafi.net. Véase, igualmente CARBONE, S., CELLE, P., LOPEZ DE GONZALO, M., *Il Diritto Marittimo - Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4ª ed., G.Giappichelli ed., Torino, 2011, pps. 325-328 sobre la comparación entre las RHamburgo y las RRotterdam, SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías – Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, 2ª ed., Aranzadi, Navarra, 2010, pps. 595-783 sobre los antecedentes y el régimen de las RRotterdam, entre otros, en la documentación del transporte, en los elementos personales y en las obligaciones, en el régimen de responsabilidad del transportador y en la jurisdicción y arbitraje y BONASSIES, P. & SCAPEL, C., *Traité de Droit maritime*, 2ème éd., LGDJ, Paris, 2010, pps.

Ya se han señalado los intentos de los operadores del transporte internacional – entre los cuales los operadores logísticos, los armadores, los transportadores, los cargadores y las aseguradoras – y de las organizaciones que los representan, de exigir, cada vez más, el uso de un acervo legislativo tendencialmente uniforme, fiable y seguro; que ha empezado con las RHaya y con los formularios de contratos.

En ausencia de una normativa uniforme y general, reconociendo la internacionalidad inherente al sector del transporte marítimo y la espera de un consenso multilateral, es esencial que un operador del sistema logístico de cualquier nación pueda contar con que el régimen aplicable en otro país (por ejemplo, en China) suele ser similar - tanto en la titularidad de derechos y obligaciones de los varios intervinientes como en la legislación aplicable y en su interpretación - disminuyendo el riesgo comercial.

Esta uniformidad se podrá lograr mediante dos vías complementarias: por instrumentos de carácter privado con impacto significativo en el sector correspondiente (designadas, por la doctrina española y latinoamericana, por “*leyes modelo*”, dónde se hace una referencia al modelo de arbitraje de la UNCITRAL que ha originado diversas leyes internas) o a través de convenios internacionales de Derecho uniforme (como las RHaya, las RHaya-Visby, las RHamburgo y las propias RRotterdam).

607-608. Nos encontramos, en definitiva, con que la solución de equilibrio, intentada por la generalidad de los autores - y que se respalda en el Convenio -, sigue dependiendo de la responsabilidad del transportador marítimo en función de la distribución del riesgo de la ejecución del contrato de transporte por los diversos intervinientes – transportadores, cargadores, bancos, aseguradores y, hoy, también los operadores de terminales y los operadores multimodales – frente a la disminución del coste del transporte. Sobre casos jurisprudenciales en Estados Unidos más recientes sobre las RRotterdam, véase HEALY, N. (et al), *Cases and materials on Admiralty*, 5th ed., St. Paul, Minnesota, USA, 2012, 931 pps, Ch. XIII, Section C, *The Rotterdam Rules and cargo claims*, pps. 901-910. Véase igualmente la intervención de M. STURLEY en la Conferencia de Pekin en 2013 in STURLEY, M., *Les Règles de Rotterdam a la la Conférence de Pékin* in DMF núm. 65, pps. 124-129, 2013 y TREITEL, G, REYNOLDS, F., *Carver on bills of lading*, 3rd ed., Sweet & Maxwell, London, 2011, 938 pps, Ch. 10, *The Rotterdam Rules*.

En las RRotterdam, la responsabilidad del transportador “*parece*” basarse en la culpa (núm. 2 del artículo 17) ya que la palabra “*fault*” no coincide totalmente con “*culpa*” (aunque sea esta palabra que ha sido consagrada en la versión auténtica en lengua castellana). El arco espacial de responsabilidad transcurre entre la recepción y la entrega de las mercancías (véase el artículo 12). El retraso es equivalente al daño en la mercancía (núm.1 del artículo 17 y artículo 21). El transportador se respalda en una cláusula genérica: se exonera con la prueba que ni él ni ninguna de las personas del artículo 18 son pasibles de ponerse en tela de juicio de culpabilidad (núm. 2 del artículo 17), entre otros, para circunstancias distintas del núm. 3 del artículo 17 . Contra el transportador, se hace referencia al estado (malas condiciones) del buque que sea causa del daño lo que obliga a probar que ha actuado diligentemente en el cumplimiento de sus obligaciones que se disponen en el artículo 14. En casos de invocación de las circunstancias de exoneración (núm. 3), el transportador aún responde si el reclamante probar su culpa, mismo que parcial. Cabe subrayar aún que en las cláusulas de exoneración están redactadas nuevas circunstancias como las relacionadas con el transporte de bienes, la prevención de daños medioambientales o las relacionadas con mercancías peligrosas. Sin embargo, el artículo 61 viene estipular las situaciones en que no pueden ser invocados los límites de responsabilidad: en caso de dolo o intención (“*with the intent to cause such loss*”) del transportador (o de la parte beneficiaria de la limitación) de inducir los daños o los retrasos respecto a las mercancías.

Sobre los Convenios antecedentes de las RRotterdam y su conceptualización, en particular, las RHaya, las RHaya-Visby y las RHamburgo, véanse los párrafos números 10 a 12 *supra*.

Todavía, ninguna de estas dos vías, de forma aislada, lograr una verdadera estandarización o uniformidad legal que, además, necesita que se añada la incorporación de la jurisprudencia más importante y, por ende, que reconozca la interpretación de las normas y de los usos de comercio internacional, tanto más importante en los países de la “*common law*”.

La elaboración de un convenio de Derecho uniforme cuenta, seguramente, con los convenios pactados, con los usos – lo que suele expresarse por la “*new law merchant*”⁴⁰² – y con las tendencias, en el futuro, de los cargadores, transitarios y navieros en materia de transporte marítimo, respaldados con el papel esencial de los *P&I*⁴⁰³ y de las aseguradoras, en particular.

⁴⁰² Véase BENETT, S. C., *Lex Mercatoria and Arbitration: a discussion of the New Law Merchant*, Thomas E. Carbonneau, ed., Yonkers, N.Y., Juris Publishing, 1998 (Revised ed.). pp. xxv a 296, N. York, 1999 Juris Publishing, Inc. in “*The American Review of International Arbitration*”.

En mayo de 1994, la UNIDROIT publicó los principios reguladores de los contratos internacionales lo que ha implicado una amplísima referencia a la figura de la “*new law merchant*” (la nueva “*lex mercatoria*”). En 1995, la comisión sobre el Derecho Europeo sobre los Contratos Públicos publicó una parte de los principios reguladores de los contratos (europeos). En 2004, fue publicada una 2ª versión de los principios de la UNIDROIT. Finalmente, en 2010, en la 90ª sesión del Comité de la UNIDROIT, fue adoptada la 3ª versión de los “*Principios de los Contratos Comerciales Internacionales*” (*UNIDROIT Principles 2010*). Esta nueva versión consagró, esencialmente, las consecuencias del incumplimiento con una intención de amenazar las diferencias entre los diversos regímenes jurídicos que son más patentes en las “cláusulas penales” (véase, cuanto a estas cláusulas en las Reglas de la UNIDROIT, RAMOS, R. MOURA y SOARES, M.A. BENTO, *Contratos Internacionais – compra e venda, cláusulas penais, arbitragem*, Almedina, Coimbra, 1995, pps. 277-440).

Las reglas de la “*lex mercatoria*” forman parte de una lista que es enriquecida con referencias interpretativas y de aplicación de la jurisprudencia arbitral, ley uniforme internacional, doctrina y distintas legislaciones nacionales y están disponibles “*online*”. Estos desarrollos reflejan un nuevo y dinámico cambio en la discusión sobre la “*lex mercatoria*”. Por esto, suele afirmar que nació un nuevo modelo de codificación de Derecho transnacional y que corresponde, en buena parte, a una mezcla entre el Derecho vigente y los usos comerciales con una construcción única y que ha venido a alterar el paragon del Derecho comercial internacional. De hecho, las particularidades de esta rama del Derecho han desembocado en un cambio que se enmarca en la influencia progresiva y, a su vez, más relevante de la codificación privada internacional.

En este contexto de desarrollo de los contratos transnacionales, “*codificación*” significa, en su gran mayoría, “*reproducción*” (con una previa “*validación*”) de ciertos “*usos comerciales*” en lo que se estará admitiendo la *lex mercatoria* como una fuente – al menos, mediata, ya que se está aludiendo a la intermediación del legislador - del Derecho. La nueva “*lex mercatoria*” es, así, una creación de las partes en las transacciones comerciales internacionales y por los tribunales de foro y arbitrales. Así, los principios del UNIDROIT ya no son meros “*usos*” pero ya “*reglas*” (o normas jurídicas) cuando integrados en la nueva *lex mercatoria*.

De hecho, el proceso jurídico tradicional de creación del Derecho uniforme ha sufrido un cambio profundísimo: los expertos internacionales y los intereses nacionales en que se basan los países en los medios formales del proceso de codificación tradicional son progresivamente sustituidos por los ‘*privados*’, académicos y árbitros, concedores de la práctica jurídica, muchas veces, bajo los auspicios de una institución internacional (como el UNIDROIT).

Esta nueva noción de codificación es viva, dinámica y flexible que es una garantía de un desarrollo gradual en el tiempo y que nunca se considera acabada, exigiendo que el normativo uniforme se enmarca en el proceso ya iniciado con una estructura dupla de “*ley modelo*” y de equilibrio entre las partes o flexible y

En ausencia de un cuadro de Derecho uniforme, con el fracaso del Convenio de Transporte Multimodal de 1980 y siendo reclamado por el comercio internacional, a mediados de los años 90 diversos organismos internacionales y, particularmente, las Naciones Unidas, empezaron a considerar la elaboración de un nuevo instrumento convencional.

El cuadro convencional era el siguiente: el recurso a las RHamburgo, aunque vigentes, no tenían un alcance satisfactorio indispensable al transporte internacional marítimo de mercancías y el convenio internacional general (las RHaya y su protocolo modificativo, las RHaya-Visby) no cubre todos los transportes marítimos y no reflejan un justo equilibrio entre los intereses de los transportadores (“*carriers*”) y de los cargadores (“*shippers*”).

Esta desconfianza ha dejado, muchas veces, a los países cargadores en desventaja - aunque en los regímenes imperativos que no se ajustan a la práctica, acudiendo a la justicia en foro ajeno- o causando profundas y sustanciales dudas en la interpretación y aplicación legal por los tribunales. Con la desmaterialización de los documentos del transporte en línea regular, la desprotección jurídica del destinatario es progresivamente mayor y no existe regulación aplicable siempre que no se haya emitido un conocimiento de embarque.

El desajuste práctico de las RHaya ha resultado, esencialmente, como consecuencia de la progresiva interpenetración de los modos de transporte (y de la multimodalidad), así como del tipo de negocio que les es subyacente, situaciones estas que no han sido contempladas en las convenciones, ni en los protocolos subsiguientes⁴⁰⁴.

Mientras tanto, en 1980, la UNCTAD ya había realizado un convenio internacional multimodal que constituyó uno de los mayores fracasos internacionales. Las razones de este rechazo son, seguramente, motivos para una profundísima reflexión sin que se rechacen, igualmente, muchas de las soluciones aportadas en el texto.

fácilmente adaptable. En la actualidad, esta especialidad del Derecho comercial internacional moderno es semejante al antiguo instituto romano del “*ius commune*”, por su continua evolución y por recoger fuertes elementos de hecho. Véase <http://www.trans-lex.org>.

⁴⁰³ Sobre la historia y la naturaleza de los *P&I Clubs* y en la celebración de seguros de responsabilidad (que complementan otros ya contratados por las aseguradoras convencionales), en la obligación de reembolsar, únicamente, sus miembros por indemnizaciones pagas por estos a terceros y ante la posibilidad de la acción directa del perjudicado (tercero en el contrato de seguro) contra los *P&I Clubs*, véase, entre otros, RAPOSO, MÁRIO B., *Os P&I Clubs e o problema da ação direta* in “Estudos sobre o Novo Direito Marítimo - realidades internacionais e situação portuguesa”, Coimbra Editora, Coimbra, 1999, a pps.121-134.

⁴⁰⁴ Hoy, la gran mayoría de los transportes son efectuados “*puerta a puerta*” (y no “*puerto a puerto*”) con toda la complejidad logística que eso implica y, por lo tanto, la responsabilidad del transportador tendría que abarcar situaciones fuera de la zona y de la actividad portuaria.

En lo que respecta a los instrumentos convencionales vigentes destinados a un transporte “*puerto a puerto*” seguirían dos vías diferenciadas: por un lado, en las RHaya y en las RHaya-Visby, se colocó el transporte marítimo de mercancías bajo las cartas de fletamento fuera del régimen convencional (es decir, el régimen imperativo es aplicable al transporte bajo conocimiento) y se basó la exoneración de la responsabilidad del transportador en la diferencia entre la “*falta náutica*” y la “*falta comercial*”; por otro, en las RHamburgo, se logró ampliar el ámbito de aplicación del transporte bajo conocimiento (regido convencionalmente) al contrato de transporte, con un sistema distinto de las cláusulas de exoneración⁴⁰⁵.

⁴⁰⁵ Véase GOMES, M. JANUÁRIO da C., *Sobre a responsabilidade do transportador nas Regras de Roterdão. Breves notas in* “Estudos de Direito Marítimo”, direção de J.L. Garcia-Pita y Lastres, Aranzadi, Pamplona, 2012, pps 642 ss, *apud, inter alia* RODIÈRE, R., PONTAVICE, E., *Droit Maritime*, 12^a edição, Dalloz, Paris 1997, pps. 343ss, CARBONE, S., *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in Trattato di Diritto Civile e Commerciale, vol. XXVI – t. 2, sez. I, Giuffrè, Milano, 1988, pps.217 ss y MÁRIO RAPOSO, *Transporte internacional de mercadorias por mar. As Regras de Hamburgo de 1978*, in “Estudos sobre o novo Direito Marítimo. Realidades internacionais e situação portuguesa”, Coimbra Editora, Coimbra, 1999, pps. 273 ss. CARBONE refiere que, en lo que respecta a las causas de exoneración (“*eventi esonerativi*”), en el sistema del Convenio de Bruselas (RHamburgo) y del *Codicce della navigazione*, el transportador (*vettore*) no responde por la actuación negligente del capitán y/o de la tripulación en la constatación de la dicha falta náutica, contrariamente a las RHamburgo. No obstante, importa distinguir la “*colpa náutica*” de la “*colpa nell’amministrazione della nave*”, o sea, lo que en la doctrina anglosajona se traduce por “*management of the ship*” y que respeta al estado de mantenimiento del propio buque y que puede (o no) ser reconducido a la falta náutica (a pps. 220-221). CARBONE critica el mantenimiento de la falta náutica como causa de exoneración, tanto más que “*tale manteinimimento è sembrato contraddittorio rispetto all’obbligo imposto al vettore di provare dia ver adottato tutte le misure raginevolmente necessarie per impedire l’evento danoso alla merce*” (a pps. 225).

Véase, igualmente, LÓPEZ, M. ROCA, *Las Reglas de Rotterdam*, in Estudios de Derecho Marítimo, Dirección de J.L.Garcia-Pita y Lastres, Aranzadi, Pamplona, 2012, pps 605ss, LÓPEZ, C. GÓRRIZ, *Estudio comparado de la responsabilidad del porteador en las Reglas de Rotterdam y en el PLGNM*, LÓPEZ RUEDA, F. C., *La limitación de la responsabilidad del porteadoren las Reglas de Rotterdam y en el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, PELETEIRO, F., *Ventajas y desventajas de las Reglas de Rotterdam para porteadores y cargadores. El punto de vista de armadores* in Anuario de Derecho Marítimo, XXVII, Ignacio Arroyo (coord.), 2010, respectivamente, a pps. 201-218, 219-230 y 243-248 y SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías – Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, 2^a Ed., Aranzadi, Navarra, 2010, pps.713-760 en lo que respecta a la cuestión de la responsabilidad del transportador en las RRotterdam.

RUIZ SOROA, J. M., *La responsabilidad del porteador marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam. Un guía de urgencia*, in Revista de Derecho del Transporte, Rdt, 2010, núm.4, pps. 37-38 refiere que las ventajas de las RRotterdam se basan en la reglamentación del transporte “*puerta a puerta*”, instituto de las “*partes ejecutantes*” (que corresponden a los subcontratados o auxiliares del transportador), supresión de la falta náutica, ampliación del estado de navegabilidad a todo el viaje, ampliación de los plazos de caducidad y de proposición de las acciones judiciales y la regulación de la jurisdicción competente. Como especiales críticas, las RRotterdam presentan las siguientes: redacción conceptual y excesivamente descriptiva, posibilidad de seccionar la fase portuaria en los transportes interportuários, incapacidad de uniformizar el régimen de responsabilidad del transportador y de las partes ejecutantes no marítimas, utilización de una fórmula descriptiva del fundamento de la responsabilidad del transportador (generadora de inseguridad jurídica) y la supervivencia de los “*casos exceptuados*” (casos de exoneración de la responsabilidad), posibilidad de concurso de causas de los daños sin establecer el criterio de la compartición de sus consecuencias, consagración del efecto liberatorio máximo a las cláusulas tipo FIO o FIOST, flexibilización del régimen de responsabilidad mínimo del transportador a través de los contratos

La revolución del transporte contenedorizado, que empezó en la década de 60, ha llevado a una redoblada importancia del transporte multimodal (es decir, “*puerta a puerta*”), que provocó la elaboración del Convenio de Ginebra de 1980, que, a su vez, no se ha demostrado suficientemente atractivo como para merecer la suficiente y necesaria adhesión a su vigencia en el tráfico internacional.

Dadas las circunstancias y este revés, a comienzos de los años 90, se ha hecho indispensable reflexionar sobre los intereses concurrentes – particularmente, de los cargadores – e intentar consagrar un nuevo equilibrio convencional, de acuerdo con las necesidades del comercio internacional globalizado.

Una de las formas aún no intentadas de homogeneización consistiría en regular los segmentos de transporte accesorios del marítimo, ajustando así el énfasis en el “*contrato de transporte*” sin dejar de lado la existencia del segmento marítimo y en el cual se unirían los modos complementarios o accesorios de transporte.

En 1996, la UNCITRAL ha solicitado al CMI y a otras organizaciones que coligiesen elementos sobre las prácticas comerciales comunes y sobre las legislaciones aplicables al transporte internacional marítimo de mercancías, con el intento de desarrollar una legislación uniforme, por vía convencional.

A su vez, la UNCITRAL ha referido que el acervo vigente en ese momento – además de estar muy lejos de la uniformidad deseada – contenía vacíos legales de importancia determinante, en particular, los relativos al conocimiento de embarque, a su transmisibilidad y a la vinculación a terceros, a los documentos de transporte que omitían datos de la relación contractual entre el vendedor y el comprador y a la posición jurídica de los titulares de las garantías de las partes en el contrato de transporte⁴⁰⁶.

En mayo de 1998, el CMI ha creado un grupo de trabajo en el ámbito de los transportes, presidido por Stuart Beare, que ha preparado un cuestionario sobre los mencionados temas, con la participación de Asociaciones de Derecho Marítimo afiliadas en el CMI de dieciséis países.

Después de recibir las propuestas/respuestas, el grupo ha analizado e identificado los principales temas presentes en la primera sesión del subcomité internacional, creado en noviembre de 1999, con el objetivo de consolidar los temas más importantes y mediante una clara identificación y una redacción precisa.

de volumen que podrán excepcionar todo el transporte contenedorizado del régimen uniforme y permisión a los Estados signatarios que se excluyan de los capítulo relativos a la jurisdicción y arbitraje. En cuanto a la responsabilidad de los actos practicados por empleados o auxiliares en las RHaya/RHaya-Visby y en las RHamburgo, basándose en el principio que el porteador será responsable por los actos de todos aquellos a quien contrate, véase BASTOS, N. M. CASTELLO-BRANCO, *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*, Almedina, Coimbra, 2004, a pps. 380-397.

⁴⁰⁶ Véase OTERO, A., MARTINS, ELIANE OCTAVIANO, *Regras das Convenções Internacionais em Contratos de Transporte Marítimo*, Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI, Fortaleza-CE, 09 a 12 de Junho de 2010, Fortaleza, Brasil, a pps. 6705ss.

El grupo de trabajo ha analizado y discutido un proyecto inicial de convenio y concluyó con la aprobación del texto del proyecto de convenio que consta en el anexo al informe⁴⁰⁷ de la última sesión y nombrado por “*Proyecto de Convenio sobre los Contratos de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente por Vía Marítima*”.

El texto final del Convenio fue adoptado por la Asamblea General de la Naciones Unidas, el 11 de diciembre de 2008, y fue firmado el 23 de septiembre de 2009, en la ciudad de Rotterdam, Holanda. Por ese motivo, el Convenio fue nombrado por las “*Reglas de Rotterdam*”⁴⁰⁸.

Respecto a lo que se menciona específicamente en su preámbulo, las RRotterdam han intentado actualizar las disposiciones de los Convenios Internacionales de 1924 (RHaya) y respectivos Protocolo de Haya-Visby 1968 (RHaya-Visby) y el Convenio de Hamburgo 1978 (RHamburgo), incorporando los nuevos conceptos, prácticas y costumbres del comercio marítimo internacional “*global*”, integrado con otros modos de transporte. Estos, en los últimos treinta años, habían sufrido una fuerte influencia y una inequívoca modificación con las innovaciones tecnológicas introducidas en las actividades mercantiles.

Se incluye, en estos casos, la modernización de los buques y los nuevos medios electrónicos de comunicación utilizados en las transacciones y en la emisión de documentos fiscales y de transporte que, hoy, presiden la circulación mundial de mercancías.

El texto del Convenio fue discutido, exhaustivamente, durante más de 12 años, en el ámbito de la UNCITRAL y contó con la participación activa de representantes de algunas naciones de gran influencia en el comercio internacional y en el propio armamento mundial como Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Alemania, Japón, China, India, Rusia y Brasil⁴⁰⁹.

⁴⁰⁷ Cfr. Doc. A/CN.9/645 de la UNCITRAL.

⁴⁰⁸ En relación a las RHaya y a las RHaya-Visby, aunque exista una gran receptividad y adhesión a estos instrumentos internacionales (contrariamente a las RHamburgo), hay países con importancia añadida en la actual escena internacional que no forman parte en aquellos instrumentos, como el caso del Brasil que no ha suscrito ninguna de esas convenciones o protocolos y que, aunque sea signatario de las RHamburgo, nunca las ha ratificado (ni, tampoco, lo hará).

⁴⁰⁹ Aunque pueda ser cuestionable, en 2010, Brasil, India, Rusia, Corea del Sur y Argentina tendrán manifestado voluntad de ratificar las RRotterdam. Véase OTERO, A., MARTINS, ELIANE OCTAVIANO, *Regras de las Convenções Internacionais em Contratos de Transporte Marítimo*, Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI, Fortaleza-CE, 09 a 12 de junho de 2010, Fortaleza, Brasil, a pps. 6705ss.

Las RRotterdam han intentado aportar soluciones a los nuevos retos del comercio internacional, específicamente, los relativos al uso, cada vez más intenso, del transporte multimodal (especialmente, en el ámbito de los segmentos no marítimos accesorios), convergiendo para uniformar el régimen aplicable⁴¹⁰. A estos se han añadido los efectos de la modernización en lo que concierne la transacción electrónica y a la seguridad de los sistemas, particularmente, en la carga y manipulación de los contenedores.

Consecuentemente y, al contrario de las RHaya/RHaya-Visby, las RRotterdam no exigen que el contrato de transporte se efectúe con base en un documento (sea material o electrónico), logrando, en la tradición de los Convenios vigentes, abarcar el transporte en línea regular⁴¹¹. No obstante, la introducción de una figura nueva que es objeto de fuertes críticas por múltiples intervinientes en el negocio marítimo – el contrato de volumen – dejó una amplia posibilidad de la derogación del régimen convencional, con la construcción de un régimen jurídico voluntario que exonera de casi todas las obligaciones convencionales al porteador.

⁴¹⁰ Esta ambición global de uniformización es referida, *inter alia*, por GIORGIA, B., *Diritto uniforme e diversi modi di trasporto: riflessione compartae*, in Studi in onore di Elio Fanara, vol. I, Giuffrè, Milano, 2006, pps. 122ss *apud* GOMES, M. JANUÁRIO da C., *Do transporte “port to port” ao transporte “door to door”*, in I Jornadas de Direito Marítimo, Almedina, Coimbra, 2008, a pps. 397ss.

⁴¹¹ BERLINGIERI, *Ambito di applicazione del progetto UNCITRAL e libertà contrattuale*, in IDM 2004, pps. 877ss, *apud* GOMES, M. JANUÁRIO da C., *Do transporte “port to port” ao transporte “door to door”*, in I Jornadas de Direito Marítimo, Almedina, Coimbra, 2008, pps. 399ss, refiere que la distinción de los contratos de transporte suele ser funcional y hecha por “*tipo de trafego*”, es decir, línea regular y línea no-regular y pone en duda si el transporte de gráneles (“*bulk trade*”) no debería, igualmente, ser regido por las RRotterdam. De hecho, las cartas de fletamento, al consagrar una amplia libertad contractual, no tendrían en cuenta la existencia de un posible contrayente más débil, habiendo sido este el fundamento de su exclusión de la normativa convencional, contrariamente al transporte bajo conocimiento previsto en las RHaya.

Tradicionalmente, el transporte de línea regular es regido por las RHaya/RHaya-Visby y el transporte de carga general sobre cubierta y de animales vivos seguía por cuenta y riesgo del armador, contrariamente al actual transporte de contenedores. En este, hay un itinerario previo del buque debidamente tasado en los plazos y tiempos, que condiciona los diversos tiempos de tráfico entre puertos. Cada una de las compañías navieras produce sus propios “*liner terms*” incluyendo los documentos de transporte “*puerta a puerta*”. Mientras, es notorio la vulnerabilidad en los conocimientos de carga que el beneficiario del transporte (destinatario que es tercero) que no dispone, generalmente, información sobre su contenido. De forma diferente, en el Derecho anglosajón, el conocimiento es un título de propiedad de la mercancía, en cuanto que en la *civil law* es un mero título de pose y un mero indiciador del contrato de transporte que sólo es firmado por una de las partes (sin perjuicio de su condición de título de crédito, cuando así sea reconocida).

No obstante, la definición de contrato de volumen de las RRotterdam es suficientemente amplia para incluir el transporte con las cartas de fletamento y, también, el transporte de línea no regular, siempre que se desarrolle por dos o más viajes. La forma bastante compleja como las RRotterdam se intentan aplicar a los contratos de transporte y que es hecha en función del tipo de operación de transporte (línea regular y línea no regular y con la emisión o no de ciertos documentos de transporte, en el artículo 6), articulada con la definición del contrato de volumen (artículo 1) y las excepciones a las propias Reglas (artículo 80), es un reflejo de la necesidad de adecuar el convenio al transporte en línea regular de contenedores (y de carga general).

El contrato de volumen – en la forma a que hoy se conoce – fue introducido por vía de la delegación estadounidense⁴¹² en las negociaciones de las RRotterdam, inspirado

⁴¹² Por influencia determinante de los intereses de sus armadores y transportadores, incluyendo, los operadores logísticos norteamericanos sin flota propia (NVOCC's). Véase la intervención en las III Jornadas de Direito Marítimo – Das Regras da Haia às Regras de Roterdão, de CALDERALE, A., *Il contratto di volumen nelle Regole di Rotterdam*, in “*Coletânea das III Jornadas de Direito Marítimo – Das Regras da Haia às Regras de Roterdão*”, Almedina, Coimbra, 2013 (en prensa). Alfredo Calderale ha criticado, igualmente, la separación entre contrato de “*noleggio*” y de “*trasporto*” vigente en el Código de la Navegación Italiano de 1942 y que, tal como defendemos, no hace hoy cualquier sentido, situando, así, el contrato de volumen como “*trasporto*” (como la LNM).

En una primera fase, los “*services contracts*” en Estados Unidos han sido obligados a la publicitación general y, en una segunda fase, únicamente a la publicitación de los precios practicados, práctica esta distinta de la seguida por la Unión Europea. Aquel autor defiende que las cinco condiciones a que deben obedecer el contrato de volumen (artículo 80), entre otros, como las informaciones a los cargadores, no funcionan correctamente en el mercado europeo y, por eso, es nuestra convicción, de la necesidad de regulación por una instancia comunitaria.

Calderale aplicó la expresión el “*enigma del contrato de volumen*” basándose en su definición tan abierta y su régimen tan derogatorio, recordando, aún que, durante los trabajos preparatorios, Francia y Australia han pretendido limitar el contrato de volumen a un mínimo de 1 año y a una determinada cantidad de mercancía preestablecida. Hubo otras propuestas a consideraren, por ejemplo, un mínimo de 600.000 toneladas y a 5 o más viajes – véase doc. A/CN.9/544, párrafo 251.

La propuesta conjunta de Francia y de Australia, constante del documento A/CN.9/612 era la siguiente:

“‘Volume contract’ means a contract that provides for the carriage of a set quantity of cargo in a series of shipments during a set period of time of no less than one year. The set quantity may be a minimum, a maximum or a certain range.”

Véase, igualmente, THOMAS, R., *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules* (London, 2010), pps. 1-25 que expresa que el contrato de volumen de las RRotterdam es contemporáneo de la práctica norteamericana y escandinava (discordamos en este punto, pues que la práctica escandinava radica en el contrato de volumen tradicional para gráneles) se basa en el OLSA y se regula por el *US Shipping Act* de 1984, en la versión dada por el OSRA 1998. O sea, es completamente distinto del tradicional contrato de volumen para el transporte de gráneles, aunque pueda abarcar casos de este tipo no cubiertos por cartas de fletamento o semejantes. Y aunque se admita que se intentó, con la versión final, una definición tan amplia que incluyese los “*services contracts*” y “*tonnage agréments*”, es mucho más cercana del OLSA.

Nosotros decimos que si la definición de contrato de transporte es muy amplia y reducida su aplicación al artículo 6, esta completamente vacío de utilidad la definición en un esquema diacrónico convencional poco práctico: definición con gran amplitud (contrato de transporte), limitación de la definición en su aplicación (artículo 6) y nueva ampliación conceptual derogatoria (artículo 80) . Esta última se debería, simplemente, recoger su regulación (o desregulación) en el artículo 6.

Genéricamente, THOMAS ha reflexionado que, en los trabajos preparatorios de los convenios particularmente largos, los artículos que van siendo discutidos y acordados son “cerrados” lo que es coincidente con su numeración. Aunque el artículo 80 haya sido objeto de discusión en una fase posterior al artículo 6 (en una fase inicial, este fue designado como artículo 9), ambos artículos son formal y substancialmente ubicados y dependientes de la definición del contrato de volumen (del artículo 1) y no hubo nunca una efectiva articulación entre la redacción de ambos. Además, para nosotros, la redacción final de la definición ha sido una importante cuestión de divergencia, aunque, más importante, habría sido hacer un enfoque en la delimitación de la sumisión de los tipos de contratos a las RRotterdam al que respecta al artículo 6.

De lo que se ha entendido de los acuerdos normativos internacionales vigentes, resultó, seguramente que, al inicio de los trabajos preparatorios, las RRotterdam se aplicarían, en principio, a las líneas regulares, en relación a un régimen imperativo “*one way mandatory*” (semejante al “*Harter Act*”, a las RHaya y a las RHamburgo). Así, la definición excesivamente larga del contrato de volumen y sus amplias derogaciones pueden apartar una de las bases en los que se fundarán los trabajos preparatorios y sus intentos, al menos, iniciales. THOMAS añade que la autonomía de las partes en el contrato de volumen (inspirada en la versión de los “*services contracts*” del OLSA)

en los “*services contracts*” – que se sustenta en una historia de más de 20 años en el tráfico de contenedores en el atlántico norte, y que, posteriormente, se ha diseminado por otras cuencas oceánicas en las que los Estados Unidos han venido a utilizar su flota registrada o la flota de sus armadores bajo pabellones de conveniencia. Aquellos contratos han nacido con una intención clara de responder al tráfico norteamericano de contenedores en línea regular y al transporte multimodal (es muy común la idea de “contratos de servicios” en el mercado estadounidense, con una amplitud muy larga de servicios), dejando de lado el *tramping*.

A su vez, el contrato de volumen tradicional (o de “*primera vía*”) tuvo su origen en el transporte de gráneles (líquidos y sólidos) en los años 70 y procuró responder al transporte de grandes cantidades de mercancía, de un mismo cargador o de un grupo de cargadores, normalmente, destinados al mismo mercado, durante un período relativamente largo, que no se basa en el transporte multimodal.

Por cada viaje era emitida una carta de fletamento donde figuraban algunos elementos del transporte – como la designación del buque, la cantidad de mercancía a transportar e, incluso, el puerto de embarque y de destino – determinados, normalmente, para cada expedición individual. Se trataba, pues, de un transporte de gráneles y por línea no regular (“*tramping*”)⁴¹³ que ha ampliado la figura de los fletamentos por viaje a varios viajes, o sea, una modalidad de fletamento “*por más de un viaje*”, con especificidades en cada una de ellos.

Con la aparición del transporte contenedorizado, ha surgido, en los Estados Unidos, un nuevo tipo de contrato de volumen (o de “*segunda vía*”) – designado por “*service contract*” – sin origen o influencia de los *tonnage agreements* de los gráneles – con el objetivo de ser aplicado a las operaciones por línea regular, con una frecuencia de escala y con la necesaria publicidad por parte del operador logístico (que puede no ser, siquiera, armador como los NVOCC’s).

era una condición esencial para que los EEUU no aprobasen un nuevo *Carriage of Goods by Sea Act* que podría, en el contexto de las delegaciones, haciendo un serio perjuicio al intento de la uniformidad material internacional. No obstante, THOMAS refiere que la definición amplia de las RRotterdam constituyó un paso mucho peor en que lo atañe a la propuesta norteamericana del OLSA. De hecho, la definición del contrato de volumen poco añade a la noción del contrato de transporte (se añade, únicamente, una serie de viajes y un volumen significativo de mercancías), ni siquiera exigiendo, al contrario del OLSA, las características de línea regular.

THOMAS, R., *idem*, en los párrafos 1.109 y 1.110, clasifica las RRotterdam como un documento “*frustratingly full of puzzles, ambiguities and raw uncertainties*” y que “*has been strangely structured and dressed up in opaque, obscure and often incomplete drafting*” y, así, considera que las RRotterdam “*are a dangerous cocktail of too many ingredients of the wrong kind*”. Nosotros decimos que es el riesgo “normal” y el “precio” de quien, a su vez, ha tenido el intento de colocar “mismo todo” en una definición muy amplia y de, simultáneamente, acordar pacíficamente la (des) reglamentación del “contrato de volumen” en línea regular. No es práctico, no sirve los intentos del Convenio, ni contribuye, siquiera, a la seguridad jurídica en el comercio internacional que utilice los contratos de volumen.

⁴¹³ MEDEIROS, J.GAGO de, in “*O Transporte Marítimo - (contratos de transporte e de seguro marítimos)*”, Parcería António Maria Pereira, Lisboa, 1942, a pps. 183, define “*tramping*” como siendo la «*navegação irregular que muda de itinerário conforme as correntes de tráfego, as épocas do ano, etc.; navegação vadia, para a expressarmos em síntese*».

La delegación estadounidense no se ha centrado en la definición amplia del contrato de volumen – pues el *tramping* se quedaría apartado de las Reglas y la definición respondía a sus intentos - que ha pasado a incluir, *motu proprio*, los tradicionales contratos para los gráneles y los nuevos contratos relativos al transporte de contenedores⁴¹⁴.

No obstante, la ampliación de la responsabilidad a todas las entidades intervinientes en el transporte (y, no sólo, a las partes contractuales) y el nuevo arco espacial que cubre, también, los modos accesorios a cada transporte, han provocado un aumento de la complejidad de la interpretación y de la aplicación de las RRotterdam, que se entendera que perjudican la seguridad jurídica siempre que su empleo sea amplio y dudoso.

A su vez, las RRotterdam no rigen para todo el arco del transporte (únicamente, la parte marítima y los segmentos accesorios no marítimos) y el régimen de responsabilidad del transportador está en función del punto de la cadena del transporte donde ocurre el evento responsable de la avería en la carga. En la carga contenedorizada, es práctica que las “cajas” solamente sean abiertas en su destino lo que torna case imposible conocer la localización de la avería y, por eso, es muy importante el régimen subsidiario.

Dejando de lado que los límites de responsabilidad del transportador establecidos en las RRotterdam resultan más generosos (3 SDR/kilo, superior a cualquier de los valores de los anteriores Convenios), importa referir que aquellos límites siguen muy lejos de los aplicables en los otros modos de transporte – que van desde los 8,33 SDR/kilo (terrestre por carretera) a los 19 SDR/kilo (aéreo).

Es notorio que, en las RRotterdam, la aplicación de los Convenios modales al segmento no marítimo exige una articulación cuidada entre los artículos 82 y 26 que, al límite y subsidiariamente, pueden hacer prevalecer el régimen de responsabilidad marítima al segmento accesorio, específicamente, cuando se desconoce el lugar del hecho dañoso, convirtiendo, de hecho, el régimen referido en una dudosa incertidumbre jurídica⁴¹⁵.

⁴¹⁴ Para el transporte de gráneles - que opera, en su mayoría, por línea no regular y sometido a cartas de fletamento - no se aplican las RRotterdam. No obstante, en estos casos, el contrato de volumen aún podrá servir de marco al transporte, sobre todo si es un contrato de larga duración y ejecutado en diversos viajes.

⁴¹⁵ Esta es la conclusión lógica atribuyendo a las RRotterdam una incertidumbre jurídica en cuando se intenta su aplicación al modo no marítimo, que afectan a los límites de responsabilidad de los otros modos, cuando se aplica la subsidiariedad por desconocimiento del lugar de la avería. De hecho, aunque la motivación de los límites cuantitativos generales más bajos en el marítimo se base en los mayores riesgos en el mar, la opción subsidiaria en este transporte multimodal limitado podría haber sido otra, quizás más adecuada: el lugar de entrega de la mercancía (véase la LCCTM sobre el transporte terrestre que contempla una modalidad multimodal o el artículo 5 del Reglamento Roma I) o el régimen más favorable al cargador de todos los modos utilizados (comparando con la CMR y con la COTIF-CIM, por ejemplo, se utilizados estos modos).

Una solución posible podría basarse en la parte final del artículo 111 del *Decreto-Lei n.º 109/99/M, de 13 de dezembro*, aplicado en Macao (y que se mantuvo después de la incorporación del territorio por los chinos):

La originalidad que caracterizan el origen y desarrollo de las RRotterdam lleva a que el Convenio se base, esencialmente, en tres pilares que, se indican, a continuación:

(1) Primer pilar – Actualización de las disposiciones de las RHaya, de las RHaya-Visby y de las RHamburgo, incluyendo los nuevos conceptos, prácticas y costumbres del comercio marítimo internacional con las innovaciones tecnológicas introducidas en las actividades mercantiles, especialmente, la modernización de los buques y los nuevos medios electrónicos de comunicación utilizados en las transacciones y en la emisión de documentos fiscales y de transporte;

(2) Segundo pilar – Asunción de un Instrumento de Derecho Uniforme adecuado al transporte marítimo internacional y responsabilidad de otros actores en aquella actividad, aunque que no sean partes en el contrato de transporte (“*performing parties*”), o sea, la homogeneización de la compleja legislación marítima internacional (que cuenta con la vigencia simultánea de tres Convenios internacionales con distintas reglas y conceptos de responsabilidad), en especial, como fuente material para la solución de controversias marítimas internacionales;

(3) Tercer pilar – Regulación de los segmentos no marítimos accesorios del transporte, transformando las RRotterdam en un Convenio “*Maritime Plus*” o multimodal mitigada, o sea, incluyendo el transporte de mercancías por mar y otros modos accesorios.

En términos generales y por lo que atañe a la responsabilidad del transportador marítimo⁴¹⁶, las RRotterdam incorporan algunas de las características de las RHaya y RHaya-Visby con las tradicionales cláusulas de exoneración del transportador, pero, simultáneamente y en obediencia a las RHamburgo, el transportador asume una mayor responsabilidad al obligarse a disponer un buque en buenas condiciones de navegabilidad antes, al inicio y durante todo el viaje (o viajes).

“*Caso contrário (esto es, cuando se desconozca el local del daño), o transportador responde segundo o regime do contrato unimodal relativo a um dos modos de transporte utilizados, que for mais favorável ao prejudicado*”.

Es una solución que se inspiró en el régimen de la Alemania y es, sin duda, más seguro que lo consagrado en las RRotterdam. Véase PINHEIRO, L. LIMA, *in Contributo para a Reforma do Direito Comercial Marítimo*, a pps. 161, publicado en “Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional”, Almedina, Coimbra, 2006.

⁴¹⁶ Véase NEAME, C., *What impact will the Rotterdam Rules have on shipowners?* In *Brittania News*, jul. 2010, pps. 10-15. El autor intenta defender la posición de los armadores (que son, también, en su gran mayoría, porteadores) frente a las RRotterdam y con alguna sorpresa (o no) expone más el impacto de la vigencia de las RRotterdam. NEAME expresa que los Estados miembros de la Unión Europea no deberán adoptar los capítulos 14 y 15 que son distintos del Reg. 44/2001 (*Bruselas I*). No obstante, NEAME no es adepto de las nuevas definiciones del Convenio, como sean “*liner transportation*”, “*volumen contract*” y “*maritime performing party*” que suelen introducir nuevas y profundas dudas en los contratos. En la parte final, NEAME refiere que las RRotterdam tendrán un impacto significativo en el comercio mundial y que los armadores deben seguir vigilantes respecto a las ratificaciones: si los EEUU lo hicieren, RRUU y la China lo harán también y una nueva fase empezará en lo que respecta a las Reglas.

Una de las grandes modificaciones de las RRotterdam reside en la consagración de la definición del “*contrato de volumen*” y en la posibilidad de operar una transición de un régimen esencialmente imperativo aplicable a las líneas regulares desde 1924 (a través del transporte bajo conocimiento) hacia una amplia libertad contractual, “*derogatoria*” del Convenio⁴¹⁷.

Habitualmente, el documento que constituye el contrato de transporte, en sentido amplio, puede presentarse en la modalidad de carta de fletamento o de conocimiento de embarque, según la forma de utilización del buque: la primera asume una relación más fuerte con el buque y la segunda con la mercancía.

La utilización progresiva de las cartas de fletamento electrónicas (“*electronic charter-parties*”) ha desembocado en una nueva figura – el conocimiento electrónico (bajo carta de fletamento) - que se configura como el “contrato de transporte electrónico” (“*electronic contract of carriage*”). La importancia redoblada de este cambio debe salir reforzada en lo que se refiere a los instrumentos de Derecho uniforme, una evolución que no es sino el fruto del especial papel de los conocimientos de embarque que son los documentos más usados en el tráfico internacional.

El conocimiento de embarque puede (o no) ser negociable⁴¹⁸ y, en caso negativo, es designado por “*straight bill of lading*” (más completo y donde se incluyen las cláusulas estándar del transportador en su reverso) o por su modalidad simplificada (“*waybill*”, “*sea waybill*”, “*liner waybill*” o “*liner sea waybill*”) en que el reverso está en blanco. En los EEUU, los dos son considerados equivalentes⁴¹⁹.

Estos documentos son, hoy, muy utilizados como documentos electrónicos en el transporte marítimo, ya que su calificación como “*título de crédito*” se queda perjudicada con la universalidad que se pretende y por la rapidez indispensable del proceso telemático que impulsa la circulación de las mercancías⁴²⁰.

⁴¹⁷ Véase ZEKOS, G., “*Documentation in the 2007 Draft convention on the carriage of goods wholly or partly by sea*”, Neptunus, e. revue, Centre de droit maritime et océanique de Nantes, vol. 14, 2008/1, pps. 2ss in

<http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/Neptunus/Neptunus.php>

⁴¹⁸ En los documentos electrónicos de transporte se utiliza habitualmente los “*sea waybill*” que son “no negociable”

⁴¹⁹ TETLEY, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd ed, International Shipping Publications, 1988, pps. 941 refiere que el “*waybill*” es un contrato de transporte aunque no negociable. LEE, D., SOOKSRIPAISARNKIT, P., *The straight bill of lading: past, present and future*, 18 JIML 2012, a pps. 39-58, refieren que el tradicional B/L (negociable) ha tenido, al largo de la Historia, tres funciones distintas: recibo de las mercancías, prueba del contrato de transporte (o parte del contrato) y título de crédito. El *straight bill of lading* sólo puede ser recibido por el destinatario designado lo que se aparta, en definitivo, de su característica negocial, al contrario del llamado *order bill*.

⁴²⁰ Véase ZEKOS, G., “*Seawaybills: A New Marketable name for straight bills of lading*”, 1994, DM 714.

Todavía no nos podremos olvidar que, en el siglo XIX, el refuerzo de la figura del conocimiento de embarque (de un mero recibo para un título de transporte y de crédito) fue imprescindible para la práctica mercantil de la compraventa de mercancías, mientras permaneciesen en tránsito, como única forma del porteador de ser reconocido como transportador en el supuesto del acompañar el título acompañar con la mercancía y de ser endosable al consignatario (o al destinatario).

Los regímenes convencionales vigentes sobre el transporte marítimo de mercancías son genéricamente aplicables al contrato siempre que haya un conocimiento de embarque, aunque sea en el desarrollo de una carta de fletamento. Particularmente en este caso, el título negociable regirá las relaciones con el porteador siempre que sea endosado a un tercero⁴²¹, transformándose el propio conocimiento en el contrato de transporte (para el caso de la “*common law*”) o en una prueba de su existencia (para la “*civil law*”).

El conocimiento de embarque es el recibo de la entrega de la mercancía al porteador, la prueba del título de transporte y puede indicar, en la doctrina continental, la existencia de un contrato de transporte de mercancías, o para la “*common law*”, el propio contrato con una extensión admisible a su tenedor o beneficiario⁴²².

Las RRotterdam han extendido su aplicación a los contratos de transporte de mercancías total o esencialmente marítimos y dispensan los documentos de transporte y, de acuerdo con el artículo 6, han tendido genéricamente a excluir de su aplicación los contratos de líneas no regulares (excepto cuando no se haya emitido una carta de fletamento o no se configure un arrendamiento de espacio a bordo).

⁴²¹ Artículo 1(b) y artículo 5 de las RHaya y artículo 2(3) de las RHamburgo.

⁴²² McLAUGHLIN, C., *The Evolution of Ocean Bills of Lading*, 35 Yale L J 548, pps. 555, a 556: “*When became customary, however, to engage space on a vessel, instead of engaging the whole vessel, the bill of lading became the only evidence of the contract ... Accordingly, the view that a bill of lading does not constitute the contract, but is evidence of it, would seem to be unsound and it may safely be said that since the bill of lading involves a promise to perform on the part of the carrier in both ocean and railway shipments, it is a contract.*”.

En el marco de las RHaya, el concepto del contrato de transporte se basó en el caso “*Hansson v Hamel & Horley Ltd 1921 Lloyd’s List LR 432 pps. 433, apud ZEKOS, G., Documentation in the 2007 ...*, cit., pps.3 ss, en los siguientes términos:

“*What is meant by the expression ‘Contract of Affreightment’? In my opinion, to satisfy the requirements with reference to contract of affreightment, the seller must bring into existence a contract embodied in a form capable of being transferred to the buyer and which when transferred will give the buyer two rights: (a) a right to receive the goods, and (b) a right against the shipowner, who carries the goods, should the goods be damaged or not delivered*”.

TETLEY, W., *Sea Way-bills: The Modern Contract of Carriage of Goods By Sea*, 1983, JMLC 465, a pps. 465 refiere que “*The bill of lading’ or ‘bill of loading’ is the classic contract of carriage of goods ... The bill of lading is a contract in respect to the goods, the charter-party is a contract in respect to the ship*” y “*The bill of lading is one of the earliest forms of contract of adhesion ... The bill of lading has three characteristics: it is a receipt, a contract of carriage and a negotiable document of title*”.

Añade TETLEY, W., in *Marine Cargo Claims*, 3rd ed, International Shipping Publications, 1988, a pps. 215 que “*Bills of lading ... have existed for centuries and are one of the oldest and most international forms of contract under the common law and the civil law ... A bill of lading is not merely a contract of carriage*”.

Como no se ha exigido un documento de transporte – como era tradicional en las RHaya y en las RHaya-Visby - la figura del destinatario quedó más vulnerable pues este necesitaría, en lo que es clásico y para el ejercicio de sus derechos, ser el poseedor del conocimiento de embarque respecto a la mercancía transportada.

La dispensa de los documentos de transporte se encuentra prevista en el artículo 36, que refiere que las partes pueden convenir en no utilizar un documento de transporte o un documento electrónico de transporte y, así, la forma del contrato es consensual y puede ser celebrado oralmente. Esta simplificación en la forma tiene la ventaja inequívoca de incluir todos los contratos de transporte pero puede, frente a la mayor dificultad probatoria, constituir un retroceso en la certeza y uniformidad jurídica deseada⁴²³.

Uno de los conceptos innovadores de las RRotterdam ha sido la figura de la “*parte ejecutante marítima*” (que se basó en el “*transportador actual*” de las RHamburgo) que viene a abarcar, entre otras entidades, el “*operador de la terminal portuaria*”. Estos operadores han puesto de manifiesto su oposición frente a este régimen de responsabilidad – semejante al del transportador contractual (véase el artículo 19) – pues les hace directamente responsables en juicio, de acuerdo con el artículo 68⁴²⁴.

En síntesis, las RRotterdam son bastante extensas y complejas, con cuestiones innovadoras aún no asentadas en los usos comerciales en los que se incluye el contrato de volumen derogatorio. No obstante, contienen aspectos más adecuados al transporte, como la facilitación de demandar el porteador y sus auxiliares, la validación de los documentos electrónicos de transporte y la bondad del nuevo arco de aplicación “*maritime plus*” con el intento de armonizar el Derecho internacional marítimo con los otros tramos accesorios.

2. LA DIMENSIÓN MATERIAL DEL CONVENIO

040. Nos enfrentamos, en todo caso, a un Convenio complejo y ambiguo donde las novedades y dudas y, por ende, los intereses asociados que se confrontan, se plantean en los siguientes nueve temas esenciales:

(1) la interpretación de la expresión “*teniendo en cuenta su carácter internacional*” (artículo 2);

⁴²³ Véase ZEKOS, G., *Documentation in the 2007 Draft convention on the carriage of goods wholly or partly by sea*, cit., a pps. 3ss. Se refiere igualmente la intervención de STURLEY, M., in *Sea Carriage Goes Ashore: The Relationship Between Multimodal Conventions and Domestic Unimodal Rules*, UNCITRAL Modern Law for Global Commerce Congress, 11/07/2007, Carriage of Goods in the 21st Century panel, Vienna International Centre, Vienna, Austria (in <http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Sturley.pdf>) que elige el documento electrónico internacional de transporte como esencial a la multimodalidad y que puede desempeñar un papel muy importante de articulación y aplicación entre los convenios multimodales y las leyes internas modales.

⁴²⁴ O sea, en la legislación vigente, sólo es permitido demandar directamente el transportador (y este demandará el consignatario del terminal) y con bastantes restricciones, en particular, con respecto a las cláusulas de jurisdicción que protegen al transportador.

- (2) la eliminación de las cláusulas de exoneración del transportador por culpa náutica y por incendio⁴²⁵ (excepto el incendio a bordo del buque);
- (3) el incremento de los límites de indemnización del transportador marítimo (artículo 59);
- (4) la posibilidad de instauración de una acción contra el transportador marítimo o su representante en el puerto (o lugar) respecto a la entrega de la mercancía bajo ciertas condiciones (artículo 66);
- (5) la facilitación de la operatividad de mecanismos alternativos de resolución de conflictos de elevada fiabilidad y credibilidad como el arbitraje (artículos 75 y siguientes);
- (6) el uso de documentos de transporte electrónicos (artículos 8 y siguientes);
- (7) el aumento del período de responsabilidad del transportador (artículo 12);
- (8) la consagración de la responsabilidad del transportador por el retraso en la entrega de las mercancías (artículo 21); y
- (9) la posibilidad de las RRotterdam apliquen instrumentos sub-regionales que regulan el transporte por otros modos, como es el caso de la CMR o de la COTIF.

Las RRotterdam han introducido una serie de novedades que tienen gran relevancia en la práctica y, por ejemplo, incorporan, de forma innovadora, situaciones jurídicas relacionadas con el transporte multimodal (aunque limitado), arrojándose, en su totalidad, como aplicable al porteador – en el modo marítimo y en el modo complementario terrestre.

No obstante, las Reglas pueden ceder, en el modo no marítimo, frente a la aplicación de otros Convenios unimodales. Sin embargo, en concreto, en el caso de no ser posible la localización del lugar del evento dañoso, prevalecen las RRotterdam⁴²⁶.

Este arco espacial de aplicación más amplio resulta de la definición de porteador (o “*transportador*”) que es la parte que celebra un contrato de transporte con el cargador (núm. 5 del artículo 1). Así, es indispensable analizar algunas de las definiciones más importantes y que no se ciñan al artículo 1.

⁴²⁵ Para un comentario de la figura del incendio como causa de exoneración en las RHamburgo, véase, *inter alia*, CARBONE, S., *Contratto di trasporto marítimo di cose*, in “Trattato di Diritto Civile e Commerciale”, vol. XXVI – t. 2, sez. I, Giuffrè, Milano, 1988, pps. 226ss. Carbone analiza las situaciones en las cuales el incendio no es causa de exoneración del porteador y refiere que la carga de la prueba incumbe al interesado en la mercancía, a pps. 228 (“*ma saranno piuttosto i soggetti interessati al acrico a dover provare tali eventual colpe per evitare l’efficaci esonerativa che discende a favore del vettore marittimo dall’esistenza di un nesso di causalità adeguata tra incendio a bordo della nave e danno alla merce*”).

⁴²⁶ O sea, en el modo no marítimo, puede no ser de aplicación el convenio modal materialmente competente o, aunque lo sea genéricamente, no se aplica a todos los intervinientes lo que plantea una complejidad seria y que pone en tela de juicio la seguridad jurídica del contrato.

El catálogo de las definiciones que se prevé en el artículo 1 respeta una estructura común anglosajona, que es bastante utilizada en los modernos instrumentos internacionales. Las definiciones permiten apoyar el proceso hermenéutico de los artículos del Convenio si bien no siempre de una forma sencilla.

Las particularidades del Convenio (y del mundo de los transportes) reclaman, así, una especial atención que justifica que nos centremos en las nociones expresas respecto: al contrato de transporte, al contrato de volumen, al transporte de línea regular y de línea no regular, al porteador, a la parte ejecutante, a la parte ejecutante marítima, al cargador, al cargador documental, al porteador, al destinatario, al derecho de control, a la parte controladora, al documento de transporte, al documento de transporte negociable y al no negociable, al documento electrónico de transporte negociable y no negociable, a la transferencia (de un documento electrónico negociable), a las mercancías y al contenedor⁴²⁷.

El “*contrato de transporte*” incluye el transporte por mar, así como el transporte por otros modos que son complementarios a la vía marítima” (núm. 1 del artículo 1) lo que significa que la responsabilidad del porteador puede abarcar, igualmente, segmentos terrestres. El transporte podrá comenzar con el embarque y desembarque de la mercancía – en el puerto el mismo fuera de él – pudiendo realizarse por vía terrestre (artículo 11).

Una de las principales innovaciones de las RRotterdam radica en la modificación y ampliación del régimen del porteador (en todo o en parte) a las dichas “*partes ejecutantes*” y, en particular, a las “*partes ejecutantes marítimas*”. El Convenio innova al vincular, más allá de las clásicas figuras del transportador (“*carrier*”), cargador (“*shipper*”) y del consignatario/destinatario (“*consignee*”), nuevas entidades que son ajenas al contrato de transporte.

El núm. 6 del artículo 1 define como “*parte ejecutante*” (“*performing party*”) aquella que, sin ser el porteador, ejecuta o se compromete a ejecutar cualesquiera de las obligaciones del porteador en virtud de un contrato de transporte, en lo que respecta a la recepción, embarque, mantenimiento, estiba, transporte, guardia y almacenaje, desembarque y entrega de las mercancías; siempre que dichas partes actúen, directa o indirectamente, por solicitud del porteador o bajo su control o supervisión.

⁴²⁷ El artículo 2 dispone que la interpretación del Convenio se hará con el objetivo de promoción de la “uniformidad” del comercio internacional y fundada en la “buena fe”, respecto al principio de la uniformización y a las reglas de hermenéutica del Derecho, entre otras, el instituto de la responsabilidad precontractual y de la lealtad en la formación de los contratos. El artículo 3 exige la forma escrita para determinados actos, dejando la posibilidad de la utilización de las comunicaciones por medios electrónicos (mensajes electrónicos, por ejemplo) como se hace en los núm. s 2 y 5 del artículo 80 en lo que respecta a los contratos de volumen derogatorios.

En esa misma línea, suele definirse la “*parte ejecutante marítima*” (“*maritime performing party*”) como aquella entidad que ejecuta (o se comprometa a ejecutar) cualesquiera de las obligaciones del porteador que resultan de un contrato de transporte, durante el período de tiempo transcurrido entre la operación de embarque de las mercancías (en el puerto de carga) de un buque y la operación de desembarque (del puerto de descarga).

Además de la extensión de la responsabilidad del porteador a otras personas intervinientes en el desplazamiento de la mercancía – así como se hace en el transporte aéreo (desde el Convenio de Guadalajara de 1961 y en el Convenio de Montreal) o, en el transporte marítimo, en las RHamburgo – algunos de los medios de defensa y los límites a la responsabilidad del porteador suelen ser aplicables a ciertas personas, que son terceros en el contrato.

Así, si acudimos al artículo 19, en cuanto norma habilitante, incorpora el régimen de la responsabilidad de la “*parte ejecutante marítima*” que es solidaria con el porteador, con arreglo al núm.1 del artículo 20. No obstante, sin lugar a dudas, del núm. 4 del artículo 19 se deduce que no están incluidos el capitán, ni la tripulación del buque, ni los empleados del porteador (o de una parte ejecutante marítima).

Las RHaya, responsabilizaban, igualmente, el porteador por los hechos del capitán y de la tripulación y se permitía la exoneración del porteador por falta náutica cometida por su equipaje. En las Reglas, aunque la responsabilidad se mantenga y sin la exoneración por falta náutica, ni la tripulación ni los empleados pueden beneficiarse de las defensas y límites de las partes ejecutantes marítimas (la acción es intentada contra los organismos de que dependen) pero se obligan, en los dos casos, a una responsabilidad solidaria con el porteador.

Una de las críticas más encendidas a las RRotterdam y producidas por la “*Declaración de Montevideo*”, consta en su punto núm. 4, en especial, en lo que respecta a la definición de las “*partes ejecutantes*” y que se expresa de forma siguiente:

“Introduce definiciones jurídicamente intrascendentes para el contrato de transporte, como lo son: el contrato de volumen, el transporte de línea regular o no regular, la parte ejecutante o la parte ejecutante marítima, disgregaciones que no alteran el concepto ni el objeto del contrato de transporte”.

De hecho, el caballo de batalla de la *Declaración* contra las Reglas y que es, genéricamente, bien aportada y sustentada, presenta aquí una crítica poco razonable pues estas definiciones son esenciales al desarrollo del contrato de transporte en el contexto de las RRotterdam. Por ejemplo, la definición de “*contrato de volumen*” – si bien se pueda criticar por su amplitud - es indispensable para la calificación jurídica y operacional de este tipo contractual. En caso del “*transporte regular*” y del “*transporte no regular*”, son definiciones indispensables a la delimitación del ámbito de aplicación del Convenio, conforme al artículo 6.

De hecho, las definiciones de “*parte ejecutante*” y de “*parte ejecutante marítima*” son fundamentales para la definición del período de responsabilidad del porteador, pues en lo que respecta al artículo 18 (a), el porteador es responsable por los hechos

de las partes ejecutantes. La extensión de este período de responsabilidad en el transporte “*puerta a puerta*” (artículo 12) sólo funciona con la previsión de la responsabilidad indirecta del porteador por los hechos de sus funcionarios, agentes y subcontratados, lo que es completamente distinto de los tradicionales Convenios de transporte marítimo, en particular, de las RHaya.

De modo particular, la definición de “*parte ejecutante marítima*” es indispensable ya que es solidariamente responsable por los daños, pérdida o retraso en la entrega de las mercancías que se produzcan en su propio período de responsabilidad, sin perjuicio de lo que disponen los artículos 19 y 20.

La definición de “*parte ejecutante marítima*” incorpora el concepto de “*transportador efectivo*” previsto en las RHamburgo (artículo 10) y, ahora, puede ser extensible a otros intervinientes de la cadena de transporte como ciertas entidades que operan en el entorno portuario como empresas de estiba, operadores de las terminales, consignatarios marítimos, almacenistas y transitarios (cuando hagan la manipulación de mercancías en la zona portuaria). Es, de este modo, una ventaja con relación a las RHamburgo y aún más con relación a las RHaya, que nada disponen sobre este tema.

Las RRotterdam también son innovadoras al adoptar los conceptos de responsabilidad civil extracontractual o aquiliana de matriz continental, como la responsabilidad (o culpa) “*in eligendo*” y “*in vigilando*” - presumiendo que si hubo daño éste debe atribuirse al descuido (desacertada elección) o defecto de vigilancia de las personas que actúan bajo su supervisión, especialmente, sus trabajadores.

De hecho, se establece que el porteador es, también, responsable por actos o omisiones de cualquier “*parte ejecutante*”, del capitán y de la tripulación o de cualesquiera personas que ejecuten o se comprometan a ejecutar cualesquiera obligaciones del porteador establecidas en un contrato de transporte, siempre que dichas partes actúen, directa o indirectamente, por solicitud del porteador o bajo su control o su supervisión (artículo 18).

Además, el artículo 19 prevé la vinculación de la “*parte ejecutante marítima*” a las obligaciones del transportador contractual (y, a su vez, beneficia de sus medios de defensa), cuando haya: (1) Recibido las mercancías en un Estado contratante; (2) Entregado las mercancías en un Estado contratante; o (3) Ejecutado las operaciones sobre las mercancías en un puerto de un Estado contratante.

En lo que respecta al lugar de la avería, cuando el evento que causa la pérdida, daño o retraso haya tenido lugar: (1) En el período entre la llegada de la mercancías al puerto de embarque y la salida del puerto de desembarque; (2) En el período de guardia de las mercancías; o (3) Siempre que ejecute actividades delegadas por el transportador.

La “*parte ejecutante marítima*” es igualmente responsable y vinculada a las obligaciones contractuales del porteador si hubiera recibido las mercancías con pérdida, daño o retraso al destinatario. Se beneficia, sin embargo, del estatuto aplicable al porteador, previsto en los artículos 17 y 59, que incorpora los medios de defensa, incluso las excepciones. El artículo 20 prevé la responsabilidad solidaria entre el porteador y la “*parte ejecutante marítima*”, dentro de los límites establecidos en el Convenio.

Otra figura importante es el “*tenedor*” (“*holder*”), o sea, la persona portadora del documento negociable de transporte que puede tener (o no) la identificación del cargador, del consignatario o del endosatario. El párrafo núm.10 del artículo 1 lo define como:

“a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y, i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o

b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9”.

Mientras tanto, la “*parte controladora*” - que, por definición, es coincidente con la del cargador, a menos que éste tuviera nombrado el consignatario o el cargador “*documentario*” – tiene habilitación para transferir su derecho de control a terceros, siempre que lo notifique previamente el porteador.

Así, las RRotterdam incorporan las características del conocimiento marítimo como título de crédito negociable y como título de la propiedad de las mercancías, además, con diversas disposiciones sobre los requisitos del documento de transporte negociable, conforme su capítulo 8.

Los dos principales derechos de la “*parte controladora*” son los siguientes:

- (1) Instruir o cambiar las instrucciones tanto respecto del porteador como en cuanto a la carga, siempre que no modifique los términos del contrato de transporte; y
- (2) Exigir la entrega de la carga en el puerto de entrega o escala y, en lo que respecta al transporte por carretera, en cualquier lugar.

En cuanto al cargador, las RRotterdam contienen, en el capítulo 7, ocho artículos que le imponen una serie de obligaciones⁴²⁸, siendo la principal la de facilitar la información necesaria (y rigurosa) sobre la mercancía al porteador.

Otro aspecto importante es la figura del transitario que no es nombrada en las RRotterdam, lo que no significa que no se incorpore en otras definiciones.

⁴²⁸ El cargador tiene sus propias obligaciones y no puede limitar su responsabilidad lo que ha motivado diversas críticas. Véase LÓPEZ, M.R., *ob. cit.*, a pps 609ss.

En este sentido, si acudimos al entorno del artículo 5 de las Reglas, el transitario puede ser clasificado como:

- i) “*transportador*” en cuanto parte de un contrato de transporte con un cargador; o
- ii) “*cargador documentario*” cuando, siendo o no siendo también cargador, acepte ser designado “*cargador*” en el documento de transporte - o sea, aunque sean personas distintas, tendrá que existir otro negocio (entre el cargador y el transitario) además del transporte⁴²⁹.

No existe una definición autónoma de “transitario”, no obstante, tal característica no impide que pueda desempeñar, indistintamente, las funciones de “*cargador documentario*” o de “*transportador contractual*”. En esta última calidad, el transitario queda sometido al régimen de retraso de entregas de las mercancías sin que pueda acogerse a una excepción o a los beneficios clásicos de las RHaya/RHaya-Visby⁴³⁰.

Otra figura que carece de autonomía en las RRotterdam es el “*consignatario de la carga*” (“*consignee*”) que no será seguramente incompatible con su responsabilidad por el pago de los retrasos en lo que respecta al levantamiento de los contenedores en el puerto⁴³¹.

⁴²⁹ Al transitario será, en principio, aplicado todo el régimen estatutario del transportador en el primer caso, mientras en el segundo no se consigue una aplicación completa de la regulación del cargador pues hay que averiguar si, en concreto, es cargador o cargador documentario, aisladamente o no. No obstante, los transitarios están muy divididos ante las RRotterdam. En VICENS MATAS, M.M., *Reglas de Rotterdam: sus puntos fuertes y debilidades desde la visión de los transitarios*, in “Revista de Derecho del Transporte”, Rdt, 2010, núm.4, a pps. 173-184, el autor presenta diversas ventajas como el transporte “*puerta a puerta*”, el instituto de la “parte ejecutante marítima” y el refuerzo del derecho de retención sobre las mercancías. Al contrario, el autor critica la figura del “cargador documentario” y, en particular, la imposibilidad de la ley nacional, en los segmentos terrestres, pueda aplicarse (artículo 26), sin olvidar el prejuicio real que hará el contrato de volumen derogatorio a los pequeños y medios transitarios que son constreñidos a aceptar este tipo de contratos en las líneas regulares. Mientras no se consiga un abordaje más satisfactorio al entorno del artículo 26, importa hacer una referencia al supuesto de la expresión “*el régimen del presente Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional*”. Esta expresión está siendo un punto de referencia en la forma como cada Estado introduce y regula, en su Derecho interno, los convenios. En el sector marítimo, uno de los ejemplos es el COGSA de 1936 de los EEUU que tiene sus especialidades al respecto a las RHaya. Hay que averiguar en qué medida los convenios de otros modos (o las leyes internas) prevalecen o no en los segmentos no marítimos terrestres. Véase, a este respecto, BERLINGIERI, F., *An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules* in DM, Fasc. I - 2012, Estratto Dells Revista - Dottrina, a pps. 88-89.

⁴³⁰ Que es restringido al “*armador*” (transportador) que es propietario o arrendatario del buque o fletante por viaje o por tiempo. Por eso, no son aplicables al transitario como agente ni como transportador sin medios marítimos propios. Véase ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M., La regulación del transporte marítimo. Enfoque nacional e internacional en Seminario “Los retos sostenibles para la logística del transporte de mercancías”, Facultad Náutica de Barcelona, 14 y 15 de marz de 2007, in <http://www.upcommons.upc.edu/>, a pps. 7.

⁴³¹ De hecho, los consignatarios son meros intermediarios en la compraventa de mercancías y los propios *Incoterms* que son aplicables por ellos - CFR (costo y frete) y CIF (costo, seguro y frete) - no tienen efectos adela del entorno jurídico de las partes contratantes - el vendedor (exportador) y el comprador (importador). El consignatario no es parte en la cadena del contrato de transporte que es firmado entre el vendedor (o el expedidor) de la mercancía y el transportador marítimo. No obstante, haciendo la recepción

En el entorno de las definiciones utilizadas, conviene hacer una referencia muy particular al núm. 26 del artículo 1 sobre el “*contenedor*”⁴³² que se entenderá como “*todo tipo de contenedor, plataforma o tanque portátil y cualquier otra unidad de carga similar utilizada para agrupar mercancías así como todo equipo auxiliar de dicha unidad de carga*”.

Este concepto es un poco vacío y no añade prácticamente nada al contexto comercial ya que se limita a enumerar su tipología y las unidades de carga semejantes, no precisando si el contenedor debe ser considerado un “*envase*” o una “*unidad de transporte*”⁴³³.

De acuerdo con las RHamburgo (núm. 5 del artículo 1) y con las RRotterdam (núm. 24 del artículo 1), el contenedor es asimilado a una “*mercancía*” y, así, disponible por el cargador, aunque no se aclare la naturaleza y el régimen aplicable a la disponibilidad del contenedor por el porteador.

El Convenio no define la “*terminal*” (portuaria) lo que parece, por lo menos, raro dada la importancia fundamental de las terminales en las cadenas logísticas y, en específico, las terminales de contenedores en el transporte multimodal⁴³⁴. De hecho, el “*operador de la terminal*” es una “*parte ejecutante marítima*” lo que plantearía la necesidad de una delimitación del concepto de terminal portuaria con las distintas variantes de administración (privada o pública, desempeñando un servicio público o uno equipo de naturaleza industrial y privada, etc.).

del conocimiento de embarque original y procesando las obligaciones aduaneras de la mercancía importada, el consignatario practica actos que son una confirmación de los términos y condiciones en aquello conocimiento que es indicio (o parte) del propio contrato de transporte.

⁴³² Véase el artículo de KENGUEP, E., *La notion de conteneur en droit des transports internationaux de marchandises para mer: l'apport des Règles de Rotterdam*, Neptunus e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 17, 2011/2 in <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>.

⁴³³ Véase BORDAHANDY, J.P., *Containers: a conundrum or a concept?*, JIML, vol. 11, núm.5, sept/oct. 2005, pps. 342, citado por KENGUEP, E., *La Notion de Conteneur en Droit des Transports Internationaux de Marchandises par Mer: L'apport des Règles de Rotterdam*, Neptunus E. Revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/2 in [Http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php](http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php), pps.1. En el núm. 1 del artículo 2 del “Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores” (Ginebra, 02 de diciembre de 1972), designado por “CSC” y firmado en el ámbito de la OMI, el contenedor es definido como “un elemento de equipo de transporte” (o una unidad de transporte) en los siguientes términos (subrayado que no incluye los vehículos ni los embalajes pero incluye los contenedores transportados sobre chasis):

“Por “contenedor” se entiende un elemento de equipo de transporte: a) de carácter permanente, y por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido; b) especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga; c) construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin; d) de un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea: i) por lo menos 14 metros cuadrados (150 pies cuadrados) o ii) por lo menos 7 metros cuadrados (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores. El término “contenedor” no incluye los vehículos ni los embalajes; no obstante, incluye los contenedores transportados sobre chasis”.

⁴³⁴ Véase FEDI, L., *La notion de terminal: entre incertitude “de iure” et certitude de facto*, DMF 692, mai 2008, pps. 455 *apud* KENGUEP, E., *ob. cit.*, pps 2. Mientras, la idea subyacente es muy sencilla:

Las RRotterdam incorporan un régimen derogatorio para el transporte sobre cubierta⁴³⁵, individualizándolo en lo que se refiere al modo de reparación debido por el porteador y asimilando al contenedor, en los conceptos de “*remolque con ruedas*” (“*roll-on roll-off*” o “*ro-ro*”) y de “*paletas*”⁴³⁶.

En las RHamburgo (letra b) del núm. 2 del artículo 6), el contenedor era considerado como una unidad distinta de las mercancías en el entorno de la limitación legal de la responsabilidad y, a pesar de que las RRotterdam no sean tan estrictas en esta definición, la idea será idéntica, pues en caso del contenedor estar disponible por el porteador es considerado, igualmente, como una unidad distinta.

En las RRotterdam, un contenedor puede, en determinadas circunstancias, ser considerado un paquete (“*package*”) o una unidad de carga (“*shipping unit*”) siempre que la enumeración de las mercancías no haya sido volcada en el documento⁴³⁷. Al contrario, si la enumeración de las mercancías es una realidad, la responsabilidad del porteador y, consecuentemente, su limitación, recae sobre cada uno de los grupos de mercancía individualizada, por bolsas o envases, en un mismo contenedor.

Si el contenedor se encuentra disponible por el porteador, es considerado una unidad no asimilable a la mercancía, ni, tan poco, al “*accesorio*” o “*parte*” del vehículo (o del buque) ya que cambia de vehículo. Además, el contenedor puede pertenecer al armador o naviero o ser alquilado a una empresa especializada o, incluso, ser propiedad del cargador⁴³⁸.

las mercancías agrupadas en un equipo ideado para facilitar su desplazamiento sin manipulación intermedia de la carga y mejorando la protección contra las averías. En la práctica, la gran mayoría de las mercancías de valor añadido sustancial puede ser transportada por contenedores con rentabilidad. Las materias primas seguirán un progresivo fomento de la utilización del contenedor con algunas naturales limitaciones.

⁴³⁵ En la alínea (b) del núm. 1 del artículo 25 refiere lo siguiente: “*Las mercancías se transportan en o sobre contenedores o en o sobre vehículos adecuados para su transporte sobre cubierta, que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores o vehículos*”.

Por otro lado, el núm. 2 del artículo 59, refiere lo siguiente (subrayado cuando se considera una sola unidad de carga): “*Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o en o sobre un vehículo, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como colocados en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. Si no figuran así enumeradas, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán consideradas como una sola unidad de carga*”.

⁴³⁶ Cf. núm. 26 del artículo 26 y núm. 2 del artículo 59 de las RRotterdam.

⁴³⁷ Otra idea que subyace al transporte de contenedores es la “paletización” que significa disponer mercancía sobre un palé para su almacenaje y transporte. Las cargas se paletizan para conseguir uniformidad y facilidad de manipulación y, a su vez, se incorporan en los contenedores. Estos son asimilables a la “mercancía” en el preciso momento en que el transportador recibe la carga y de acuerdo con los términos del contrato. El mal estado del contenedor y su inadecuación al tipo de transporte es motivo de exoneración del transportador cuando no sea su propietario o utilizador y siempre que lo mencione en el conocimiento. Véase C.A. Aix-en-Provence 2ème ch., 10avril2006, núm. 2006/246, “*Menorab insurance c/Marfret*, BTL 2006, pps. 683, *apud* KENGUEP, E., *ob. cit.*, pps 8.

⁴³⁸ Véase HUMANN, *Le contentieux du conteneur*, Thèse pour le doctorat en droit, Université des affaires

El legislador de las RRotterdam considera que el concepto “*mercancía*” incluye el contenedor que no esté disponible por parte del porteador (por ejemplo, en caso en que sea cedido por el cargador), individualizándose el contenedor como “*unidad de carga*” de la propia mercancía en las otras situaciones, no siendo asimilable a cualquier “*accesorio*” del vehículo.

El contenedor – de forma distinta del embalaje, saco o paquete – se destina a ser reutilizado lo que significa que el transporte de los contenedores en vacío es un verdadero contrato de transporte y que los límites de responsabilidad recaen sobre él, considerándolo una “*unidad*”⁴³⁹.

En la práctica, a la espera de que se utilicen estas definiciones, es necesario acudir al ámbito material de aplicación de las RRotterdam que se plasma, fundamentalmente, en los artículos 5 y 6.

El primero de éstos demanda una cierta conexión con un Estado contratante, que contiene una “*doble exigencia de internacionalidad*”⁴⁴⁰; por un lado, se aplican a contratos que prevean el local de recepción y el local de entrega en Estados diferentes (y de forma similar para los puertos de embarque y de desembarque), por otro, el contrato debe prever que una de las cuatro ubicaciones siguientes se encuentre en un Estado contratante - el local de recepción o de entrega de las mercancías y el puerto de su embarque o desembarque.

internationals du Havre, 1995, *apud* KENGUEP, E., *ob. cit.*, a pps 8.

⁴³⁹ Véase REMOND-GOUILLOUD. M., *Droit maritime*, ed. Pédone, 1ª ed. Paris, 1988, núm. 576. No obstante, las RRotterdam hacen una distinción entre “contenedor” y “embalaje” en el núm. 24 del artículo 1. El contenedor es reutilizable y acondiciona más adecuadamente las mercancías. Véase KENGUEP, E., *ob. cit.*, a pps 9.

⁴⁴⁰ Véase JANUÁRIO da COSTA GOMES, M., *Introdução às Regras de Roterdão...*, *cit.*, pps. 18. Cuanto a la cuestión de la “internacionalidad” del transporte que es un supuesto de aplicación de las RHamburgo, véase MARIO RAPOSO, *Sobre o contrato de transporte de mercadorias por mar*, in BMJ 376, 1988, pps. 7 y JANUÁRIO da COSTA GOMES, M., *Do transporte “port-to-port” ao transporte “door-to-door”*, *cit.*, pps. 373. Véase igualmente NUNO CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Da disciplina do contrato de transporte internacional de mercancias por mar*, Almedina, Coimbra, 2004, pps. 86-88. Este autor refiere que las RHaya delimitan su ámbito espacial de aplicación, prescindiendo de elementos de internacionalidad subjetiva u objetiva. Así, la emisión del conocimiento de embarque en un lugar de una parte contratante – sea o no aplicable al transporte interno - es un elemento de extranjería relevante al efecto. En el propio Protocolo de la firma de aquellas Reglas, en el § 2, se ha previsto una reserva de aplicación del régimen a los transportes internos. En los años 50 y 60, se ha instituido una posición doctrinal por la cual el ámbito de aplicación de las normas convencionales exigiría o transporte entre puertos de Estados diferentes. Las RHaya-Visby de 1968 ha venido a reconocer esta posición. No obstante, otros autores han considerado que las RHaya no se limitan al transporte internacional como M. HOEKS, *Multimodal Transport Law*, Wolter Kluwer, Austin-Boston-Chicago-New York-The Netherlands, 2010, pps. 311. Otra cuestión distinta es saber si el segmento interno no marítimo (por ejemplo, Nova York-Chicago) del transporte internacional puede ser regulado por un Convenio internacional cuando confronta con las normas internas del Estado. La respuesta es afirmativa y es dependiente del tipo de transporte, del ámbito del Convenio y de las normas internas seran (o no) de orden público: Mientras, las RRotterdam admiten que sean aplicables los convenios modales pero no las leyes internas. De hecho, el artículo 26 (Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar) dispone únicamente que “*el régimen del presente Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional*”

Las RRotterdam aplican una forma reconocida de invocación del elemento de extranjería o de internacionalidad para la aplicación convencional y, así, es indispensable que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes y que alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante: el lugar de la recepción, el puerto de carga, el lugar de la entrega y el puerto de descarga.

El carácter internacionalidad del transporte se determina por la conexión entre países distintos, no siendo relevante la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes, de los cargadores, de los consignatarios y de los otros interesados (núm. 2 del artículo 5).

Prosiguiendo en la delimitación del ámbito material del Convenio, la definición amplia de “*contrato de transporte*” (de mercancías) sufre una fuerte reducción por vía del artículo 6, según el cual se excluyen de la aplicación de las RRotterdam las cartas de fletamento y las otras modernas formas contractuales de naturaleza similar (“*slothire*”, por ejemplo) - así como ya sucedía con las RHaya y con las RHamburgo que no utilizaban, en sus textos, definiciones similares a éstas. Simplemente, la técnica utilizada era completamente distinta y se excluían *ab initio* determinados contratos de transporte de su ámbito (en las RHaya, sólo eran regulados los contratos bajo conocimiento, por ejemplo).

Sin olvidar la intención (aunque, mitigada) de considerar a las RRotterdam aplicables al transporte en línea regular, el artículo 6⁴⁴¹ exprime esta idea de forma negativa, o sea, excluyen de la aplicación de las RRotterdam a:

441

“artículo 6

Exclusiones específicas

1. *El presente Convenio no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular: a) Los contratos de fletamento; y b) Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque.*

2. *El presente Convenio no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando: a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y b) Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte”.*

“artículo 7

Aplicación a ciertas partes

No obstante lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será aplicable a las relaciones entre el transportador y el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del presente Convenio. Sin embargo, el presente Convenio no será aplicable a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito de aplicación a tenor del artículo 6”.

- (1) Los contratos utilizados en líneas regulares que incluyan cartas de fletamento o otros contratos de utilización del buque o de arrendamiento de espacios a bordo; y
- (2) Los contratos de transporte en líneas no regulares, excepto cuando no incluyan cartas de fletamento u otros contratos de utilización del buque o de arrendamiento de espacios a bordo e incluyan la emisión de un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

De este modo, las RRotterdam se aplican a las líneas regulares siempre que el transporte no se encuentre basado en una carta de fletamento (ni en otro contrato para la utilización del buque o de espacio a bordo), y a las líneas no regulares que no se basen en aquellos documentos y cuando, de forma simultáneo, sea emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

A pesar de lo dispuesto en el artículo 6 y aunque las RRotterdam no sean aplicables al caso en concreto, el artículo 7 expresa una salvaguarda de su aplicabilidad entre el porteador y el destinatario, la parte controladora o el destinatario (que no sea parte originaria en una carta de fletamento o en un contrato de transporte excluido de la aplicación de las RRotterdam). No obstante, las RRotterdam no se aplican entre las partes de un contrato de transporte (es decir, el porteador y el cargador contractuales) que son excluidas de la aplicación del Convenio, por fuerza del mencionado artículo 6.

El artículo 7 concede protección a todas las personas que tengan la calidad de “*destinatario*”, “*parte controladora*” o de “*tenedor del documento de transporte*”, al respecto a las mercancías que hayan sido embarcadas en un buque bajo fletamento (aunque no haya sido emitido cualquier documento de transporte) siempre que aquellos no sean parte en el contrato de fletamento. Así, las RRotterdam serán aplicables a “*las relaciones entre el porteador y el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del presente Convenio. Sin embargo, el presente Convenio no será aplicable a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito de aplicación a tenor del artículo 6*”.

Se hablamos de los títulos de transporte de la mercancía, las RRotterdam son aplicables a los documentos de transporte, en general, y a los conocimientos de embarque, en particular, que sean emitidos en función de un contrato de fletamento total o parcial de un buque (y siempre que su tenedor no sea parte signataria en aquel contrato).

Sin embargo, las RRotterdam van mucho más allá en su arco material y se aplican a cualquier contrato de transporte aunque no se emita o se envíe un documento de transporte, es decir, las RRotterdam dan a los terceros destinatarios de la mercancía embarcada, que se regulen por fletamentos, una mayor protección que la prevista en las RHaya y en las RHaya-Visby (véase artículo núm.1.b); ya que, en estos instrumentos, el tercero en el contrato no tiene protección alguna excepto si hubiera sido emitido un conocimiento de embarque y él sea su legítimo poseedor.

Finalmente, para los contratos de volumen, es, aún, posible, la consagración de un

régimen derogatorio del Convenio, de acuerdo con el artículo 80. La regla general, de los contratos de volumen regidos por las RRotterdam – tal como los contratos de transporte comunes- parte de las definiciones del artículo 1 y pasa por la “reducción” existente en el ámbito material, sometido por los artículos 5 y 6 a los que se añade, en este caso, unos cuantos supuestos que legitiman la derogación.

De este modo, el Convenio define la aplicación material a los contratos de transporte con la siguiente estructura:

- i) definición amplia de contrato de transporte;
- ii) requisito de doble internacionalidad (artículo 5);
- iii) requisito material del tipo de contrato, genéricamente, servicios de líneas regulares (artículo 6);
- iv) aplicación de la norma del contrato excluido de las RRotterdam por el artículo 6 para las relaciones entre el porteador y otras entidades que no sean partes en el contrato (artículo 7);
- v) por fin, un régimen especial derogatorio del contrato de volumen (habitualmente, en línea regular) (artículo 80).

VENDEDOR		Incoterms® 2010					COMPRADOR
FÁBRICA	TERMINAL DE PARTIDA	PORTO EMBARQUE	MEIO TRANSP.	PORTO DESEMB.	TERMINAL DE CHEGADA	DESTINATÁRIO	
EXW	+ TRANSPORTE INTERNACIONAL						
FCA	+ TRANSPORTE INTERNACIONAL						
CPT	CIP = + SEGURO MERCADORIA						
CIP	+ TRANSPORTE INTERNACIONAL						
DAT	+ MERCADORIA DESCARREGADA						
DAP	+ MERCADORIA POR DESCARREGAR						
DDP	+ FORM. LIDADES ADUANEIRAS + MERCADORIA POR DESCARREGAR						
FAS	+ TRANSPORTE INTERNACIONAL						
FOB	+ TRANSPORTE INTERNACIONAL						
CFR	+ TRANSP. INTERN.						
CIF	+ SEGURO DE MERCADORIAS PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO CL. "C" + TRANSP. INTERN.						

LEGENDA: CUSTO, TRANSPORTE e RISCO P/CONTA VENDEDOR CUSTO e RISCO P/CONTA COMPRADOR

Figura 4.1. – Tabla resumen de las Reglas INCOTERMS 2010 aplicables a la relación contractual entre el vendedor y el comprador señalando el punto de transferencia del riesgo para la mercancía⁴⁴²

⁴⁴² Cuadro adaptado del Directorio de la APAT (“Associação dos Transitários de Portugal”) de 2014, que, a su vez, se basó en el Documento de la ICC núm. 715E (“INCOTERMS 2010”). Es muy expresivo que

3. LA EXPANSIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y LOS DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

041. Las RRotterdam no utilizan la expresión “*conocimiento de embarque*” y la sustituyen (y amplían) por el “*documento de transporte*”, no exigiendo su emisión para que el Convenio sea aplicable al contrato, lo que puede llevar a pensar que los conocimientos (de embarque) tendrán sus días contados o, por lo menos, opinamos nosotros, como títulos de crédito⁴⁴³; pues así se induce de la utilización de las plataformas electrónicas de tendencia universal, al contrario de los títulos de crédito de transporte que solamente operan en determinadas comunidades (no disponibles a la generalidad del sector) de interesados⁴⁴⁴.

hay una diferencia sustancial entre las reglas aplicables a todos los contratos de transporte y las que son únicamente aplicables al transporte marítimo (en concreto, las cuatro últimas: FAS, FOB, CFR y CIF).

⁴⁴³ Véase LÓPEZ, M.R., *ob. cit.*, pps 613ss.

⁴⁴⁴ Véase PEJOVIC, C., *Article 47(2) of the Rotterdam Rules: solution of old problems or a new confusion*, in 18 JIML 2012, sep/oct 2012, pps. 348-363. El núm. 2 del artículo 47 de las RRotterdam refiere lo siguiente:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 48, cuando el documento de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable señale expresamente que las mercancías podrán ser entregadas sin necesidad de que se restituya el documento de transporte o el documento electrónico de transporte emitido, se aplicarán las siguientes reglas:

- a) Si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el tenedor, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo indicado en el artículo 43 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el tenedor a identificarse debidamente como una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al tenedor a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;*
- b) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado a) del párrafo 2 del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías al tenedor con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte negociable le haya sido restituido o no, o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el párrafo 1 del artículo 9 su condición de tenedor;*
- c) La persona que haya dado instrucciones con arreglo al apartado a) del párrafo 2 del presente artículo deberá indemnizar al porteador por la pérdida que para él se derive del hecho de ser declarado responsable frente al tenedor con arreglo al apartado e) del párrafo 2 del presente artículo. El porteador podrá denegar el cumplimiento de las instrucciones si dicha persona no aporta la garantía adecuada que, a dicho respecto, le sea razonablemente pedida por el porteador ;*
- d) Toda persona que adquiera la condición de tenedor de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo, pero por efecto de un acuerdo contractual o de otra índole anterior a la entrega, adquirirá los derechos que contra el*

porteador se deriven del contrato de transporte, con excepción del derecho a la entrega de las mercancías;

- e) No obstante lo dispuesto en los apartados b) y d) del párrafo 2 del presente artículo, el tenedor que adquiera tal condición después de la entrega, y que no tuviera ni hubiera podido razonablemente tener conocimiento de dicha entrega en el momento en que adquirió la condición de tenedor, adquirirá los derechos incorporados en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable. Cuando los datos del contrato incluyan el momento estimado de llegada de las mercancías, o indiquen cómo obtener información sobre si la entrega ha sido realizada o no, se presumirá que el tenedor tuvo o pudo razonablemente haber tenido conocimiento de la entrega de las mercancías en el momento en que adquirió su condición de tal”.

PEJOVIC analiza la situación que se observa, en concreto, en la entrega de la mercancía que puede ser hecha sin la presentación o existencia de un documento negociable (B/L). Mientras, en líneas generales, nos interesa retratar cuál es la situación que resulta de la simplificación y facilitación habidas con las RRotterdam, con la emisión de los documentos electrónicos de transporte que tienen una función similar a los “way bills”(no negociables). BERLINGIERI, F., *An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules* in DM, Fasc. I - 2012, Estratto Dells Revista - Dottrina, pps. 1-119, a pps. 11 y 12, viene en apoyo a la posición de José Angelo Estrella Faria (in VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S., *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the UN Convention on Contracts for the In'l Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Wolters Kluwer, June 2010, a pps. 51-70). Este autor analiza las dificultades técnicas (sin costos sustanciales y universales) de garantizar electrónicamente la naturaleza de título de crédito del conocimiento de embarque pues dejamos de lado la figura del poseedor físico (o tenedor) y de la *traditio* del documento. Así, hay que dar cumplimiento a un conjunto de procedimientos de los sistemas de información que puedan garantizar que solamente una determinada persona en cada momento esté habilitada al ejercicio del “control exclusivo” sobre el título negociable. Por otro lado, es indispensable no utilizar, en simultáneo, de los documentos electrónicos y materiales (artículo 10 de las RRotterdam) lo que hará la posibilidad de doble legitimación respecto a la misma mercancía.

La dificultad de utilización de los conocimientos de embarque clásicos (B/L) y del prejuicio en la rapidez de circulación de mercancías, con documentos materiales, véase la sentencia del Tribunal Supremo portugués (Supremo Tribunal de Justiça (Portugal) de 20 de janeiro de 2004), que ha sido transcrita en la Colectânea de Jurisprudência – STCJs del Supremo Tribunal de Justiça, año II, tomo I – 1994, pps. 49ss y el comentario muy claro y certero de RAPOSO, MÁRIO B., *O contrato de transporte marítimo. O seu espaço próprio em confronto com o dos contratos de venda e de abertura de crédito documentário* in “Estudos sobre o Novo Direito Marítimo - realidades internacionais e situação portuguesa”, Coimbra Editora, Coimbra, 1999, a pps-135-160.

En la base de la sentencia, nos fue presentado un contrato de compraventa de proyectiles de artillería de la empresa SPEL, SA entre la empresa SEACONSAR (cargadora y vendedora) y el Ministério de Defensa de Irán (destinatario y comprador), siendo transportadora la empresa Islamic Republic of Iran Shipping Line. La cargadora ha enviado al Banco Melli Iran los conocimientos de embarque (de dos embarques en dos buques) - que fueran emitidos en beneficio del Irán y del Banco Markazi - y otra documentación accesoria reclamando el crédito del 9% del precio de venta como una garantía. Los conocimientos se basaban en dos contratos de transporte de mercancías del puerto de Setúbal para el puerto de Bamdar Abbas entre el cargador y el porteador. Una vez embarcadas las mercancías, el porteador entregó al cargador los dos únicos documentos originales. Mientras, el Banco Melli Iran emitió una carta de crédito en beneficio del cargador en el valor del precio contratado reducido del 9% de las garantías. Aquello Banco exigió un conjunto de documentos como supuestos del pago del crédito, entre otros, los dos B/L's. Este valor no ha sido pagado al cargador y como poseedor de los dos títulos, reclamó la devolución de la mercancía lo que fue decidido favorablemente por los tribunales a quo (Relação y Supremo).

MÁRIO RAPOSO criticó la solución de las sentencias (ambas en la misma línea) pues es incomprensible la validez de la revocación del contrato por el cargador que fundó la devolución de la mercancía ya transportada aunque admita que la redacción del núm. 2 del artículo 15 del *Decreto-Lei*

núm. 352/86, de 21 de outubro (“Se o carregador, depois de ter entregue ao transportador a mercadoria para embarque, revogar o contrato, é obrigado a pagar, além do frete respectivo, as despesas que o transportador tenha feito com a mesma”) no sea la más adecuada. El espíritu de la norma, prosigue, fue la de consagrar la revocación (acto unilateral) “antes da viagem ser iniciada ou, núm. possível entendimento (mais estrito), antes da mercadoria ser carregada a bordo”. Una vez iniciado el viaje, el contrato solamente podría ser “resuelto” fundado en la responsabilidad (culposa) del porteador que dejaría, así, de recibir los valores del flete y de las despesas hechas. No obstante, prosiguió MÁRIO RAPOSO añadiendo que “A mercadoria chega, por vezes, ao porto de destino antes do conhecimento. Nesse caso, para não retardar a entrega, o transportador (a bordo) exigirá então, para o fazer sem que lhe seja entregue o conhecimento, uma “carta de garantia”, geralmente emitida por um “Banco”. Tudo isto para que o tráfico marítimo se processe com a preconizável fluidez”. De este modo, MÁRIO RAPOSO concluyó que el porteador debería indemnizar el cargador (y no proceder a una devolución de las mercancías) pues entregó la mercancía a quien no poseía título bastante. Y añade: “Se os conhecimentos fossem nominativos – o que não ficou apurado com precisão – a entrega aos destinatários que deles constassem (ou aos consignatarios dos destinatários) nem teria que ser precedida da respectiva exhibição”.

En los conocimientos de embarque en beneficio de un cualquier tenedor no designado (al portador o a la orden) es suficiente la exhibición del título aunque para la doctrina alemán se exija su presentación también para el conocimiento tipo nominativo. El tradicional “conocimiento nominativo” ha evolucionado para el “conocimiento nominativo no negociable” (o “*straight bill of lading*” norteamericano equivalente al “*sea waybill*”) dando prevalencia al conocimiento con antelación del destinatario (de la venta), evitando la intermediación del conocimiento con entidades bancarias y financieras, como se ha pasado en el caso subjuice y que perjudicó la circulación de las mercancías. Los documentos no negociables (y los electrónicos más usuales) son esencialmente “recibos de la mercancía” entregues al porteador que indician (o prueban) la existencia de un contrato de transporte pero no representan la titularidad de la mercancía ni son endosables a terceros. Se agiliza, así, la entrega de la mercancía al destinatario que puede ser hecha sin la exhibición del título y las reservas son excepcionales ya que no hay cualquier banco en la red ni la utilización de “*cartas de garantía*”. Otras figuras afines son el *through bill of lading* que incorpora diferentes porteador en un mismo modo de transporte (transporte sucesivo) y el *transport bill of lading/through bill of lading*, que se aplica al transporte efectuado por modos diversos (transporte multimodal, intermodal o combinado), ambos considerados, en el comercio internacional, como “*conocimientos directos*”. Véase BASTOS, N. M. CASTELLO-BRANCO, *Direito dos Transportes*, Almedina, Coimbra, 2004, a pps. 75ss.

Los primeros documentos electrónicos (no negociables) fueran evolucionando a partir del “conocimiento nominativo” (que es un título de crédito limitado y cuasi subsidiario) en una forma muy sencilla entre las partes en el transporte más el beneficiario – cargador (o su representante), porteador y destinatario (o su representante) – y con una plataforma electrónica y procedimientos internacionalmente reconocidos (véase, por ejemplo, o *MSC Sea Waybill* en el Anexo IV), dejando a la margen su calidad de “*título de crédito*”. En la mayoría de las situaciones de transporte, no es un supuesto esencial pues llegaría muchas veces al destino con posterioridad a respecto de las mercancías y, por eso, obligaría a la emisión de una carta de garantía.

Es nuestra la opinión de que los tradicionales conocimientos de embarque tendrán que desaparecer, sobre todo, en las líneas regulares y, particularmente, en el transporte de contenedores. Actualmente, se estima que, solamente el 10 a 20% de las mercancías transportadas en el Atlántico Norte son documentadas por B/L’s (véase en RAPOSO, MÁRIO B., *As reservas ao conhecimento em Direito Marítimo in “Estudos sobre o Novo Direito Marítimo - realidades internacionais e situação portuguesa”*, Coimbra Editora, Coimbra, 1999, pps. 173-188, a pps. 187).

No obstante, hay que subrayar la organización BOLERO (“*Bill of Lading Electronic Registry Organisation*”) que utiliza el tradicional B/L en formato electrónico. No es una organización universal y, así, exige que las partes incorporen la citada estructura privada en que participan operadores, armadores, navieros, cargadores, bancos y otras entidades. Es un circuito limitado que no tiene aplicación global.

El Convenio establece una distinción entre “*documentos de transporte*” y “*documentos electrónicos de transporte*”, ambos pudiendo ser negociables o no (nos hemos referido como los “*straight bills of lading*”). Los documentos negociables deben incluir la expresión “*a la orden*”, “*negociables*” (o equivalente) o “*al portador*” (del documento). En caso de un “*conocimiento de embarque*” sin ninguna de aquellas referencias, no significa que, sólo por sí, aleje su transmisibilidad, siendo importante constatar los términos del documento.

Esta extensión de la regulación del transporte del “*conocimiento de embarque*” al “*documento de transporte*” necesita de alguna atención ya que, de inicio y con excepción de los contratos de volumen derogatorios, cualquier contrato de transporte internacional marítimo (con o sin otros segmentos modales complementares), sería regidos por las RRotterdam. Además, este régimen será automáticamente aplicable en virtud del artículo 90 pues el Convenio no permite reservas excepto si el Estado excluye determinadas áreas territoriales de su aplicación (artículo 92)⁴⁴⁵.

Esta continua posición expresa en el Convenio de acoger definiciones muy amplias y de restringir el ámbito material de su aplicación para, a su vez, volver a proveer y habilitar a regímenes derogatorios o de excepción a su propio cuerpo normativo lleva a una hermenéutica compleja y difícil con el aporte concurrente de los otros Convenios modales.

En lo que respecta al artículo 6, esto viene a excluir de su régimen a los contratos de línea que utilicen cartas de fletamento (o los equivalentes contratos similares de utilización del buque o de espacio a bordo) y a los contratos *tramping* en general (excepto si no existe una carta de fletamento o equivalente y sea emitido un documento electrónico de transporte).

Así, es suficiente que el transporte se efectúe bajo una póliza de fletamento (o equivalente), con o sin emisión de documentos de transporte electrónicos, para que el Convenio no lo sea aplicable. En esa misma línea, queda bien claro en el artículo 6 que los documentos electrónicos de transporte exigibles no se confunden ni con los documentos relativos al fletamento ni tampoco con los relativos a las reservas de espacio a bordo.

Las RRotterdam intentan prescindir de la figura formal del “*conocimiento de embarque*” para que todo el contrato (de transporte de mercancías) pueda ser reconducido a la figura amplia de “*transporte*”. Las definiciones son, más tarde, reducidas, en su regulación bajo las Reglas, siendo sometidos solamente algunos de los contratos de transporte, y dejando de lado la regulación el fletamento o las reservas de espacio a bordo.

⁴⁴⁵ No obstante, los capítulos 14 y 15 – cláusulas de jurisdicción y arbitraje, respectivamente - son de vinculación optativa. Véase al respecto de la exclusión de áreas territoriales, TETLEY, W., *A critique of and the Canadian response to the Rules* in THOMAS, D. R., *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*, edited by R. Thomas, Lawtext Publishing Limited, Devon, 2009, pps. 289-290.

Al prescindirse de la figura del “*conocimiento de embarque*”, ampliando la definición de transporte y, consecuentemente, extendiendo el régimen del porteador contractual a terceros (como son las partes ejecutantes marítimas), las Reglas intentarán sobrevivir sin respaldo en los documentos en papel. Con relación a las RHaya, su ámbito material será añadido por los transportes bajo cualquier documentación mientras que, en líneas generales, quedarán sin regulación los fletamentos y similares.

En lo que atañe a los documentos electrónicos de transporte, el capítulo tercero constituye una de las grandes novedades al permitir su utilización. La desmaterialización de los documentos ha sido una clara intención del legislador internacional, sustituyendo la emisión de documentos por los documentos o registros electrónicos en el comercio marítimo internacional.

Aunque, desde los años 90, se han observado ciertos avances en introducir el conocimiento de embarque electrónico con proyectos como el BOLERO⁴⁴⁶, lo cierto es que las únicas plataformas electrónicas que han tenido éxito fueron las intra-portuarias con utilización de conocimientos no negociables y nominativos, es decir, las que han dado pasos dentro de cada puerto para agilizar los procesos de los buques, de las mercancías y de la tripulación con las autoridades y con los otros operadores y agentes como es el caso, en Portugal, de la “*Janela Única Portuária*” (JUP) (o “*Ventanilla Única Portuaria*”)⁴⁴⁷.

446 BOLERO son las iniciales de la estructura “*Bill of Lading Electronic Registry Organisation*”, que creó el primero *P&I Electronic BL* en el RRUU. La introducción de los conocimientos electrónicos como documentos comerciales y la progresiva informatización de la cadena logística presentase hoy como una necesidad urgente para aumentar la rapidez de circulación de los productos en la red global. El objetivo del Proyecto Bolero es establecer una red global de transacción de documentos que incluí el acceso a una central de registro electrónico y las firmas digitales que sustituyeran los documentos en papel. El BOLERO funciona voluntariamente con la adhesión individual de cargadores, armadores y operadores multimodales a una estructura privada, con enlaces restringidos a las entidades bancarias que van a validar la transmisibilidad de los títulos de crédito basándose en un sistema de “cartas de crédito” (letters of credit). El BOLERO se tornará operativo cuando todos los intervinientes del negocio y de la cadena se asocien como sus miembros. Cuando se pretenda que la mercancía pueda ser levantada sin la presentación y endoso del B/L, el destinatario o el cargador emitirá una carta de indemnización (Letter of Indemnity, LOI) en beneficio del porteador. Esta carta garante la indemnización por eventuales costos o pérdidas reclamadas en la competente acción judicial. Sobre el conocimiento de embarque electrónico, véase, igualmente, MARTIUS, H. P. A. J., *The Electronic Bill of Lading*, in “Aspects of Maritime Law – Claims under Bills of Lading”, Hendriske, M.L., Margetson, N. H. y Margetson, N. J. (ed), Kluwer Law International, USA/UK/The Netherlands, 2008, a pps. 311-318. MARTIUS refiere, a pps. 312, que, con la transferencia del derecho a recibir la mercancías por medios electrónicos (UN/EDIFACT y UNCID estándares), el firmante del conocimiento obliga al porteador a gestionar la mercancía en nombre del destinatario. Pero MARTIUS retrocede cuando afirma que no existe un equipo o medio electrónico que, por sí sólo, sustituya el conocimiento como título de crédito y es una evidencia que los documentos CMI y Bolero no vinculan a un tercero (a pps. 314). Además, las partes no son libres de acceder al documento y sólo mediatamente lo hacen por vía de un tercero - el administrador del sistema. Finalmente, expresa que la utilización de los “*electronic bill of lading*” no es completa y que, por eso, no comporta un “*full bill of lading*” en las legislaciones y jurisprudencias holandesa, alemana y inglesa. Para que lo sistema funcione, es indispensable que el “*tenedor*” tenga acceso exclusivo al documento electrónico para que pueda recibir la mercancía lo que significa que, con anterioridad, se

Las RRotterdam han actualizado los conceptos tradicionales del transporte marítimo y, simultáneamente, han creado un nuevo régimen con la utilización de los registros electrónicos de transporte, estableciendo reglas para la sustitución de los documentos negociables de transporte por los registros electrónicos negociables de transporte, de acuerdo con el artículo 10 del capítulo tercero. El porteador se obliga, así, a emitir una declaración expresa de que los títulos negociables originales han sido reemplazados por las versiones electrónicas (no negociables).

Los documentos electrónicos de transporte no exigen que las RRotterdam entren en vigor para que sean aplicables, como así ocurre en el moderno transporte internacional de contenedores⁴⁴⁸.

exige una cadena continua de endosos que debe constar del registro del documento. Así, la transferencia electrónica de la propiedad de la mercancía se hace, en simultáneo, con la transferencia electrónica del título.

447 Es de muy difícil aceptación al mercado reconocer la utilización de los documentos electrónicos de transporte excepto cuando los intervinientes están inseridos en una plataforma electrónica como a relatada (JUP) y se utilicen documentos de transporte nominativos del tipo “*sea waybills*”, sin reservas.

448 El protocolo de las Naciones Unidas conocido por UN/EDIFACT – *Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport* – tiene hoy una aceptación al nivel mundial y, en concreto en la JUP, con el mensaje estándar IFCSUM – *Forwarding and Consolidation Summary Message* – que permite la expedición del manifiesto de carga por la vía electrónica y que incorpora, a su vez, los conocimientos de embarque y las características de la mercancía (“*cargo details*” o “*partidas*” en portugués). La gran mayoría de estos conocimientos son “no negociables” (“*sea waybill - not negociable*”), o sea, no son “títulos de crédito” (no son transmisibles a terceros). Efectivamente, aquella característica es innecesaria en el comercio electrónico pues las transacciones son hechas telemáticamente y lo B/L deja de tener parte de su sentido crediticio una vez recibida la mercancía por el comprador y pago el flete.

El desempeño de las aseguradoras es esencial para garantizar, de inmediato, el pago de las averías sobre la carga. Como ejemplo, la mutua aseguradora “TT Club” (“International Transport and Logistics Industry’s Insurance”), con más de 40 años de experiencia en la área de los transportes, reclamó recientemente que hay una divergencia global entre el impacto de las cláusulas de los contratos de seguro, la facturación, los contratos de transporte y las condiciones generales de comercialización (STC – *Standard Trade Conditions*) que van a limitar la responsabilidad (véase HOOPER, G., “¿Quién paga cuando se pierde la carga?”, in Revista “Transporte XXI”, 01/09/2012, pps. 5). Hooper, cit., refiere que la experiencia de gestionar las reclamaciones en el “TT Club” confirma que una parte sustancial de los propietarios de la carga sólo asumen la consciencia del nivel de protección de la mercancía cuando esta está en circulación lo que implica que, a su vez, el valor completo de la carga no es recuperado o que la protección del porteador impide la recuperación de su valor completo, invocando la caducidad y predisponiendo de los medios de defensa específicos del porteador. Hooper prosigue recomendando que el porteador hace una fuerte referencia que el contrato base limita su responsabilidad a la de un “porteador” lo que implica, igualmente, que el cargador lo complementa con un seguro sobre el valor real de la carga para garantizar la recuperación integral de su valor, independientemente de la responsabilidad de terceros. En esta situación ya de si compleja, cualquiera pequeña introducción de nuevas cláusulas en los contratos de transporte, sea o no de fuente internacional y que no sea de aceptación generalizada, implica una reevaluación de las aseguradoras y frente a la incertidumbre, un aumento de los pagos del seguro y, consecuentemente, un aumento de los precios de los fletes.

A título de ejemplo, discriminase los regímenes de responsabilidad y los valores monetarios (1 SDR = USD 1,51) :

En lo que respecta a la nueva figura del “*cargador documentario*”, esta no constituye una novedad en el comercio internacional pues, frecuentemente, en caso de un vendedor FOB (“*free on board*”), acaba por coincidir con la entidad (elegida por el comprador) que acepta ser calificado como “*cargador*” en el conocimiento de embarque o en el documento de transporte multimodal (en general, el propio porteador).

De este modo, las RRotterdam prevén, específicamente, que en caso del vendedor FOB entregue las mercancías al porteador para el embarque, este sólo será considerado “*cargador*” si acepta voluntariamente ser designado como tal en el documento de transporte (núm. 9 del artículo 1). Así, esta nueva figura es una persona distinta del cargador, que acepta esa designación. Cumpliendo este requisito, las RRotterdam extienden al “*cargador documentario*” las mismas obligaciones y los mismos derechos que el “*cargador*” (artículo 33), o sea, el “*cargador documentario*” asume la posición del propio cargador, una vez nombrado y habiendo aceptado la designación.

Esta función puede ser desempeñada por cualquier agente de la carga ya que, a pesar de las RRotterdam no individualizan la figura del transitario (o agente transitario de la carga), ello no significa que se pueda eliminar del tráfico. Mientras, el Convenio

REGIMEN	NATURALEZA	LIMITACIÓN	VALOR (USD/TON. VOL.)
UK Warehousing Association	Condiciones de almacenaje UK	100 UKP/tonelada	254 USD
Carriage of Goods by Sea Act	Transporte marítimo USA	500 USD/volumen	500 USD
Road Haulage Association	Transporte por carretera UK	1.300 UKP/tonelada	3.302 USD
British Int. Freight Association	Cond. Expedición Ass. Nacional	2 SDR/kilo	3.020 USD
Convenio CMR	Transporte internacional por carretera	8,33 SDR/kilo	12.578 USD
Carta de Transporte por Ferrocarril (CIM)	Transp. internacional por ferrocarril	17 SDR/kilo	25.670 USD
Convenio de Montreal	Transp. aéreo internacional	19 SDR/kilo	28.690 USD

les puede ser aplicable en la medida en que asuman su papel comercial junto al cargador o al destinatario, sus obligaciones frente al porteador con medios de terceros (núm. 1 y núm. 4 del artículo 1) o, incluso cuando actúen como “*parte ejecutante marítima*” en el transporte.

4. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL TRÁNSITO/TRÁFICO DE MERCANCÍAS

042. En lo que respecta a la navegabilidad del buque, las RRotterdam amplían la exigencia temporal de esa condición, ya que la diligencia debida se verificaba, solamente, al comienzo de cada viaje y ahora el porteador debe ejercer la “*diligencia debida*”, para proveer un buque en buenas condiciones de navegabilidad antes, al inicio y durante todo el viaje.

Por “*diligencia debida*” debe entenderse el deber del porteador de proporcionar el buque en buenas condiciones de navegabilidad, así como el deber de armar, equipar y suministrar el buque. Por último, el porteador debe preparar el buque y dejar en buen estado las bodegas, frigoríficos, y todas las otras partes en que las mercancías serán acondicionadas, para su recepción, transporte y mantenimiento (artículo 14).

En las RRotterdam, así como ocurre en los demás Convenios, el transportador es responsable por las pérdidas y por las averías en la carga, así como por el retraso en entregar la mercancía al destinatario.

No obstante, en cuanto a las cláusulas de exoneración de responsabilidad, el Convenio enumera una serie de situaciones en que el porteador se puede exonerar de su responsabilidad por las pérdidas y averías a la carga, así como retrasos en su entrega.

Configuran como cláusulas de exoneración de responsabilidad las siguientes quince alineas en el núm. 3 del artículo 17:

1. *Fuerza mayor;*
2. *Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;*
3. *Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;*
4. *Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al transportador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18;*
5. *Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;*
6. *Incendio a bordo del buque;*
7. *Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;*
8. *Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme a los artículos 33 y 34;*

9. *Carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;*
10. *Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías;*
11. *Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre;*
12. *Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;*
13. *Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;*
14. *Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente;*
15. *Actos del transportador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16.*

Estas cláusulas de exención han partido de las establecidas en las RHaya y en las RHaya-Visby (núm. 2 del artículo 4) cuyo elenco es el siguiente:

- i. errores de la navegación o de conducción del buque;
- ii. incendio;
- iii. peligros o accidentes del mar;
- iv. actos de Dios (caso fortuito o de fuerza mayor);
- v. guerra;
- vi. enemigos públicos (piratería);
- vii. arresto, detención o aprehensión judicial;
- viii. cuarentena por motivos de higiene o salud,
- ix. acto u omisión del cargador o del propietario de las mercancías y de sus agentes o representantes;
- x. huelgas;
- xi. motines y desordenes civiles;
- xii. cambio de la ruta para salvamentos o tentativas de salvamento de vidas o bienes en el mar;
- xiii. daño resultante de vicio propio de la mercancía;
- xiv. envase inadecuado;
- xv. identificación precaria de la carga;
- xvi. vicios ocultos en la embarcación; y
- xvii. cualquier otra causa que no advenga del acto del transportador o de sus agentes.

La principal novedad de las RRotterdam es la retirada del elenco de causas de exoneración, de la llamada “*falta náutica*” (es decir, los errores de navegación o la conducción del buque) una vez que con la actual tecnología disponible a bordo y con los actuales equipos, es posible y deseable excluir los errores de navegación como causa de exoneración, sobreviniendo una mayor responsabilidad del transportador.

Es notorio que este cambio no es más que un reconocimiento de que la falta náutica o error de navegación se está incorporado en el concepto de responsabilidad del armador por actos negligentes o por omisión de sus trabajadores (o personas sobre las cuales ejerce supervisión) – “*in eligendo*” y “*in vigilando*” – en el concepto actual de riesgo de la actividad.

El Convenio sustenta esta idea de la responsabilidad por el riesgo que incumbe al porteador en el núm. 4 del artículo 19, cuando exceptúa que los trabajadores (o quien actúe legítimamente en su nombre) del porteador o de la “*parte ejecutante*”, incluyendo la tripulación, no pueden ser considerados responsables.

Dadas estas cláusulas de exoneración, que benefician, entre otros, a los trabajadores y empleados del porteador, diversos países vinieron a adoptar otras de su legislación interna pero que, de forma más o menos genérica, también pueden ser aplicables a los contratos internacionales.

Se plantean en estos casos, el vicio de origen de la mercancía y la ausencia o interrupción del nexo de imputación causal entre el agente y el daño. De hecho, la inexistencia de una presunción de culpa sobre el agente por el retraso en la entrega de la mercancía o su entrega en mal estado al destinatario puede impedir la imputación de los daños en la mercancía al transportador.

Por ejemplo, el artículo 1 del Decreto (brasileño) núm. 2.681/12 y el artículo 396 del Código Comercial Brasileño, respecto al vicio y al nexo, son dos fuentes para la aplicación de tales casos con una ausencia de presunción de culpa en la entrega.

Es una forma criticable que se aparta de la práctica anglosajona y de la mayoría de los actuales Convenios de transporte, las cláusulas de exoneración deben constar de una lista de “*numerus clausus*” reconocidas internacionalmente, evitándose, igualmente, una progresiva extensión unilateral, observándose, además, respuestas de toda índole que no contribuyen, en definitiva, a la uniformidad del Derecho Internacional.

Aunque defendamos, en algunos casos restringidos, la intervención del orden público del foro en materias de Derecho del consumo o de desplazamiento de trabajadores en un espacio jurídico progresivamente armonizado (como en el Reglamento Roma I), es también posible proveer mecanismos de defensa en los contratos de adhesión (los contratos de volumen en línea regular son uno de los ejemplos) que pasa, deseablemente, por una regulación efectiva.

Aunque las RHamburgo han seguido una estructura jurídica distinta de las anteriores Reglas, tienen, tan solo, una cláusula de exoneración que será invocable cuando las pérdidas, las averías y los retrasos tengan origen en acciones realizadas con el objetivo de salvar vidas humanas o bienes en el mar (núm. 6 del artículo 5). No obstante, la crítica a su construcción es manifiesta en cuanto a los mecanismos de responsabilidad que incorpora.

Las RRotterdam modifican la presunción de entrega de la mercancía por parte del porteador añadiendo un plazo de caducidad a las reclamaciones. Así, el Convenio dispone que se presuma la entrega de la carga al destinatario de acuerdo con el contrato, excepto si el destinatario reclama las pérdidas y las averías en el acto de la recepción o, al máximo, en siete días. Pasado tal plazo sin que haya una reclamación, el destinatario no verá extinguido su derecho de reclamar las pérdidas y daños, aunque tenga contra sí la presunción de entrega del porteador; tal excepción ocurre, exclusivamente, en caso de que exista retraso en la entrega ya que el plazo inicial es ampliado a veintinueve días.

De hecho, en las RHaya y en las de RHaya-Visby, el plazo de reclamación inicial de la carga al transportador es de tres días, excepto si hay una cláusula contractual que determine un plazo diferente (núm. 6 del artículo 3). En las RHamburgo, el plazo es de veinte y cuatro horas para pérdidas y averías aparentes. En caso de averías no aparentes, el plazo es de quince días, contados a partir de la fecha de recepción de la mercancía (núms 1 y 2 del artículo 19).

Respecto al transporte de mercancía sobre cubierta, las RRotterdam contemplan esta situación siempre que ese transporte se permita por ley (que deberá analizar el tipo de buque, el tipo de carga y su acondicionamiento) o, dicho de otra forma, siempre que la carga sea transportada por contenedores apropiados y que la cubierta del buque sea adecuada técnicamente para recibir y transportar la mercancía.

Si no hubiera este control legal, el Convenio sigue la tradición anterior de permitir el transporte sobre cubierta, siempre que las partes previamente lo hayan acordado o si existir tal costumbre o práctica (cf. artículo 25)⁴⁴⁹.

En las RHaya y en las RHaya-Visby, de acuerdo con la letra c) del artículo 1, deben darse dos requisitos para que el transporte sobre cubierta sea permitido: el primero, que se reconozca que la carga está correctamente acondicionada sobre la cubierta; y el segundo, que tal hecho debe constar en el conocimiento de embarque.

Las RRotterdam estipulan un régimen más claro y simple para el transporte de carga sobre cubierta del buque, muy semejante con las RHamburgo, que vienen a ceñir la responsabilidad del porteador a 875 SDRs por bulto⁴⁵⁰ o a 3 SDRs por kilo del peso bruto de la carga (cf. artículo 59)⁴⁵¹.

⁴⁴⁹ En las RHamburgo, el transporte de carga sobre cubierta sólo es permitido cuando el conocimiento de embarque o documento similar lo autorice, cuando esa práctica sea fruto de los usos y costumbres o que respete una imposición legal (cf. artículo 9).

⁴⁵⁰ Con una breve referencia, si 1 SDR pueda equivaler a US\$ 1,51, significa que 875 SDRs = US\$ 1.321,25 y que 3 SDRs = US\$ 4,53. El peso medio de un bulto consolidado en un contenedor es cerca de 50 kilos y, en esa óptica, el límite de las RRotterdam sería superior al CMR No obstante, las excepciones son múltiples, con bultos que pueden tener pesos superiores a 120 kilos o 150 kilos.

Los convenios unimodales que fueran implícitamente considerados en las RRotterdam son los siguientes: “*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*” (Genebra, 1956, “CMR”), “*Convention concerning International Carriage by Rail*” (Berna, 1980, “COTIF-CIM”), “*Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air*”

Por otro lado, las RRotterdam establecen la limitación de la responsabilidad del porteador frente a las pérdidas y a los daños como consecuencia del retraso de la entrega de la carga en el lugar de destino. En este caso, la indemnización debe restringirse a la cuantía equivalente a dos veces y media el valor del flete pagado por la carga que ha sido entregada con retraso (cf. artículo 60).

Mientras tanto, el régimen de Rotterdam relativo a la limitación de la responsabilidad del porteador suele ser mucho más favorable a los cargadores que los actuales regímenes marítimos, consagrados por los Convenios anteriores⁴⁵².

Las RRotterdam estipulan el plazo de dos años (igual a las RHamburgo y de un año para las RHaya y RHaya-Visby) para la proposición de las acciones judiciales de reclamación de las averías de la carga y de los retrasos del porteador respecto a la entrega al destinatario (cf. artículo 62).

(Varsóvia, 1929 y Montreal, 1999 y “*Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways*” (Budapest, 2000, CMNI).

451 En las RHaya, la limitación de responsabilidad del transportador marítimo es de 100 libras esterlinas (cf. núm. 5 del artículo 4). En las RHaya-Visby, la limitación es de 667,67 SDRs por unidad o bulto o 2 SDRs por kilo de las mercancías pérdidas o dañadas, conforme la mayor (cf. alinea a) del núm. 5 del artículo 4). En las RHamburgo, el límite de la responsabilidad pasa a 835 SDRs por bulto o 2,5 por kilo de las mercancías pérdidas o dañadas, conforme la mayor (cf. artículo 6).

452 Este límite es, aún, bastante inferior al previsto en los convenios unimodales de transporte (CMR, COTIF-CIM, Montreal y Budapest, respectivamente, para el transporte por carretera, para el transporte ferroviario, para el transporte aéreo y para el transporte fluvial). El valor límite más cercano es 8,33 SDR/kilo (CMR) aunque distante del valor de las RRotterdam lo que dificulta la aplicación subsidiaria de las Reglas al segmento no marítimo cuando se desconoce el lugar del daño en las mercancías. No obstante, considerando un valor medio de 50 kilos por bulto en un contenedor, el límite de responsabilidad en la CMR sería de 416,50 SDR en cuanto que, para las RRotterdam, sería de 875 SDR. Simplemente, el valor medio no cubre paquetes con peso superior a 120 kilos.

Véase, igualmente, RUIZ SOROA, J. M., *La responsabilidad del transportador marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam. Un guía de urgencia*, in Revista de Derecho del Transporte, Rdt, 2010, núm.4, a pps. 13-38 que expresa fuertes críticas al ámbito material de las RRotterdam, al fundamento de la responsabilidad del transportador, a la libertad contractual de los contratos de volumen y a la posibilidad de los Estados signatarios de las RRotterdam se excluyeren de los capítulos 14: y 15 (jurisdicción y arbitraje). Ruiz SOROA plantea como un problema esencial y complejo la dimensión de los pactos o cláusulas de jurisdicción incluidas en el documento de transporte (a pps. 35), pues, sin embargo de su no exclusividad general, la excepción del contrato de volumen (artículo 67) es de dudosa garantía para los cargadores, incluso en lo que respecta a los supuestos formales y a la negociación “individual”.

No obstante, este régimen es distinto del Reglamento (CE) núm. 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (JO L 12 de 16.1.2001 en la versión dada por el Reglamento (CE) núm. 1103/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, publicado en 2001R0044-PT-04.12.2008, designado por *Bruselas I refundido*), en lo que respecta al valor “exclusivo” de los pactos de jurisdicción. Según diversos autores, fue esta la razón del sistema “opting in” para el capítulo 14, es decir, los Estados tienen de declarar autónomamente que se vinculan al capítulo. Véase, igualmente, en la defensa de esta incompatibilidad con el régimen europeo, SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías – Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, 2ª ed., Aranzadi, Navarra, 2010, pps. 761-783 y RUIZ SOROA, *ibidem*.

Sin embargo, pueden las partes ampliar dicho plazo si así lo desearan (cf. artículo 63), plazo que también puede ser distinto si la acción fuese instada en país donde la ley determine un plazo diferente (cf. artículo 64).

La posibilidad del cargador, del cargador documental o del destinatario de celebrar un acuerdo con el porteador para que les sean atribuidas las operaciones de embarque, manipulación, estiba o desembarque de las mercancías (artículo núm. 13.2) es ya una realidad en el comercio marítimo y en las operaciones logísticas actuales e, igualmente, es una tendencia jurisprudencial predominante en cuanto a la aplicación del artículo núm. 2 de las RHaya y de las RHaya-Visby⁴⁵³.

No obstante, dichos acuerdos no disminuyen el ámbito de la obligación del porteador de ejercer la diligencia debida para poner el buque en el buen estado de navegabilidad que señala las RRotterdam, es una obligación continua durante todo el viaje y no sólo al inicio del viaje como establece el núm. 1 del artículo 3 de las RHaya-Visby.

El núm. 2 del artículo 13 de las RRotterdam indica que tales acuerdos están sometidos a lo dispuesto en el capítulo 4 (obligaciones del porteador) en que el artículo 14, específicamente, se refiere a la obligación continua de garantizar la navegabilidad del buque.

Respecto a las mercancías peligrosas, el artículo 15 de las RRotterdam establece el mismo principio vigente en los instrumentos anteriores. De hecho, el porteador, frente a un eventual embarque de mercancías peligrosas, podrá negarse a recibirlas o, teniéndolas ya embarcadas podrá tomar las medidas adecuadas si son “*peligrosas*” o si considera que “*puede razonablemente preverse que se tornarán peligrosas*” para las personas o para los bienes.

Con las RRotterdam, y por motivos perfectamente justificables, el porteador puede adoptar las medidas adecuadas respecto al transporte de las mercancías peligrosas y a la protección ambiental y de la salud, teniendo presente que internacionalmente se demanda, con bastante fuerza, el establecimiento de niveles estándar que permitan una adecuada protección.

Esa protección ambiental y de seguridad inspira y fundamenta los términos del artículo 15, que exige que el porteador cumpla con las obligaciones previstas en el artículo 13. Así, si el porteador tenía conocimiento del carácter potencialmente peligroso de las mercancías, sólo podrá exonerarse de la responsabilidad (con su destrucción o desembarque) si prueba que ha cumplido con aquellas obligaciones convencionales.

⁴⁵³ Véase MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del transportador marítimo* in EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M. (coord.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, 1ª ed., Aranzadi, Vitoria, 2006, a pps. 355-382. A respecto del PLGNM, MARTÍNEZ SANZ expresa la necesidad de que se delimiten las fases de embarque y desembarque de la mercancía con efecto en la responsabilidad de las partes. No obstante, esta exigencia no significa una crítica al modelo sino también una contribución para la mejora de la seguridad jurídica.

Las legislaciones de transporte establecen, con frecuencia, la posibilidad de la exoneración del porteador, respecto a un cierto tipo de mercancías, por pérdidas de volumen o de peso cuando estén dentro de los límites de dichas “*perdidas de carga*”. Estas son habituales en ciertos tráficos y, de esta forma, las RRotterdam pretenden resolver esta situación comúnmente aceptada internacionalmente, e incluso ampliar su ámbito de aplicación.

En lo referente al desvío de la ruta, las RRotterdam no consagran “*desvíos justificados*” que se basaban en el núm. 4 del artículo 4 de las RHaya y de las RHaya-Visby. Sin embargo, establecen, en el artículo 24 que, si de acuerdo con la ley aplicable, el desvío o alteración de la ruta se considerase incumplimiento del contrato por parte del porteador, ello no impide que este invoque las causas de exoneración o límites de responsabilidad establecidos en el Convenio.

Por lo tanto, se aparta de la aplicación de un régimen propio y autónomo en caso de “*desvío de ruta*” - que deriva del hecho de que algunos ordenamientos nacionales elegirán lo que debe entenderse por “*desvío*” como incumplimiento contractual - y, así, se evita que todo el régimen convencional resulte inaplicable.

Logicamente no existe un “*derecho al cambio de ruta*” por parte del porteador, pero una de las claves del régimen es el derecho a aplicar las causas de exoneración o de limitación de la responsabilidad en caso de ser la consecuencia del incumplimiento contractual el desvío de ruta.

Una cuestión estructural discutible de las RRotterdam radica en el mantenimiento de la lista de “*casos exceptuados*”, o sea, de causas objetivas de exoneración de los daños en las mercancías por parte del porteador que, desde las RHaya, son tenidos como bastante generosos para el porteador, aunque de aquella lista se haya retirado la célebre “*falta náutica*”.

Sin embargo, las críticas esenciales a las RRotterdam están relacionadas con la extensión y complejidad de su acervo, fruto, esencialmente, de la innovación en algunas materias no consensuales, de regular nuevos segmentos de transporte (accesorios del marítimo) y de contener una amplia libertad contractual al contrato de volumen, dígame, por línea regular, incluso, de jurisdicción (hasta ahora, regulado por un régimen imperativo que ha sido instituido como uno de los pilares de las RHaya).

De hecho, las RRotterdam acogen algunos de los institutos y definiciones ya utilizados y que han dado pruebas de su utilidad y adecuación en otros instrumentos internacionales. Como, por ejemplo, los documentos electrónicos de transporte y la protección de terceros en el contrato. Todavía, en otros, la innovación supone una fuerte duda en el tráfico que se va a instalar y que no permitirá, infelizmente, una progresiva uniformización internacional de las reglas aplicables, como es el caso del contrato de volumen derogatorio.

Es bien reconocido que el intento inicial de los trabajos preparatorios de las RRotterdam es correcto y que la otra alternativa posible que se diseñaba con “*el estudio más detallado de las legislaciones nacionales aplicables que se benefician de la protección de los usuarios en el transporte internacional y que conlleva a la total falta de uniformización normativa*” es muchísimo más difícil en el estado actual del

Derecho internacional.

De hecho, no sólo quedaría probar que las “*protecciones nacionales*” son más amplias y profundas que las previstas en las RRotterdam (con excepciones pero sin generalidad) pero la implantación del estudio acabaría, en la mayoría de los casos, por favorecer el “*forum shopping*”⁴⁵⁴.

El desarrollo de los trabajos ha sido lo correcto: se partió de los puntos más relevantes y consensuados en el tráfico de los sistemas anteriores, incluida la jurisprudencia de los foros y arbitral, para una propuesta de armonización normativa progresiva, en consonancia con las necesidades del sector, a través de un convenio que recogería elementos de diversos ordenamientos jurídicos, que llevaría a la construcción de un instrumento normativo de aplicación universal.

5. LA COEXISTENCIA GENÉRICA CON LOS CONVENIOS MODALES – EL “*SISTEMA DE RED LIMITADA*”

043. El crecimiento exponencial del transporte contenedorizado desde mediados de los años 60 del siglo XX – que se cifraba, en 2013, en más de 500 millones de TEU’s transportados – ha llevado a que la propia línea regular de contenedores pasara a transportar casi el 70% en valor del comercio externo (es decir, importación y exportación) de los EEUU. A nivel mundial, más de la mitad de la carga contenedorizada es transportada bajo un sistema multimodal.

Así, uno de los objetivos de las RRotterdam es el transporte “*puerta a puerta*” (aunque en la dependencia de un segmento marítimo principal) que, por eso, es fuente de eventual conflicto con los regímenes internacionales modales terrestres y, eventualmente, también con las leyes nacionales.

La cuestión de la articulación con los Convenios unimodales es uno de los aspectos más importantes de las RRotterdam. De hecho, el transporte internacional marítimo de mercancías sigue siendo el modo más importante de transporte aunque venga asistido, cada vez más y fruto de la propia manipulación de la carga, del incremento del transporte “*integrado*” o multimodal, entre otros, flexibilizando los documentos de transporte o incluso procediendo a su envío electrónico.

La unificación del transporte por medio de contenedores, con la mercancía debidamente consolidada, ha venido a permitir una transición modal más rápida y más eficiente, con la disminución de los costes y del tiempo en la circulación de la carga.

La unificación bajo el mismo contrato del transporte de mercancías que utilice más de un modo, permite identificar el transporte multimodal, asociado a un documento

⁴⁵⁴ La gran mayoría de estos estudios permiten que el porteador (que define, generalmente, el contenido contractual) imponga la ley más favorable (y el foro) a sus intereses en un futuro litigio, sin posibilidad real de opción del cargador y del destinatario (que es tercero en el contrato).

único de circulación de la mercancía; así el porteador multimodal⁴⁵⁵, frente al transitario tradicional, asume la responsabilidad directa de todo el recorrido, independientemente de la subcontratación de los varios modos y otros servicios accesorios al transporte. Al contrario, siendo el transitario tradicional un mero agente del expedidor, éste sigue con una relación directa con el porteador, y los conocimientos de embarque que circulan son emitidos por el propio porteador.

La dificultad de hacer efectivo un sistema de responsabilidad aplicable a todo el arco del transporte se encuentra en la resistencia de cada uno de sus porteadores modales, ya asentados en la aplicación del régimen a cada modo de transporte, vislumbrando difícilmente un régimen uniforme que incrementaría el riesgo en campos aún no testados.

Las dos formas de abordar la responsabilidad en todo el arco temporal del transporte (el sistema uniforme – *uniform liability system* – el sistema de red – *network system*) que privilegian, respectivamente, la uniformidad jurídica y la diversidad armonizada de los diversos regímenes modales, encuentran dificultades que sólo podrán superarse si ambos sistemas tienden a confluir hacia un régimen complejo y que resulte de los aportes de ambos.

455 Sobre la responsabilidad del transportador multimodal, véase BONASSIES, P. & SCAPEL, C., *Traité de Droit maritime*, 2ème éd., LGDJ, Paris, 2010, pps. 847-851. La responsabilidad multimodal (legal y contractual) es clasificada por los autores como un “*sistema de red*”, o sea, la responsabilidad del transportador es función del normativo modal aplicable siempre que se conozca el lugar del daño sobre la mercancía. En defecto, se aplica el convenio marco que rige todo el transporte: CMR o RRotterdam, por ejemplo. No obstante, el Convenio multimodal de 1980 sólo adopta el sistema de red para la limitación de responsabilidad fruto de la localización del evento dañoso. Se hace una mezcla entre el marco legal uniforme y una limitación de responsabilidad en red. A respecto a los regímenes contractuales de responsabilidad, se basan, igualmente, en el sistema de red, adoptando, muchas veces, como régimen marco, lo aplicable a los transportes marítimos (similar al sistema de las RRotterdam). La diferencia a respecto a los regímenes legales se funda, sobre todo, en la posibilidad de la legislación interna de transporte terrestre en ese segmento prevalecer sobre los instrumentos internacionales (caso de la legislación CARMACK norteamericana). Esta es claramente una emergencia del orden público que, no siendo internacionalmente regulada y reconocida, puede originar un progresivo retroceso en la uniformización que se desea.

El conocimiento FIATA (*FIATA Multimodal Transport Bill of Lading* - FBL), a su vez, adopta el sistema de red para ampliar la responsabilidad pero no por su limitación, previendo un régimen marco para el daño no localizado, acompañado de las excepciones clásicas. Con este modelo se consigue una unidad de limitación de responsabilidad: 2 DTS/kilo de mercancía o 666,67 DTS/kilo por bulto. No existiendo segmento marítimo en el transporte, el límite es de 8,33DTS/kilo, lo mismo que apunta la CMR (véanse los artículos 8.3, 8.5 y 8.6 del FBL).

O FBL es utilizado por las empresas transitarías como operadoras multimodales (*multimodal transport operators* - MTO) y puede igualmente ser emitido como un B/L marítimo. El documento es negociable (excepto se figurar la expresión “no negociable”) y fue creado por la ICC (International Chamber of Commerce) cumpliendo las Reglas de la ICC/UNCTAD a respecto a los Documentos de Transporte Multimodal y igualmente mencionado en el Guide for Documentary Credit Operations for the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits - UCP 500 – de la ICC como un documento reconocido para el transporte utilizado por los transitarios.

Aunque tengan como objetivo la uniformidad del régimen aplicable, las RRotterdam no siguen la uniformidad propugnada por el Convenio Multimodal de 1980 pero, al contrario, un régimen de red, es decir, un sistema en que los Convenios modales prevalecen en el respectivo modo, mientras que, en el caso analizado, lo hace de forma “limitada”⁴⁵⁶.

Sucede que las vulnerabilidades de las RRotterdam son, en este punto: Las Reglas solamente son aplicables a un transporte internacional que sea, esencialmente, marítimo y siempre que el lugar del daño sea desconocido, se da prevalencia a aquellas Reglas que se aplican en defecto. Es la reposición del modelo BIMCO “Combinconbill”, en la forma prevista de 1995 (aplicable al “transporte combinado”) y del modelo “Multidoc 95” (sujeto a las Reglas de la UNCTAD/ICC y aplicable al transporte multimodal)⁴⁵⁷. En estos modelos, siempre que la mercancía sea transportada por mar y no haya un Convenio internacional imperativo o una ley nacional, se aplican las RHaya (que son elegidas a título de Convenio marítimo).

⁴⁵⁶ BONASSIES, P. & SCAPEL, C., *Traité de Droit maritime*, 2ème éd., LGDJ, Paris, 2010, pps. 829ss, utilizan la expresión « *le transport multimodal transmaritime* » para el transporte multimodal que integra, al menos, un segmento marítimo. Como ejemplo, Bonassies & Scapel presentan un transporte de neumáticos de Clermont-Ferrand (Francia) para Indianápolis (EEUU) que es regulado por las RRotterdam. La existencia de un único documento de transporte y de un operador único hacen la diferencia con la modalidad de “transportes sucesivos”. A pps. 846, los autores revelan que el emisor del conocimiento de transporte multimodal de las Reglas sobre los créditos documentarios de la UNCTAD/ICC de 1993 es determinante para su régimen. Así, los títulos de los transitarios no podrán ser considerados negociables aunque los títulos de los portadores y operadores multimodales podrán ser transmisibles. No obstante, añadimos que en la mayoría de los viajes los conocimientos son emitidos por los transitarios y por el la utilización de los documentos electrónicos tipo *sea waybill* vienen a prescindir de la condición de título de crédito..

⁴⁵⁷ CASTRO, MARTÍN, M.P., *La regulación del transporte multimodal internacional de mercancías*, in 1 RDT 2008, a pps. 259-293 refiere el fracaso del Convenio de 1980 y la viabilidad de las RRotterdam, en un entorno práctico de los sistemas “en red” o sectoriales, haciendo una referencia a los inconvenientes de un sistema de red puro, defendiendo el sistema de responsabilidad sectorial “corregido o perfeccionado” a pps. 271. En este, el sistema no hace una remisión integral para el convenio o ley nacional reguladora de cada una de las fases del precurso pero, al contrario, selecciona algunas de las disposiciones aplicables. Están en este caso la responsabilidad del porteador y sus límites, contemplando una disposición subsidiaria que es de aplicación en el caso de no localización del evento dañoso o de se desconocer el momento del incumplimiento o, aún, cuando los daños son localizados pero no hay regulación aplicable (ni convenio ni ley nacional). No obstante, este sistema no da una respuesta adecuada al retraso en la entrega de las mercancías o cuando los daños se hacen de forma gradual durante todo el transporte. Por otro lado, el expedidor de la mercancía continua sufriendo una cierta inseguridad jurídica pues no conoce sobre que límites y cual el tipo de responsabilidad del operador del transporte lo que es contra la uniformidad del transporte multimodal. En cuanto a las RRotterdam, la autora es, claramente, favorable a su vigencia y, sobre todo, a los términos del artículo 26, aunque refiera la conflictualidad específica con la CMR, considerando la prevalencia de este Convenio sobre las RRotterdam. Como ventajas, menciona que las Reglas disciplinan todo el contrato multimodal, establecen un reenvío para la CMR y, así, se aplican a todos los contratos “maritim plus”. El artículo 82 de las RRotterdam, a su vez, es la norma que pretende resolver el conflicto entre las RRotterdam y los convenios multimodales que reclamen su aplicación. Aunque las RRotterdam tengan una formulación idéntica a las Reglas de la UNCTAD/CCI, estas tienen una naturaleza meramente contractual y la regla 13ª da prevalencia a la aplicación de los convenios y leyes nacionales, mismo a respecto de sus propias disposiciones, lo que es distinto de las

La uniformidad suscita reservas fundadas de falta de seguridad jurídica, ya que la responsabilidad estará, normalmente, basada en uno de los modos, lo que significa que, de inicio, hay modos que pueden reaccionar con gran desconfianza al acervo de responsabilidad y a su limitación por el privilegio de otros.

Históricamente, durante la segunda mitad del siglo pasado, han surgido, al menos, cinco intentos de homogeneizar el transporte multimodal, a saber: las *Tokyo Rules* del CMI de 1969, la *TCM Convention* de 1972, las *ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document* de 1973, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de 1980 (que nunca ha entrado en vigor) y, finalmente, las *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents* de 1992⁴⁵⁸.

RRotterdam. Véase, igualmente, los textos de LEGROS, C., *Relations between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*, *Tulane Maritime Law Journal*, New Orleans, USA, 2012, pps. 725-740 y PUTSEYS, J., *RRotterdam versus CMR? In Free on Board*, ed. Marc A. Huybrechts (et al), Anvers, Belgique, 2011, pps. 469-484.

También LÓPEZ SANTANA, N., *Las operaciones de puerta a puerta en el Convenio de Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Cuestiones de responsabilidad*, in 1 RDT 2008, pps. 295-355, a pps. 345ss, refiere el valor de la indemnización actualizado de las RRotterdam (artículo 62) y su inaplicación al caso de dolo (artículo 63). Por otro lado, refiere que los documentos actuales para el transporte multimodal – Multidoc 95 y FBL (FIATA B/L) – establecen un régimen unitario de responsabilidad – basado en la culpa presumida – que únicamente cederá al régimen imperativo unimodal, si fue más exigente para el porteador. En este caso, el operador logístico puede utilizar las cláusulas de exoneración de las RHaya-Visby si ha acreditado la prueba de que el daño ocurrió en la parte marítima.

Por otro lado, el texto de RALPH DE WIT in *Minimal music: multimodal transport including a maritime leg under the Rotterdam Rules* in THOMAS, R. cit, pps 91-111, defiende que la articulación de los artículos 26 y 82 consagra “a basically uniform system” que amplía ambiciosamente a todos los otros modos el régimen de las RRotterdam, prevaleciendo sobre las legislaciones nacionales. Un otro aspecto que es referido respecta a la posible relación entre las RRotterdam y la futura regulación del transporte, particularmente, en el modo marítimo, en la Unión Europea que, en principio, dará prevalencia a los normativos europeos. Es lo que se pasó con el Reglamento CE núm. 44/2001 sobre la jurisdicción, el reconocimiento y la ejecución de sentencias. Su artículo 71 disciplina la forma como los Estados-miembros se deben relacionar con los convenios de que son parte. El autor refiere que no se levantan cuestiones de conflicto relevantes con la COTIF-CIM y que en cuanto a la navegación fluvial, el artículo 82(d) responde satisfactoriamente. Para el transporte aéreo, el artículo 82(a) también responde de forma adecuada. Cuanto a la CMR, el autor menciona que la aplicación del artículo 82(b) lleva a un resultado absurdo: o la exclusión de la CMR o la aplicación paradójica de la CMR al segmento marítimo y su no aplicación al segmento por carretera. Nosotros no podemos compartir esta posición: este autor no hace la articulación necesaria entre el artículo 26 y el artículo 82(b) que tienen naturalezas distintas y que, por eso, en una relación de especialidad, dará prevalencia a este último. Así, no parece existir cualquier duda interpretativa: el citado artículo 82(b) viene expresar que en el caso del transporte “ro-ro”(en que la mercancía permanece remolcada por el vehículo de transporte), debe prevalecer la CMR, o sea, en el segmento por carretera y en el marítimo se aplica siempre la CMR al transporte “ro-ro”. Véase, en apoyo a esta posición, BERLINGIERI, F., *An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules in DM*, Fasc. I - 2012, Estratto Della Revista - Dottrina, a pps. 82-86

458 De todas estas, solamente las más recientes reglas de 1992 han tenido trascendencia con la resolución de la mayoría de los problemas jurídicos con la utilización de los dos sistemas (uniforme y en red) a través de la introducción del sistema en “rede modificado” añadiéndose un límite suplementario de responsabilidad para el caso de desconocer el lugar del daño en la mercancía (Regla 6(4)): se aplica el convenio unimodal o la ley nacional que se aplicaría si hubiesen sido celebrados

Siendo la principal vulnerabilidad del “*sistema de red*” la dificultad de la identificación del lugar del daño – lo que, sobre todo, en la carga contenedorizada, es frecuentemente difícil – una vía posible es la adopción de un sistema general de responsabilidad que reenvíe al régimen de cada uno de los modos, o en caso de desconocimiento del lugar del daño, eligiendo un régimen supletorio. No obstante, es en la selección de este régimen “en defecto”, en el que no se dá el deseable consenso: que los Convenios unimodales, incluso cuando consideran la regulación multimodal por extensión, disponen una subsidiariedad que se basa en sus propias normas – las RRotterdam y el CMR son ejemplos claros. Como se ha mostrado, puede existir la elección del lugar de entrega (véanse, por ejemplo, la LCCTM y el Reglamento Roma I, en lo que respecta a los transportes o incluso la aplicación del sistema más favorable al reclamante, como defendió Lima Pinheiro basado en el sistema alemán).

Procurando dar una respuesta al transporte “*puerta a puerta*”, las RRotterdam presentan un sistema de responsabilidad de “*red limitado*” en el que pueden convivir diversos instrumentos (modales) aplicables por remisión y que, por eso, tendrán de respetar la interpretación de normas de conflictos de los propios Convenios.

La parte marítima obligatoria en el transporte está, desde luego, presente en el artículo 5 cuando se hace una referencia al “transporte marítimo”, inculcando la idea de una operación “*maritime plus*”, es decir, no se trata de un contrato multimodal pero si un contrato que tiene su parte esencial en el mar, al que se asocian otros modos complementarios.

Pero no basta la existencia de un transporte en el mar: es necesario, también, que el contrato aporte un elemento de extranjería, que sea “*internacional*”, es decir, los lugares de recepción y de entrega, así como los puertos de embarque y desembarque, tienen de ubicarse en países distintos (doble requisito de internacionalidad), además de la exigencia de la conexión con un Estado signatario de las RRotterdam a través de alguna de las cuatro ubicaciones.

No siendo un instrumento multimodal, el Convenio puede y debe coexistir con instrumentos de naturaleza unimodal, entre otros, el Convenio CMR, el Convenio

contratos individuales para cada modo y respecto del respectivo modo. Véase en desarrollo de esta posición, FRANCO, M., *Multimodal transport after the Rotterdam Rules: will it work this time?* in JIML, núm. 18, May-June 2012, a pps. 208 a 226. Este autor desarrolla la articulación entre los artículos 5 , 26 y 82 y el sistema de red limitado. Identifica sus deficiencias que tienen perfecta cabida en las “performing parties”. Prosigue refiriéndose que es patente la existencia de riesgo de conflicto entre las RRotterdam y los convenios unimodales, sobre todo, si los tribunales aplican la prevalencia subsidiaria del marco del instrumento multimodal. No obstante, no es, así, tan lineal esta idea pues los contratos terrestres y marítimos son independientes (véanse las sentencias del Supremo Tribunal Inglés) lo que implica que la prevalencia será concedida a los convenios unimodales y el riesgo de conflicto podrá disminuir, sobre todo, cuando se desconoce el lugar del daño. Por otro lado, el artículo 26 debe ser interpretado como ampliando la aplicación de los convenios unimodales tan lejos cuanto posible y no solamente a la responsabilidad del porteador. Sin embargo, mantenemos que es más fácil la creación de un régimen cuantitativo de responsabilidad única que la uniformización del régimen, una idea que esta presente en el conocimiento FIATA (contrariamente a lo que ha sido introducido por el Convenio Multimodal de 1980 en que el valor de la limitación es función del modo de transporte).

COTIF-CIM, el Convenio de Varsovia, el Convenio de Montreal y el Convenio CMNI.

Este sistema de red limitado tiene su llave en el artículo 26 (que tiene muchas similitudes con la cláusula 11ª del *Combinconbill*, en la actualización de 1995, véase anexo II), enfocado en su arco temporal (el daño ha ocurrido durante el período de responsabilidad del porteador pero, exclusivamente, antes del embarque o, únicamente, después del desembarque de la mercancía) que determina la prevalencia de los Convenios unimodales aplicables, bajo tres supuestos, a saber:

- (1) Se exige que las disposiciones del instrumento internacional en causa fuesen aplicables si hubiera sido objeto de contrato modal para ese segmento;
- (2) Que específicamente, aquel instrumento, hipotéticamente aplicable, regule en concreto la responsabilidad del porteador, su limitación o el plazo propuesto para la acción en juicio; y
- (3) Finalmente, que dicho instrumento “*no abra la siguiente ventana*”; es decir no permita que el contrato se exima de su aplicación por acuerdo de las partes o que se exima en perjuicio del cargador (o sea, la limitación del porteador no pueda ser reducida por la vía contractual).

Así, si el momento del daño ha ocurrido en el segmento marítimo o si se ignora su ubicación, lógicamente, el artículo 26 no es aplicable. Por otro lado, la articulación de las RRotterdam con los Convenios unimodales, de acuerdo con aquel artículo, lleva a que se defienda su mutua exclusividad o, por lo menos, en lo que respecta a los campos determinados del segundo supuesto (responsabilidad del porteador, su limitación o el plazo de proposición de la acción en juicio)⁴⁵⁹.

Las dos hipótesis posibles son claras: o se da cabida para la aplicación total del Convenio unimodal, saliendo las RRotterdam de escena, o, al contrario, se aplican (sólo y restrictivamente al segmento no marítimo) los preceptos que dicen, respecto al segundo supuesto, que prevalecerán sobre las RRotterdam⁴⁶⁰. De esta forma, una

459 O se considera que el convenio unimodal tiene que regular todos los aspectos y, siendo así, deberá aplicarse *in toto*. O bien la mutua exclusividad es restringida y se aplican, solamente, los campos de la segunda condición que, así, prevalecen sobre las RRotterdam. De hecho, este último caso no va a acoger la mutua exclusividad entre un convenio “multimodal” y otro “unimodal”. Sin embargo, la mutua exclusividad puede ser entendida como aplicándose a determinados institutos que, además, no están reconocidos por la hermenéutica internacional lo que va a perjudicar el intento de uniformidad legal.

460 El artículo 82 de las RRotterdam amplía el ámbito de los convenios unimodales a los segmentos auxiliares del modo principal lo que se traduce, por ejemplo, en el modo marítimo como auxiliar del ferroviario. No obstante, esta norma no puede ser considerada una regla general de conflictos pues su aplicación es restringida a determinadas condiciones. Sin embargo, tenemos que buscar en el propio Convenio algo más que soporte este criterio. Así, el título del capítulo 17 que incorpora los artículos 82 a 86 nos puede abrir una nueva pista: “*Materias no reguladas por el presente convenio*”. La necesidad de este capítulo radicó en la identificación de situaciones excepcionales en las cuales las RRotterdam no prevalecen (y, a contrario, se puede decir que, en las demás, subsisten). Primero, los convenios unimodales han que regular “*la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías*”. Segundo, “*que se hallen en vigor en el momento en que el presente Convenio entre en*

visión articulada de los artículos 26 y 82 de las RRotterdam, parece sustentar la teoría de la mutua exclusividad entre las RRotterdam y los Convenios multimodales *in toto*, en caso de los segmentos no marítimos.

Así, se considera de importancia esencial calificar el sistema en “*rede limitado*” de las RRotterdam como mutuamente exclusivo – además, en consecuencia del propio sistema de red en que cada segmento modal es regido de “*motu proprio*” – y donde la “*convivencia*” con los Convenios unimodales se hace sin conflictos positivos, es decir, situaciones jurídicas en que ambos convenios pretenden aplicarse, que son las más difíciles.

El sistema de “*red limitado*” es distinto del sistema de red ya que, en caso de un convenio que se pretenda aplicar a más que a un segmento modal (al efecto de otra previsión específica del propio instrumento), se contempla una norma de conflictos que, pura y simplemente, extrae un determinado arco temporal de su aplicación⁴⁶¹.

Habitualmente, el transporte internacional de mercancía tiene, en su génesis, el contrato de compraventa y puede, en la gran mayoría de los casos, realizarse en las modalidades FOB (“*free on board*”) o CIF (“*cost, insurance and freight*”), teniendo, por eso, consecuencias distintas en cuanto a la aplicación (o no) de las RRotterdam⁴⁶².

En el caso de la primera (FOB), corresponde al comprador contratar al porteador para embarcar la mercancía, a través de una carta de fletamento y, como tal, las RRotterdam no son aplicables y la libertad contractual es muy amplia.

vigor”. Tercero, cumpliendo estos supuestos, las RRotterdam respetarán la aplicación que sea impuesta por cada uno de los convenios modales y, así, se retiran de la regulación del tramo aéreo (a), del transporte de mercancías cargadas en un vehículo de transporte por carretera que sea transportado a bordo de un buque (b), del transporte marítimo de mercancías complementario del transporte por ferrocarril (c) y del transporte de mercancías sin trasbordo por vías navegables (d). Esta análisis parece un indicio que el legislador habrá intentado de proseguir una mutua exclusividad pero no hay una certeza en cuanto al efecto de la referencia que enunciamos en el supuesto “Primero” (es decir, se puede o no contar para reducir el campo de la mutua exclusividad). Véase FRANCO, M., *cit.*, a pps. 224 y 225.

⁴⁶¹ Si tuviésemos una interpretación contraria a esta, el sistema sería clasificado como “uniforme limitado” con efectos completamente distintos: prevalecerían los instrumentos marco modales sobre los segmentos modales auxiliares, importando poco el tipo de tramo. Así, no habría cualquier remisión para un Derecho de conflictos general de cada convenio modal ya que cada uno de ellos se aplicaría por su propia legitimidad, incluso, a los segmentos complementarios, siendo suficiente que se arrogasen hacerlo.

⁴⁶² En lo que respecta la “*compraventa marítima*”, véase CARBONE, S., CELLE, P., LOPEZ DE GONZALO, M., *Il Diritto Maritimo - Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4ª ed., G.Giappichelli ed., Torino, 2011, a pps. 191-203. Los autores refieren el contrato de compraventa con la utilización del transporte marítimo y la utilización de las cláusulas CIF y FOB en que, en la primera modalidad, las despesas del contrato de transporte son soportadas por el vendedor y, en el segundo, por el comprador. La transferencia del riesgo sobre la mercancía para el porteador se hace en el momento en que empieza el cumplimiento de la obligación respectiva, es decir, en el embarque de la mercancía a bordo del buque, sea por cuenta del vendedor o del comprador (véase cláusula A4 *ex vis* B5 del modelo CIF o la cláusula A5 *ex vis* A4 del modelo FOB).

Sin embargo, en caso de la venta CIF, compete al vendedor contratar al porteador, haciendo acompañar la mercancía con el conocimiento de embarque (desde el embarque a su desembarque y entrega) y, así, el contrato entre el comprador y el porteador es regido por un conocimiento de embarque (o un documento de transporte equivalente) al cual son aplicables las RRotterdam.

Mucho más allá de este régimen general del contrato de transporte, las RRotterdam flexibilizan la figura del “*contrato de volumen*” celebrado entre el porteador y el vendedor, que puede, de acuerdo con el núm. 5 del artículo 80, beneficiarse de un amplio régimen derogatorio⁴⁶³. El fundamento para esta derogación es claramente el desplazamiento multimodal de la carga contenedorizada.

En la práctica es muy diferente el transporte de gráneles del transporte de contenedores⁴⁶⁴ ya que este tiene ínsertada la multimodalidad y el transporte “*puerta a puerta*”, lo que significa que el porteador tendrá que subcontratar determinados segmentos del transporte, asumiendo la responsabilidad por su actuación. Lo que pasa es que el porteador contractual es, muchas veces, un NVOCC y el armador es un subcontratado de aquel, contrariamente a lo que pasaba con el tradicional contrato de volumen.

Se ha visto que el régimen de responsabilidad del transporte antes del embarque y después del desembarque de la mercancía (es decir, en los segmentos no marítimos) viene regulado en el artículo 26 de las RRotterdam. Este artículo da prevalencia a los Convenios modales en el segmento respectivo, si estos fuesen aplicables al porteador en caso de un contrato autónomo, se regulará la responsabilidad y los límites de responsabilidad del porteador y el plazo para proposición de las acciones judiciales y no puedan ser excluidos por acuerdo (o no puedan serlo en perjuicio del cargador).

En esencia, cuando se puede localizar el daño en un segmento no marítimo, algunas de las normas del Convenio modal imperativamente aplicable son incorporadas por referencia y prevalecen sobre las correspondientes de las RRotterdam. En caso de desconocimiento de la localización del daño, se aplica el Convenio.

463 SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías – Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, 2ª ed., Aranzadi, Navarra, 2010, pps. 758-759 refiere el régimen especial del contrato de volumen (artículo 80), especificando que el párrafo 1 del artículo 80 deroga el régimen imperativo del artículo 79. SÁNCHEZ CALERO expresa que, en principio, esta autonomía de la voluntad se limita “*a las relaciones entre el porteador y el cargador*” salvo el cumplimiento del supuesto del núm. 5 del artículo 80.

464 En cuanto al transporte de contenedores en las RRotterdam, véanse los recientes artículos de DELEBECQUE, P., *Le conteneur et les Règles de Rotterdam* y DE WIT, R., *Le conteneur dans les Règles de Rotterdam* in DMF núm. 65, respectivamente, a pps. 654-657 y a pps. 646-653, de 2013.

El sistema adoptado muestra dos importantes limitaciones ya expresadas: la primera es que las leyes nacionales no prevalecen sobre las RRotterdam; la segunda es que las normas modales que prevalecen respetan, solamente y en nuestro entendimiento, la responsabilidad, limitación y plazo para proposición de acciones en la figura del porteador. De hecho, esta situación conlleva muchas interpretaciones y a no ser posible, de inicio, la aplicación total del instrumento modal. Además, puede originar situaciones que no son razonables en el caso de la jurisdicción, de la responsabilidad del cargador, de los documentos de transporte y de los derechos de control que seguirán aplicándose conforme a lo dispuesto en las RRotterdam, aunque a los segmentos no marítimos.

El artículo 82 viene a evitar el conflicto de los Convenios modales con las RRotterdam que, de alguna manera, han evolucionado desde el artículo 26, dando precedencia a los Convenios vigentes a la fecha de entrada en vigor de las RRotterdam. Para que se cumpla este objetivo, añadiendo algo nuevo a lo que había transitado, la prevalencia no se podrá ceñir a la responsabilidad, limitación y plazo para proposición de acciones en la figura del porteador y debe, por eso, procurar darse precedencia, sin al menos ampliando la prevalencia a otros institutos del Convenio modal que tengan una relación estricta con los mencionados o que sean, tan solamente, adecuados a uno de los modos (por ejemplo, el transporte por carretera)⁴⁶⁵.

Contra la intención del legislador, abogan algunos autores, en relación a los subpárrafos (b), (c) y (d), que el Convenio modal pasado sólo predominaría sobre las RRotterdam en el segmento marítimo (por ejemplo, en caso del transporte *ro-ro*) y no en el segmento del transporte por carretera, ferroviario o fluvial. Esta interpretación, sin embargo, vendría a anular lo dispuesto en el artículo 26 y, también, a dar una prevalencia casi total a las RRotterdam, incluso en los segmentos no marítimos⁴⁶⁶.

Tradicionalmente, el segmento terrestre internacional se encuentra regido por el Convenio CMR, el segmento marítimo por las RHaya/RHaya-Visby y el segmento terrestre interno por las legislaciones nacionales. Sin poner en tela de juicio de qué tipo de mutua exclusividad se trata, el conflicto positivo entre los Convenios se dará, tan solamente, en el segmento interno en que se podrá aplicar la CMR o las RRotterdam.

Por otra parte, de acuerdo con las RRotterdam, la responsabilidad del porteador es extensible a las partes ejecutantes marítimas (por ejemplo, un operador de “*ferries*”) lo que implica que *ab initio* los nuevos “*transportadores*” cargan con una responsabilidad mayor, que es directamente reclamable.

⁴⁶⁵ Véase HANCOCK, C., *Multimodal transport under the Convention* in THOMAS, D. R., *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*, edited by R. Thomas, Lawtext Publishing Limited, Devon, 2009, a pps. 48ss.

⁴⁶⁶ *Ibidem*, pps. 48, criticando la posición ANTHONY DIAMOND in *The Next Sea Carriage Convention*, in LCMLQ 135, 2008, a pps. 142-143.

Cuando se desconozca el lugar del daño las RRotterdam serán igualmente aplicables, lo que beneficia a los transportadores frente al régimen, en general, más gravoso que los Convenios terrestres y por resultar muy difícil de probar el lugar del daño en el transporte contenedorizado.

El Convenio de Montreal, por vía del núm.1 del artículo 38, se aplica, solamente, al transporte aéreo internacional, con dos extensiones conforme al núm. 4 del artículo 18: cuando el transporte se efectúe por otro modo sin el consentimiento del cargador se considera parte del período aéreo; y cuando el transporte complementario y por otro modo se hace fuera de un aeropuerto con el objetivo de embarque, desembarque o transbordo de la mercancía, el daño en la carga se beneficia de una presunción *iuris tantum* aplicándose el régimen del transporte aéreo.

En caso de un segmento aéreo de un transporte internacional en el que se aplica el Convenio de Montreal, las RRotterdam pueden ser aplicables siempre que: (1) el contrato prevea un segmento marítimo; (2) el contrato deje la hipótesis de utilización de un segmento marítimo que ha de verificarse; o (3) el contrato, sin cualquier previsión, utiliza el modo marítimo.

Si el daño en la mercancía no es localizado en el transporte multimodal, el Convenio de Montreal, de acuerdo con del núm. 4 del artículo 18, presume que la ocurrencia se ha producido durante el segmento aéreo lo que se traduce en un conflicto positivo con las RRotterdam. La solución podría ser el predominio del Convenio modal, de acuerdo con el artículo 82.

Este ejemplo es muy importante y aplicable a los demás Convenios modales, en la interpretación realizada del artículo 82: en caso de localización desconocida del daño, se aplican las RRotterdam, salvo si el Convenio modal prevé la situación (conflicto positivo), en cuyo caso ésta deberá prevalecer.

La cuestión que se puede plantear es la de cómo resolver el caso si la ubicación del daño es desconocida, involucrando los segmentos aéreo, marítimo y terrestre. Las RRotterdam no dan una solución directa para este caso ya que, en el artículo 82, sólo se prevén normas de conflictos entre las RRotterdam y cada uno de los Convenios modales.

La letra c) del artículo 26 puede suministrar una pista indirecta para la solución: para que las disposiciones aplicables de los convenios modales prevalezcan sobre las RRotterdam, el tercer supuesto obliga a que aquellas normas no puedan ser excluidos o por acuerdo o en perjuicio del cargador.

De lo expresado, se deduce que hay que tener en cuenta cual es el régimen más beneficioso para el cargador; de hecho, de los Convenios en conflicto, va a prevalecer el que prevea un régimen de responsabilidad más favorable al cargador (en este caso, el Convenio de Montreal).

En un contrato de transporte aéreo, si el transporte marítimo es realizado sin el consentimiento del cargador, el Convenio de Montreal debe, igualmente, predominar sobre las RRotterdam, de acuerdo con lo planteado por el núm. 4 del artículo 18 y del artículo 82 de las RRotterdam.

Finalmente, así como los demás Convenios modales, si el daño ocurre en el segmento aéreo se aplica el Convenio de Montreal, en los términos conjugados de los artículos 26 y 82.

En caso del transporte por carretera, la aplicación de la CMR depende de circunstancias específicas:

(1) para un transporte conformado por un tramo internacional por carretera, seguido de un segmento marítimo (*ro-ro*) y de otra parte internacional en carretera, la CMR se emplea en la totalidad, por vía del artículo 2 de la CMR y del artículo 82 de las RRotterdam;

(2) para el mismo transporte pero en que el segmento marítimo no es una carga *roll on, roll off* – la CMR se aplica en las extremidades y las RRotterdam en el modo marítimo (ya que no hay conflicto positivo en este modo);

(3) para el mismo transporte en que las dos extremidades son transportes por carretera internos y el segmento marítimo no es una carga *roll on, roll off* – al segmento marítimo se aplican las RRotterdam; para la parte en carretera, se abren dos hipótesis posibles: (a) o se considera que la CMR se aplica plenamente a las dos extremidades por ser el transporte, en su totalidad, internacional; (b) o, en caso de los segmentos sean considerados “*transportes internos*”, se aplican las RRotterdam que prevalecen sobre las leyes nacionales (artículo 26) excepto si hubiera una remisión de la legislación nacional (conflictual) para la CMR, circunstancia en la en que este instrumento puede ser aplicable.

Por fin, para la COTIF-CIM y para la CMNI, los conflictos en potencia con las RRotterdam son muy restrictos en virtud de su ámbito. En caso, por ejemplo, de la COTIF-CIM (idéntico para la CMNI), ésta sólo se aplica al transporte marítimo cuando es suplementario del transporte ferroviario y en determinados tramos, especificados por los Estados, de acuerdo con el artículo 24, casos en que predominan sobre las RRotterdam. Sin embargo, si se tratar de un transporte con un extenso segmento marítimo (y preponderante), que sirva como base a las RRotterdam, la COTIF-CIM será aplicada, sólo, y por vía del artículo 26, al segmento ferroviario.

Puede, pues, decirse que las RRotterdam definen de forma precisa las diferentes obligaciones de las partes, modernizando el entorno jurídico del contrato de transporte y dando mayor protección a las mercancías en el ámbito de la multimodalidad “*mitigada*” y abarcando no solamente la responsabilidad de las partes contratantes, sino también, la de las subcontratadas. Más allá de eso, las obligaciones del porteador han sido ampliadas como se estima por la continua demanda en mantener el buque en buenas condiciones de navegabilidad, exigiéndose, igualmente, al cargador un deber reforzado de información.

En una óptica complementaria, sea el porteador, sea el cargador, se pueden beneficiar de un “*derecho de control*” sobre las mercancías, en el primer caso, cuando se trate de títulos negociables y, en el segundo, genéricamente, en las demás situaciones, lo que les permiten la emisión de instrucciones relativas a las mercancías, pudiendo prevalecer sobre las originalmente dadas.

El arco temporal de responsabilidad del porteador ha sido ampliado (“*puerta a puerta*”) y el retraso sea colocado a la par de las averías y de los daños sobre las mercancías. Los límites de responsabilidad se han incrementado (875 SDR o 3 SDR/kilo) y la prescripción del derecho del reclamante ha mantenido el plazo de dos años de las RHamburgo.

De ello, se desprende una gran imprevisibilidad del régimen aplicable en el segmento no marítimo, máxime cuando, en la gran mayoría de los casos, no es posible detectar el segmento del transporte donde ha ocurrido el daño. En consecuencia y, en estos casos, es subsidiariamente aplicable el régimen de las RRotterdam (en vez del régimen específico de los Convenios unimodales del transporte por carretera – CMR, ferroviario – COTIF-CIM, aéreo – Convenio de Montreal, o fluvial – CMNI).

Aunque se apliquen, al porteador, esos convenios unimodales al segmento no marítimo, las “*performing parties*” son también responsables en términos idénticos al del transportador contractual, lo que contrasta con una buena parte de los actuales convenios unimodales, dificultando, muy probablemente, su articulación.

Con todas estas características, las RRotterdam no están completamente adecuadas a los segmentos accesorios y hemos propuesto la clasificación de las RRotterdam como “*Convenio Anfíbio*”. De hecho, la designación “*maritime plus*” tiene sólo que ver con su objeto mientras que la palabra “*anfíbio*” trasluce la mayor dificultad práctica de su aplicación al segmento no marítimo, entre otros, al segmento terrestre de transporte por carretera que no es, de hecho, su “*medio*”, y en el que la cuestión del límite de responsabilidad entre los diferentes convenios aplicables es mucho más relevante⁴⁶⁷.

⁴⁶⁷ Es importante expresar que, por ejemplo, las diferencias de limitación de responsabilidad del transportador en los citados convenios son muy significativas, desde los 2 SDR’s/kilo (o 667,67 SDR’s por bulto) de las RHaya-Visby, a 3 SDR’s/kilo (o 835 SDR’s por bulto) de las RRotterdam, a 8,33 SDR’s/kilo de la CMI, a 17 SDR’s/kilo de la COTIF-CIM y a 19 SDR’s/kilo del Convenio de Montreal. En la práctica, es una oscilación media en la responsabilidad del transportador entre 1 USD/kilo y 20 USD/kilo (1 SDR = USD 1,51) de la mercancía, siendo, también, la naturaleza de la carga a determinar la diferencia, en el modo de transporte. No obstante, el problema esencial no es tanto el límite, pero sí el valor promedio por kg de mercancía transportada en cada modo confrontado con los límites obligatorios.

Véase el cuadro comparativo siguiente, extraído y adaptado de un estudio de la Unión Europea (designado “*The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight-transport*”, 2000) en que se comparan los valores promedios de las cargas que se transportan por diferentes modos, con las limitaciones de la responsabilidad del transportador que fijan los Convenios Regionales de Europa, las Reglas de la Haya, la Haya Visby, La Hamburgo y se agregó la de Rotterdam:

Tipo de transporte	Valores promedio por Kilo de carga (€/kilo)	Valores de limitaciones de responsabilidad del transportador (€/kilo) (1 SDR = 1,37 €)	Limite por Kilo de carga (SDR/kilo) (1 SDR = 1,51 US dólares = 1,37 €)	Limite por bulto (SDR/bulto) (1 SDR = 1,51 US dólares = 1,37 €)	Régimen de responsabilidad
Aéreo	44,65	26,00	19,00	NA	Conv. Varsovia
Carretero	1,62	11,40	8,33	NA	CMR
Ferroviano	0,93	23,29	17,00	NA	CIM-COTIF
Navegación interior (fluvial)	0,10	2,74	2,00	NA	CMNI
Marítimo – RHaya + cabotaje	0,88	2,74	2,00	100 libras esterlinas (15.000 US dólares ???)	RHaya
Marítimo – RHaya-Visby	0,88	2,74	2,00	666,67	RHaya-Visby
Marítimo - RHamburgo	????	3,43	2,50	835,00	RHamburgo
Marítimo - RRotterdam	????	4,11	3,00	875,00	RRotterdam

Así, el único Convenio donde el valor de la limitación del transportador es mucho menor que el valor promedio de la carga transportada, es el aéreo. En el modo ferroviano, el valor elevado de la limitación resulta del periodo que los ferrocarriles transportaban muchos paquetes postales. En la navegación interior, el valor traduce el transporte de gráneles (minerales). Se estima que el valor promedio de la carga general que se transporta en contenedores en la vía fluvial, es un poco mayor que el valor por carretera (o sea, un poco más que 8,33 SDR/kilo). La cuestión que se coloca es que, actualmente, los valores promedio por kilo de carga tienen que ser calculados en función del tipo de mercancía. En los contenedores, considerando un valor por bulto hasta 105 kgs, el régimen de Rotterdam puede acoger una responsabilidad cuantitativa más elevada para el transportador frente al CMR. En un contenedor de 20", a proveer por el transportador, con un peso total de 13 toneladas (y la tara de 3 toneladas), el valor de responsabilidad genérica sobre las mercancías tiene un máximo de 30.000 SDR. Cuando el transporte sea por carretera, el límite será más del doble del indicado, ciñéndose en los 83.300 SDR. Simplemente, hay una tendencia de hacer bultos cada vez más livianos y es común que se cargan en los contenedores mayormente bultos de entre 50 y 25 kilos cada uno, que es el normal en las declaraciones. Los 875 SDR por bulto cubren en su gran mayoría valores de 50 kilos, es decir, una media superior a 17 SDR por kilo de mercancía. En la práctica, la tendencia es para hacer una armonización entre los límites del marítimo y por carretera en los contenedores. Pero hay que referir que un paquete de 25 kilos por carretera tiene como límite 208,25 SDR, por menos de cuatro veces el límite del bulto en el marítimo. La prevalencia de la CMR en el régimen del transporte "ro ro" es un precedente muy importante que podrá llevar a que lo mismo pueda pasarse con los contenedores que sean embarcados pero ahora regulado por un convenio marítimo, como se dispone en las RRotterdam. El caballo de batalla continuará siendo cuando no se localice el daño. De iure constituyendo, preferíamos elegir el lugar de entrega o el régimen más favorable al reclamante.

6. LA OPOSICIÓN Y LA DEFENSA DE LA RATIFICACIÓN DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM

044. La originalidad que caracterizó los trabajos preparatorios y, en particular, la introducción de figuras controvertidas (como el contrato de volumen) que se observó durante la parte final del texto, llevaron a que la controversia se instalase de forma muy temprana. No es extraño, así, que algunas de las propias delegaciones presentes se hayan manifestado en contra las RRotterdam. Sin embargo, la posición más sostenible se centra en la adopción, el 22 de octubre de 2010, por más de sesenta expertos jurídicos y especialistas (esencialmente, de los países iberoamericanos pero también de otros países como el Canadá, el RRUU y la Suecia) de la Declaración de Montevideo que se ha manifestado en contra de las Reglas de Rotterdam y, por esa vía, contrarios a que dichos Estados se adhiriesen a ellas⁴⁶⁸.

Esta Declaración incluye dieciséis puntos bastante duros en su crítica, esencialmente porque los signatarios han intentado demostrar que serán muy inconvenientes para

⁴⁶⁸ Vide la *Declaración completa in*

http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_12_2010/34272_declaracion_de_montevideo.

Firman la *Declaración*: José Alcántara (España), Frazer Hunt (Austria), William Tetley (Canadá), Barry Oland (Canadá), Douglas Schmitt (Canadá), Kay Pysden (RRUU), Svante O. Johansson (Suecia), Jan Ramberg (Suecia). Adhieren a la Declaración: Domingo López Saavedra (Argentina), María Luján Hochner (Argentina), Horacio Mohorade (Argentina), Carolina Aversa (Argentina), Giselle Javurek (Argentina), Daniel Erezian (Argentina), Luis Romero Basaldúa (Argentina), María Elisa Salgado (Argentina), Lucía Vicentini (Argentina), Aníbal Pontieri (Argentina), Leonardo J. Mainero (Argentina), Jorge A. Serravalle (Argentina), María Eugenia Molinelli (Argentina), José María Alcántara (España), María del Carmen Aguinaga (Argentina), Luis Gómez de Mariaca (España), Juan Marcelo Cinalli (Argentina), Rodolfo González-Lebrero (España), Noelia I. Mena (Argentina), Anna Mestre (España), Silvia Carranza Torres (Argentina), Guillermo Giménez de la C. (España), Ana Mercedes De Pablo (Argentina), Juan Carlos Merodio (México), Raúl Llorens Specioso (Argentina), Ignacio L. Melo Ruiz (México), Nora Silvia De La Serna (Argentina), Ignacio L. Melo Graf (México), Flavia J. Ferrero (Argentina), Luis A. Castillo Lanz (México), Mario Hernán Estrada (Argentina), Ana Luisa Melo Graf (México), Paola Ema Folco Morello (Argentina), Bernardo Melo Graf (México), Florencia Médici (Argentina), José E. Salgado y Salgado (México), Cabrera Zapata (Argentina), Hernán Estrada (Nicaragua), Erika Ariela Jaín (Argentina), Santiago A. Brizuela Servin (Paraguay), Luiz Leonardo Goulart (Brasil), Katerina Vuskovic (Perú), Enrique Artur R. Carbone (Brasil) (Presidente de Nogueira (Uruguay), A.B.D.M.), Fermín Morales (Uruguay), Pedro Calmon Filho (Brasil), Maria V. Zorrilla Ferrés (Uruguay), Daniela Ohana Barbosa (Brasil), Fernando Costa (Uruguay), Roseli Quaresma Barros (Brasil), Cecilia Fresnedo (Uruguay), Marc de Man (Canadá), Leandro Vidal Bértola (Uruguay), Ricardo San Martín (Chile), Virginia Crosa Ormaechea (Uruguay), Eugenio Cornejo Lacroix (Chile) Giovana L. Diaz (Uruguay), Rafael Durán Sanhueza (Chile), Andrea Signorino Barbat (Uruguay), Eugenio Cornejo Fuller (Chile), Fernando Aguirre Ramírez (Uruguay), Antonio Morales Mutis (Chile), Julio Vidal Amodeo (Uruguay), Guillermo Sarmiento (Colombia), Aurelio Pastori (Uruguay), Alexandra Gaviria (Colombia), Gonzalo Dupónt Abo (Uruguay), Juan Guillermo Hincapié (Colombia), Bernardo Vivo (Uruguay), Jaime Roca Marcos (Ecuador), Alvaro Miguel (Uruguay), Ricardo Barral (Uruguay), María Jimena Giacosa (Uruguay), Graciela Spoturno (Uruguay), Ronald Bown Fernandez (Chile) (Presidente de Asociación de Exportadores de Chile), Alberto Montanari Mazzarelli (Chile) (Presidente de Asociación de Empresas de Alimentos de Chile), Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras, Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay y Unión de Exportadores del Uruguay.

los importadores y para los exportadores de los países latinoamericanos, que son, en su casi totalidad, usuarios del transporte marítimo internacional⁴⁶⁹.

La especial fuerza que ha adquirido la crítica de los expertos jurídicos que trataron de señalar el fracaso de las Reglas, se expresa, de forma concluyente, en la siguiente expresión:

“En resumen es una falacia anunciar que las Reglas de Rotterdam terminarán con “el desorden mundial que reina actualmente en la materia”, como lo sostienen los entusiastas de esta nueva nomenclatura.

Conclusión: Todas estas razones nos llevan a señalar a los respectivos Gobiernos y Parlamentos que NO adhieran ni ratifiquen las llamadas Reglas de Rotterdam”.

A continuación, se exponen las críticas especificadas y articuladas de la Declaración, ensayando una posible contestación de índole técnica, basada, esencialmente, en los aspectos más importantes de la “respuesta iberoamericana” de los expertos⁴⁷⁰.

(1) Punto núm. 1 de la Declaración - Dicha Convención es altamente inconveniente para los importadores y exportadores de los países latinoamericanos, en su casi totalidad usuarios del transporte marítimo internacional.

Recordamos que las RRotterdam son fruto de más de trece años de profundos trabajos, primero en el CMI y después en conferencias internacionales en el marco de la UNCITRAL. En particular, cabe señalar la posición favorable a las Reglas por los EEUU, país que, así como los latinoamericanos, también es usuario del transporte marítimo y la *National Industrial Transportation League* (NITL) que ha apoyado el Convenio, de la misma forma que la *Nigerian Shipper' s Council*. En Europa, las asociaciones de cargadores⁴⁷¹ están divididas pero la Unión Europea ha invitado a los

⁴⁶⁹ En defensa de las Reglas, un grupo de expertos iberoamericanos en Derecho marítimo, exponen una posición “de índole técnica a la Declaración de Montevideo” que es, materialmente, similar a del CMI, y han elaborado un texto que contesta específicamente los puntos de la Declaración bajo el título *“Una respuesta iberoamericana a la Declaración de Montevideo”* (in http://www.nuestromar.org/adobe/Rotherdam_Rrespuesta_latinoamericana_a_la_Declaraci%C3%B3n_de_Montevideo.pdf). Firman: José Vicente Guzmán (Colombia), Javier Andrés Franco (Colombia), Andrés Fernando Reyes (Colombia), Jorge Camilo Reyes (Colombia), Rafael Mendieta (Colombia), Carlos Iván Álvarez (Colombia), Cristina Mesa (Colombia), Ricardo Sandoval López (Chile, Delegado de Chile ante UNCITRAL en el Grupo de Trabajo para la preparación de las Reglas de Rotterdam y actual Presidente de la Comisión de UNCITRAL), Rafael Illescas (España), Alejandro Laborde Fonrat (Uruguay), Alejandro Sciarra (Uruguay), Gabriela Vidal (Uruguay), Ariosto González (Uruguay), Carlos Dubra Sowerby (Uruguay), Carlos Matheus (Venezuela). Se seguirá este texto en la parte considerada adecuada a la contestación de la Declaración que presenta, para nosotros, partes técnicas bien conseguidas mezcladas con proclamaciones políticas que disminuyen el objeto real de los firmantes. Véase igualmente la síntesis sobre esta controversia presentada por CHICO PADILLA, P. *“Los Contratos de Volumen en el Marco de las Nuevas Reglas de Rotterdam”*, policopiado, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, sept. 2011, pps. 39 a 54, disponible in <http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1>.

⁴⁷⁰ Véase nota núm. 466 *supra*.

⁴⁷¹ Las principales asociaciones de cargadores (y de otros con influencia en la carga transportada) con intervención a nivel mundial son las siguientes: ICS - *International Chamber of Shipping*, ISF -

Estados miembros a que ratifiquen las RRotterdam.

Hay que recordar que alrededor del 60% de los países latinoamericanos no han ratificado ninguno de los Convenios internacionales sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías (*Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo*). Para la mayoría de aquellos países, dichos convenios no son verdaderamente adecuados, aunque seguirán rigiendo el transporte si no son acogidas internacionalmente las RRotterdam.

Sin embargo, se debe, asimismo, reflexionar sobre determinadas normas y objetivos de las RRotterdam que pueden estar en contradicción con la afirmación *supra* de la *Declaración*. Destacamos las siguientes características esenciales en lo que es más importante de retener en este punto:

- i) La interpretación se hará teniendo en cuenta “*su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación y de asegurar la observancia de la buena fe en el comercio internacional*” (artículo 2), es decir, la interpretación no se encuentra basada en precedentes jurisprudenciales y/o de leyes internas;
- ii) Elimina las exoneraciones de responsabilidad del porteador por culpa náutica y por incendio⁴⁷² (dejando, apenas, el incendio a bordo);
- iii) Incrementa los límites de indemnización del porteador marítimo en relación a las reglas vigentes (artículo 59);
- iv) Permite instaurar una acción contra el porteador marítimo o su representante en el puerto (o local) de entrega de la mercancía bajo ciertas condiciones, respetando el normal interés de los destinatarios de las mercancías (artículo 66);
- v) Facilita la operatividad de mecanismos alternativos de resolución de conflictos de elevada fiabilidad y credibilidad como el arbitraje (artículos 75 y siguientes);
- vi) Facilita el uso de documentos de transporte electrónicos (artículos 8 y siguientes);
- vii) Aumenta el período de responsabilidad del porteador (artículo 12);
- viii) Consagra la responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega de las mercancías, reclamación bastante frecuente en los países usuarios del transporte

International Shipping Federation, ITA – International Trade Association, MEA – Maritime Employers’ Association, ASBA – Association of Shipping Brokers and Agents of New York, FONASBA – Federation of National Associations of Shipping Brokers and Agents, INSA – International Shipping Association, INTERTANKO – International Association of Independent Tanker Owners, INTERCARGO – International Association of Cargo Owners, BIMCO – Baltic and International Maritime Conference y, aún, la Japanese Shipping Exchange Inc. y la Chamber of Shipping of UK.

⁴⁷² Sobre la figura del incendio como causa de exoneración en las RHamburgo, véase, *inter alia*, CARBONE, S., “*Contratto di trasporto marítimo di cose*”, in “*Trattato di Diritto Civile e Commerciale*”, vol. XXVI – t. 2, sez. I, Giuffrè, Milano, 1988, a pps. 226ss. El autor analiza las situaciones en que el incendio no exonera el transportador y reafirma el ónus de la prueba del interesado en la mercancía, a pps. 228 (“*ma saranno piuttosto i soggetti interessati al acrico a dover provare tali eventual colpe per evitare l’efficaci esonerativa che discende a favore del vettore marittimo dall’esistenza di un nesso di causalità adeguata tra incendio a bordo della nave e daño alla merce*”).

marítimo (artículo 21);

- ix) De forma innovadora, concede la posibilidad de la aplicación en determinados casos de instrumentos subregionales (entre otros, los vigentes para los países de Europa, de NAFTA o de América Latina) que regulan el transporte por otros modos.

Así, no está clara la mencionada inconveniencia para los importadores y exportadores máxime estando el transporte marítimo progresivamente más globalizado. De todos ellos, sería de gran importancia el refuerzo de la aplicación del artículo 66 que permite instaurar una acción contra el transportador marítimo o su representante en el puerto (o local) de entrega de la mercancía, sobre todo, en los países exportadores de materias primas.

(2) Punto núm. 2 de la Declaración - No proporciona la equidad y provecho recíproco en el comercio internacional, constituyendo un instrumento jurídico sumamente complejo, reglamentarista, lleno de remisiones entre sus disposiciones, con definiciones tautológicas e introduciendo un neo lenguaje marítimo, que deja sin valor la abundante jurisprudencia internacional desde 1924 a la fecha y que provoca por su deficiente técnica legislativa interpretaciones muy disímiles.

Todos los sistemas de responsabilidad civil por daños, por pérdida, o por retraso en la entrega de las mercancías en el transporte internacional, en todos los modos de transporte, obedecen a una distribución de los riesgos que se han asociados al transporte por las partes interesadas (por ejemplo, el porteador, el cargador o expedidor de las mercancías y las aseguradoras que cubren la carga y la responsabilidad civil del porteador).

Este sistema, en efecto, se caracteriza por la consagración de períodos de responsabilidad del porteador, por las causas de exoneración, por sus límites de indemnización y por los breves plazos de prescripción de las acciones emergentes del contrato de transporte. Características que están presentes en todos los instrumentos internacionales que rigen el contrato de transporte.

Lo que es actualmente distinto son los muchos avances tecnológicos y comerciales que se han desarrollado desde finales del siglo XIX. Se cuentan entre ellos, la creciente utilización de la carga contenedorizada en las líneas regulares, el uso de mecanismos de pago electrónicos, las nuevas tecnologías portuarias y el uso de documentos electrónicos de transporte. Estos nuevos adelantos tecnológicos han creado nuevos instrumentos jurídicos con nuevos intervinientes en el comercio marítimo que no figuraban en las RHaya.

Las RRóterdam, por primera vez, reconocen y regulan esta nueva realidad de donde se deriva, lógicamente, cierta complejidad en la reglamentación del marco jurídico que dá cabida a estos nuevos aspectos que, en todo caso, ya circulan en el comercio internacional, con frecuencias sin una sistemática e inserción normativa adecuada.

De ahí lo apropiado de las “*definiciones*” (quizá, tautológicas), técnica legislativa de origen anglosajona que puede ser discutible pero que, sin embargo, ha logrado una consagración expresa en algunos instrumentos internacionales de transporte (desde

las propias RHaya de 1924) y que hoy está muy de moda como se reconoce en las normas de la Unión Europea y en los más recientes instrumentos de Derecho del mar y de Derecho marítimo.

(3) Punto núm. 3 de la Declaración - Constituye un retroceso de las normas y las prácticas vigentes en el transporte multimodal, al excluir otros medios de transporte cuando no está presente el transporte marítimo: sólo regula el tramo marítimo y los trayectos vinculados (plus marítimo). Además, en sí no es un convenio de alcance uniforme y universal, ya que permite apartarse de sus propios términos, como ocurre en el llamado contrato de volumen, y permite a los países además no ratificar las reglas de Jurisdicción y Arbitraje (Caps. 14 y 15), las que pasan a ser o no obligatorias para los contratantes.

Sobre la primera parte (transporte multimodal): Desde 1970 la comunidad internacional ha intentado, sin éxito, aprobar y aplicar, a la mayoría de los casos, un convenio internacional que regulase el transporte multimodal y, por eso, es muy difícil que sea esta la vía adecuada para la regulación de la multimodalidad. Las razones del fracaso radican, esencialmente, en la dificultad de articular posiciones entre los transportadores de diferentes modos de transporte en cuanto a los límites de indemnización aplicables.

De hecho, hay varios convenios internacionales de naturaleza unimodal, que contienen normas que prevén la intervención de otros modos de transporte⁴⁷³. Las RRotterdam no han tenido por objetivo reglamentar el transporte multimodal en su totalidad y se muestran expectantes en la aprobación de instrumentos multimodales exclusivos que podrían entrar en conflicto.

Pero, atendiendo el fracaso de 1980, no es creíble que sea ése el camino de la regulación multimodal; que se hará, muy probablemente, con una amplificación progresiva del arco temporal de los convenios modales que, a su vez, tendrán que dirimir los litigios “fronterizos” entre ellos por normas de conflictos especiales que podrán dar la prevalencia a uno u otro, en función de circunstancias de hecho (como se pasa con el transporte “ro-ro” en la CMR).

Ha sido inequívoca la intención de las RRotterdam de permitir la aplicación de los convenios tradicionales sobre el transporte internacional por vía terrestre o aérea en los segmentos accesorios al marítimo y siempre que no contengan este modo. En caso de resultar algún conflicto entre las RRotterdam y aquellos, el artículo 82 clarifica que la intención del legislador es la de permitir la aplicación de los convenios a todas las operaciones de transporte multimodal internacional que no contemplan un segmento marítimo internacional, buscando su compatibilización.

Sobre la segunda parte (contratos de volumen): Los “contratos de volumen” pretenden dar respuesta a la necesidad del comercio internacional. Tiene como antecedente más cercano los llamados “services contracts” previstos en la legislación estadounidense pero actualmente con una utilización global. Las RHaya permiten, igualmente, celebrar contratos de transporte marítimo a los que no se aplica

⁴⁷³ Como el Convenio de Montreal de 1999 (aéreo), el CMR (por carretera) y el CIM-COTIF (ferroviario).

su régimen imperativo, a través del simple procedimiento de la no emisión del conocimiento de embarque. Por otro lado, el artículo 6 de las RHaya permite la celebración de contratos de transporte fuera del régimen convencional para "*cargas especiales*" o "*mercancías particulares*", siempre que no se emita un conocimiento. O sea, las RHaya otorgan la "*libertad contractual*" para que las partes se eximan de su aplicación cuando opten por el fletamento, sin que, en este caso, haya algún mecanismo de defensa de los intereses del cargador o del destinatario (con excepción de la opción por la cláusula *paramount*).

Las RRotterdam reconocen, también, esa libertad contractual aunque mitigada:

- (1) en primer lugar, porque sólo se aplica a los contratos de volumen derogatorios;
- (2) después, porque, hay importantes restricciones para su celebración y para su oponibilidad a terceros, entre otros, para los intervinientes relacionados con la mercancía, que no son partes en el contrato;
- (3) por fin, las RRotterdam imponen determinadas obligaciones mínimas al transportador, con carácter obligatorio. Estas limitaciones a la libertad contractual, no existen en las RHaya.

En el ámbito de las RRotterdam, la celebración válida de un contrato de volumen que se separe del régimen convencional demanda el cumplimiento de determinados requisitos, incluyendo, el derecho del cargador de poder celebrar un contrato de transporte de acuerdo con las condiciones originales del Convenio (línea c) del núm. 2 del artículo 80)⁴⁷⁴.

Sobre la tercera parte. Jurisdicción y arbitraje: Se admite que era deseable (lo que muy probablemente parecía la intención inicial de los participantes en los trabajos preparatorios) que las disposiciones sobre jurisdicción y arbitraje tuviesen carácter obligatorio. Sin embargo, los ordenamientos regionales (como lo de la Unión Europea) venían a limitar aquella obligatoriedad respecto a la vinculación de los países. Así, las RRotterdam prevén un sistema flexible para evitar que aquellas disposiciones se convirtiesen en un obstáculo a la ratificación del Convenio, teniendo en cuenta los previsibles conflictos con los ordenamientos regionales o locales. Conviene recordar que las RHaya no contemplaban ninguna disposición sobre jurisdicción y arbitraje y, por consiguiente, jamás estaremos frente a un retroceso, en todo caso hay una utilización extensiva y sin regulación de cláusulas de atribución de de jurisdicción en los conocimientos de embarque.

(4) Punto núm. 4 de la Declaración - Introduce definiciones jurídicamente intrascendentes para el contrato de transporte, como lo son: el contrato de volumen, el transporte de línea regular o no regular, la parte ejecutante o la parte

⁴⁷⁴ No obstante, si el contrato de volumen es derogatorio, la alinea d) del núm. 2 del artículo 80 viene a exigir que las disposiciones que se aparten del régimen convencional no pueden constar en el contrato por remisión al otro documento ni incorporadas en un contrato de adhesión (es decir, que no es objeto de negociación entre las partes).

ejecutante marítima, disgregaciones que no alteran el concepto ni el objeto del contrato de transporte.

Estas definiciones son esenciales para el contrato de transporte en el entorno de las RRotterdam. Por ejemplo, la definición de “*contrato de volumen*” es indispensable para la calificación jurídica y operacional de este tipo contractual. El “*transporte regular*” y del “*transporte no regular*”, son definiciones indispensables a la delimitación del ámbito de aplicación del Convenio que, sin embargo, podrían (y deberían para nosotros) ser fusionadas con aquella definición.

De hecho, se hay una pretensión inequívoca (así nos parece) de aplicación de las Reglas al “*transporte en línea regular*” y existiendo una definición original de “contrato de transporte”, las demás definiciones que sean “especiales” (como el contrato de volumen que deriva de aquella definición) deberían incorporar la figura de “línea” como pasa en los EEUU con los “*services contracts*”.

Desde otra óptica, los conceptos de “*parte ejecutante*” y de “*parte ejecutante marítima*” son esenciales para la definición del período de responsabilidad del transportador, ya que, de acuerdo con la alinea a) del artículo 18, el transportador es responsable por los actos de las partes ejecutantes. La extensión de este período de responsabilidad en el transporte “*puerta a puerta*” (artículo 12) sólo es posible con la responsabilidad del porteador por los actos de sus funcionarios, agentes y subcontratados, que no tiene paralelo con los tradicionales convenios de transporte marítimo, específicamente, con las RHaya.

En particular, la definición de “*parte ejecutante marítima*” es indispensable ya que el transportador es solidariamente responsable por los daños, pérdida o retraso en la entrega de las mercancías que hayan ocurrido en su propio período de responsabilidad, de acuerdo con los artículos 19 y 20 de las RRotterdam.

La definición de “*parte ejecutante marítima*” incorpora el concepto de “*transportador efectivo*” ya previsto en las RHamburgo (artículo 10), concepto que extiende a otros actores de la cadena de transporte, como operadores de las terminales, empresas de estiva, consignatarios y agentes marítimos, almacenistas y transitarios (cuando manipulen mercancías en el área portuaria). Lo que es una ventaja en relación a las RHamburgo, e incluso en relación a las RHaya, que nada disponen sobre esta materia.

La inclusión de definiciones es un esquema habitual en la redacción de instrumentos de armonización y con gran actualidad. Sin embargo, no entendemos el criterio para considerar necesaria una definición de “*contrato de volumen*” tan amplia y sin integrar el concepto de línea regular.

(5) Punto núm. 5 de la Declaración - Introduce el concepto de cargador documentario, distinto de cargador, que la propia Convención admite no ser la otra parte verdadera en el contrato de transporte, así como también elimina la figura del transitario o agente transitario de carga.

La designación de “*cargador documentario*” (esta es la designación oficial) no constituye una novedad en el comercio internacional ya que, muy a menudo, un

vendedor FOB acaba por coincidir con la entidad (elegida por el comprador) que acepta ser designado como "*cargador*" en el conocimiento de embarque o en el documento de transporte multimodal (en general, el propio transportador).

Frente a la incertidumbre en los instrumentos internacionales de esta figura, las RRotterdam prevén, específicamente, que en caso de que el vendedor FOB entregue las mercancías al transportador para embarque, éste sólo será considerado "*cargador*", si acepta voluntariamente ser designado como tál en el documento de transporte (núm. 9 del artículo 1). Solamente cuando se ha verificado este requisito, las RRotterdam establecen que el "*cargador documentario*" tendrá las mismas obligaciones y los mismos derechos que el "*cargador*" (artículo 33), o sea, el "*cargador documentario*" asume la posición del propio cargador, siempre que haya aceptado la designación en el conocimiento o en el documento de transporte multimodal.

Por otro lado, en las RRotterdam, no hay una única disposición de la cual pueda deducirse la eliminación de la figura del transitario o agente transitario de carga. Así, el convenio puede serles aplicable siempre que asuman sus funciones de intermediación junto al cargador o al destinatario, desempeñen las obligaciones del transportador con medios de terceros (núm. 1 y núm. 4 del artículo 1) o actúen como una parte ejecutante marítima.

(6) Punto núm. 6 de la Declaración - Elimina los términos de consignatario y endosatario de la carga, consagrados en casi dos siglos por las legislaciones, doctrina y jurisprudencia internacionales, sustituyéndolos por términos sin significado jurídico, como porteador del documento de transporte, destinatario, derecho de control y parte controladora.

De hecho, el término "*consignatario*" no es eliminado de las RRotterdam. En la actualización en lengua inglesa, se mantiene la palabra "*consignee*", aunque la versión oficial en castellano contemple el término "*destinatario*", así como en la versión española de otros Convenios como el Convenio de Montreal de 1999.

(7) Punto núm. 7 de la Declaración - Elimina el término conocimiento de embarque, consagrado en todas las legislaciones, doctrina y jurisprudencia, sustituyéndolo por vagos términos de documento de transporte o documento de transporte electrónico.

Las RRotterdam pretenden aclarar la cuestión del régimen jurídico aplicable al cargador incluso cuando no se utilice el conocimiento de embarque, documento este que es, tan solamente, la prueba de la existencia del contrato y no el contrato en sí mismo. Además de eso, con el transcurso del tiempo, las nuevas tecnologías tienen una influencia determinante en el desarrollo del propio contrato de transporte y, por eso, el nuevo convenio debe prever la utilización de documentos electrónicos. Sin la existencia de documentación material que suporten el transporte (en papel) es necesario una protección especial de los terceros en el contrato que cuenta con la figura de la "parte ejecutante marítima" para ampliar el estatuto del transportador a quien deja de ser "tenedor" de un título transmisible.

(8) Punto núm. 8 de la Declaración – Declara equivocadamente que el sustituto

del conocimiento – el documento de transporte – es el contrato de transporte, cuando él no es más que una prueba de su existencia y se ignoran sus otras funciones de constituir recibo de mercancías a bordo y título de crédito.

Esta afirmación no es correcta toda vez que dispone la línea b) del núm. 14 del artículo 1 que el "documento de transporte" es el documento emitido por el transportador que "pruebe o contenga" el contrato de transporte. En esta definición se refleja la jurisprudencia y la doctrina internacional según las cuales un conocimiento de embarque constituye prueba del contrato de transporte entre el cargador y el transportador. No obstante, esta definición va más allá de esa definición, sin perjudicarla, ya que, para el tercero porteador de un conocimiento de embarque o de un documento de transporte (que, podemos decir, no es parte en el contrato original), constituye un "contrato de transporte", en sí mismo.

Por otro lado, las RRotterdam no dependen para su aplicación del envío (o de la emisión) de un documento de transporte: es decir, un contrato de transporte se rige por el convenio cuando se cumplan las circunstancias mencionadas en el artículo núm. 5, con independencia de la existencia o envío del documento de transporte.

Tampoco parece correcto afirmar que las RRotterdam desprecian la importancia del documento de transporte en cuanto recibo de las mercancías, pues así está expresamente previsto en el artículo 41. Y en lo que se refiere a su calidad de título de crédito o de título representativo de las mercancías, se encuentra recogido en el núm. 15 del artículo 1 que define el documento de transporte negociable ("el documento de transporte que indique ... que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del destinatario o al portador del documento..."). Y en el artículo 47, que reglamenta la entrega de las mercancías cuando se envíe un documento de transporte negociable (físico o electrónico, en este último caso, el documento "desmaterializado").

(9) Punto núm. 9 de la Declaración - Admite la inserción de cláusulas especiales en el documento de transporte, alterando lo actual, que ello sólo es admisible en contratos de fletamento libremente negociados.

No es completamente rigurosa la afirmación proclamada, ya que, en los regímenes vigentes, las partes signatarias del contrato pueden incluir cláusulas adicionales, inscritas en el documento de transporte o fuera de él. En este último caso, las cláusulas no van a circular con el endoso del documento de transporte y, por eso, vinculan, apenas, a las partes originales del contrato.

Las RRotterdam mantienen el mismo principio (artículo 79) y reconocen sólo modificaciones contractuales al régimen básico (o marco) del contrato de volumen (artículo 80) con las restricciones ya indicadas respecto de su celebración que tienen en cuenta la protección del cargador y de los terceros portadores de un documento de transporte. La crítica se puede válidamente retomar, entonces, en lo que respecta a los términos y derogaciones del contrato de volumen como hemos expuesto.

(10) Punto núm. 10 de la Declaración - Admite la validez de las cláusulas de adhesión insertas en el documento de transporte que atribuyan jurisdicción exclusiva a los tribunales que elija el transportador. Esto, en la práctica, obligará a los

usuarios a concurrir siempre a los tribunales de los domicilios de los transportadores, excluyendo así a los órganos jurisdiccionales de los países consumidores de servicios de transporte, y en especial, impedirá al damnificado de un incumplimiento contractual recurrir a los tribunales del lugar de destino.

Conviene precisar que, en cuanto al acuerdo exclusivo de jurisdicción o de elección del foro aplicable, han de mencionarse dos aspectos pertinentes y previos al debate, a saber:

(a) En primer lugar, el capítulo referente a la jurisdicción podrá (o no) tener acogida por los Estados en el momento de la ratificación de las RRóterdam por lo que existirá, de inicio, una exclusión en la homogenización pretendida;

(b) En segundo, para la validez del acuerdo exclusivo de jurisdicción, o de elección del foro aplicable, se exige que dicho acuerdo esté incluido en un “*contrato de volumen*” (núm.1 del artículo 67), con las restricciones previstas para la celebración, logrando la protección del cargador y de los terceros portadores de un documento de transporte.

Si no se observan estos requisitos, las cláusulas de jurisdicción son nulas (artículo 79) y, consecuentemente, el cargador podrá optar por accionar contra el transportador o la parte ejecutante marítima en el lugar de entrega de las mercancías (artículo 66), es decir, en el “*lugar de destino*” contractual.

(11) Punto núm. 11 de la Declaración – No se aplica a conocimientos o documentos de transporte emitidos en razón de contratos de fletamento total o parcial de un navío, forma comercial que tiene muchos años de pacífica aplicación.

Las RRóterdam son aplicables a los documentos de transporte, en general, y a los conocimientos de embarque, en particular, que sean emitidas en función de un contrato de fletamento total o parcial de un buque (y siempre que su tenedor no sea parte signataria en el dicho contrato).

Sin embargo, las RRóterdam van más allá y se aplican en esa situación aunque no se emita o se envíe un documento de transporte; es decir, las RRóterdam conceden a los terceros destinatarios de la mercancía embarcada, bajo contratos de fletamento, una protección añadida a la que está prevista en las RHaya y en las RHaya-Visby (véase la alinea b) del artículo 1) pues, en estos instrumentos, el tercero no tiene protección alguna si no se emite el conocimiento de embarque.

Una cuestión distinta es la confusión hermenéutica y de aplicación que el Convenio aporta con la articulación de las definiciones iniciales y con algunos artículos, en particular, los artículos 6 y 80 tal y como hemos visto. Si la intención es proveer una protección a los terceros “sin papel de transporte”, cualquier que sea el tipo de contrato (incluso, los fletamentos), no es clara la restricción que hace el artículo 6 (con una *nuance* bienvenida en el artículo 7). En consecuencia, no todos los terceros se sienten convenientemente protegidos sin la existencia de “un papel”, o sea, no todas las “partes ejecutantes marítimas” se puedan considerar defendidas en todos los contratos de transporte que utilicen documentos electrónicos. Y se fueren parte de un contrato de fletamento tampoco los grupos del artículo 7 son protegidos.

De hecho, el artículo 7 sólo concede protección a las personas que tengan la calidad de “destinatario”, “parte controladora” o de “tenedor del documento de transporte”, respecto de las mercancías que hayan embarcado en un buque bajo fletamento (aunque no haya sido emitido cualquier documento de transporte) siempre que ellos no sean parte en el contrato de fletamento.

Lo problema no es la posible emisión de una cláusula *paramount* inserta en una carta de fletamento ni tampoco la utilización de los documentos electrónicos, pero si la definición del contrato de transporte que no es coherente con lo dispuesto en el artículo 6. Para nosotros, cuando se intenta la retirada del “papel” de todos los transportes, se deberá exigir la protección del destinatario (y de otros terceros), cualquiera que sea el tipo de transporte.

(12) Punto núm. 12 de la Declaración – Deja al transportador el arbitrio de recibir a bordo o destruir mercancías, si ellas, en cualquier momento, se pueden tornar peligrosas en el curso del transporte, y exonera de responsabilidad al transportador por cualquier pérdida natural de volumen o peso, sin establecer límites específicos para cada tipo de mercadería. Asimismo, permite al transportador desviarse de ruta, sin perder el derecho a la exoneración o la limitación de responsabilidad, por tal desviación.

En relación a las mercancías peligrosas, el artículo 15 consagra el mismo principio vigente en los instrumentos anteriores. De hecho, el transportador, frente al eventual embarque de mercancías peligrosas, podrá negarse a recibirlas o, habiéndolas embarcado, deberá tomar las medidas adecuadas si se consideraren “peligrosas” o si considerarse que “puede razonablemente preverse que se volverán peligrosas” para las personas o para los bienes.

Por otro lado, el artículo 15 exige que el transportador cumpla las obligaciones previstas en el artículo 13. Ello significa que, si el porteador ya conocía el carácter potencialmente peligroso de las mercancías, sólo podrá exonerarse de la responsabilidad (con su destrucción o desembarque) si prueba que ha cumplido con aquellas obligaciones convencionales.

En cuanto a la desviación de ruta, lo que se consagra es un derecho a aplicar las causas de exoneración o de limitación de la responsabilidad en caso de ser la consecuencia del incumplimiento contractual el desvío de ruta.

(13) Punto núm. 13 de la Declaración – Cambia las reglas claras que regulaban hasta la fecha la responsabilidad del transportador y aumenta gravemente la carga de la prueba sobre el reclamante (destinatario el cargador), alterando sustancialmente el onus probandi. No existen motivos para abandonar el sistema tradicional donde al damnificado sólo le cabe probar la existencia del contrato de transporte y el incumplimiento de éste: Hasta aquí al porteador le incumbe acreditar la causa extraña que lo pueda exonerar de responsabilidad.

Queda en la nebulosa si el transportador se obliga a un resultado con el cúmulo de excepciones desaparece para el transportador la obligación de custodiar, lo que recibe a bordo. Si el contrato es en esencia con obligación de resultado, ello conduce a una obligación básica para el transportador: custodiar las mercancías.

Respecto de la carga y estiba en la nave, al permitirse que el transportador traslade estas operaciones al cargador o terceros operadores, resultará para el transportador una liberación de sus obligaciones de custodia y súper vigilancia de la buena estiba, siendo que esta compromete la buena navegabilidad.

Primera parte. Obligación del transportador: responsabilidad del transportador y carga de la prueba

Importa, desde luego, comenzar por lo dispuesto en el artículo 11 según el cual:

“Con arreglo al presente Convenio, y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario”.

Es una obligación de resultado que incluye los tradicionales deberes de “*cuidar de la carga y custodia*” que es, ahora, más amplia para el transportador pues contempla su entrega.

Asimismo, de acuerdo con el dispuesto en el núm. 1 del artículo 17, para responsabilizar el porteador, el reclamante debe probar que:

“El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4.”

Esta exigencia probatoria es idéntica a la que normalmente se exige en todos los regímenes de responsabilidad de los contratos de transporte que consiste en la demostración de que las mercancías se han entregado al porteador. Éste, o las ha entregado en las condiciones contractuales al destinatario; o de contrario las ha entregado con daños, faltas o averías (incluyendo, los retrasos), para el cual es suficiente el valor probatorio del documento de transporte, reglamentado en el artículo 41.

En cuanto al fundamento de la responsabilidad del porteador, desde la formulación del principio general de exoneración de responsabilidad, el núm. 2 del artículo 17 establece lo siguiente:

“El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18.”

Para probar la no imputación (culposa), es indispensable que el transportador identifique, desde luego, la causa de la pérdida, del daño o del retraso en la entrega de las mercancías y demuestre que la causa no es debida a culpa suya, ni por culpa de las personas que son igualmente responsables, de acuerdo con el artículo 18. Sin embargo, de acuerdo con las RRotterdam, el transportador no puede eximirse de su responsabilidad si la causa permanece desconocida, encontrándose más cerca de un régimen de responsabilidad objetiva que de un régimen de responsabilidad subjetiva.

La exoneración sólo es así posible si el transportador identifica, en realidad, la causa

y prueba que, por su conducta, no le es imputable. La única diferencia reside en el hecho de que cuando la causa figura en la relación del núm. 3 del artículo 17, el transportador queda dispensado de la prueba de no imputabilidad⁴⁷⁵.

Segunda parte. Responsabilidad por las operaciones de embarque y de estiba y su relación con la obligación de navegabilidad del buque.

La posibilidad de que el cargador, el cargador documental o el destinatario estén de acuerdo con el transportador para que les sean atribuidas las operaciones de embarque, manipulación, estiba o desembarque de las mercancías (núm. 2 del artículo 13) es ya una realidad en el comercio marítimo y de las operaciones logísticas actuales e, igualmente, una tendencia jurisprudencial predominante en la aplicación del artículo núm. 2 de las RHaya y de las RHaya-Visby⁴⁷⁶.

Dichos acuerdos no disminuyen el ámbito de la obligación del transportador de ejercer la diligencia debida para colocar el buque en buen estado de navegabilidad que se señala en las RRotterdam, pues es una obligación continua durante todo el viaje.

Así, el núm. 2 del artículo 13 refiere que dichos acuerdos están sometidos a lo dispuesto en el capítulo 4 (obligaciones del transportador), específicamente en el artículo 14, que se refiere a la obligación continua de asegurar la navegabilidad del buque.

(14) Punto núm. 14 de la Declaración - Fija límites ínfimos de responsabilidad por pérdida o avería – 875 DEG por bulto y 3 DEG por kilogramo de peso bruto – que implican una rebaja radical de la medida de los límites fijados en las Reglas de La Haya Visby. Además, la medida de cuenta (DEG) es una unidad monetaria afectada por inflación, lo que significará a lo largo de los años un aumento progresivo de la irresponsabilidad de los transportadores. El límite de responsabilidad por retraso – dos veces y medio el valor del flete -- también parece insuficiente. Tampoco son claras las reglas sobre el valor de la indemnización debida cuando hubiere valor declarado de las mercancías.

La limitación de responsabilidad es sólo para el porteador, pero no para el cargador, cuyas obligaciones regula (arts. 17/24), y cuya la responsabilidad es íntegra e ilimitada, por lo que consagra un privilegio inaceptable para el primero.

Las RRotterdam prevén un incremento de los límites de indemnización previstos para los casos de pérdida o daño de las mercancías respecto a las RHamburgo (ya que ello no se encontraba previsto ni en las RHaya ni en las RHaya-Visby). En

⁴⁷⁵ Aunque el reclamante tenga siempre la posibilidad de probar que, de hecho, el porteador (o las personas que desempeñan funciones bajo su control o por subcontrato), en los términos del artículo 18, actuarán con culpa.

⁴⁷⁶ Véase MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del transportador marítimo* in EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M. (coord.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, 1ª ed., Aranzadi, Vitoria, 2006, pps. 355-382 en que, a propósito del PLGNM, se expresa la necesidad de delimitar las operaciones de las fases de embarque y de desembarque de la mercancía para que sea posible la imputación de la responsabilidad de las partes.

relación al cálculo de la indemnización cuando hubiera valor declarado, las RRotterdam acogen lo dispuesto en los convenios anteriores. De ahí que, en el artículo 59, se dispone que sea ese valor el límite para operar.

Es inequívoco que las RRotterdam no consagran un límite de responsabilidad para el cargador, tal y como se hace para transportarlo. Eso no significa que sea una desventaja en relación a las RHaya, RHaya-Visby y a las RHamburgo ya que éstas tampoco tienen en cuenta tal limitación de responsabilidad del cargador.

(15) Punto núm. 15 de la Declaración - La limitación de responsabilidad de los transportadores es perjudicial para los usuarios del transporte, implica una transferencia de costes en beneficio de los navieros y afecta la balanza de pagos de los países consumidores de servicios armatoriales. Hacemos notar que en la legislación de muchos países de esta región no se admite la limitación de responsabilidad (como Brasil o Uruguay), y que los límites adoptados por la República Argentina y otros países ratificantes de las Reglas de La Haya, son sustancialmente superiores.

En todos los convenios internacionales que regulan los contratos de transporte, en sus diversos modos, figuran los límites de responsabilidad o indemnizatorios que constituyen un instituto de la responsabilidad civil del transportador.

Sin embargo, los sistemas de responsabilidad civil por pérdida, por daños o por retraso en la entrega de las mercancías en el transporte internacional obedecen a una política de distribución de los riesgos asociados al transporte entre las partes interesadas.

Así siendo, los límites indemnizatorios de la responsabilidad del transportador son una de las formas que adopta esa distribución de riesgos.

(16) Punto núm. 16 de la Declaración - Con el afán de conseguir unanimidad, se han introducido en estas nuevas Reglas, principios y normativas de la tecnología jurídica adoptada por las Reglas de La Haya 1924, y también por las Reglas de Hamburgo.

Esto dicho en otros términos, sobre un esqueleto con origen en el Common Law se ha puesto un ropaje extraído de las Reglas de Hamburgo (las que tienen un sustrato del derecho civil continental codificado).

Cuando se dice que se busca la uniformidad del derecho aplicable para facilitar el comercio marítimo transnacional, se ignora la incoherencia del cúmulo de artículos de Rotterdam, por dejar conforme a todos, habrá de llevar a una verdadera Torre de Babel jurisprudencial, mucho más inconfortable que el estudiar legislaciones foráneas que se han logrado en protección de los derechos de los usuarios; esto es de exportadores e importadores.

Las modernas tecnologías de la informática, ponen a disposición de todo el universo, las reglamentaciones locales con sus interpretaciones doctrinarias y judiciales. O sea, no es tan difícil conocer las normativas transoceánicas.

En resumen es una falacia anunciar que las Reglas de Rotterdam terminarán con “el desorden mundial que reina actualmente en la materia”, como lo sostienen los entusiastas de esta nueva nomenclatura.

La idea transmitida por esta crítica sobre la introducción de nuevos conceptos y de la mezcla de sistemas que difícilmente hacen el edificio jurídico seguro, resulta, esencialmente, de las nuevas definiciones asumidas, como el contrato de volumen, y mucho menos de una verdadera ruptura en el transporte marítimo.

Es certera esta crítica así entendida, y conlleva que actualmente la gran mayoría de los Estados no se sientan cómodos con la aplicación de las RRotterdam porque algunos de los nuevos institutos no tuvieran un origen práctico ni los datos cuantitativos de responsabilidad resultarán de una validación técnica ni, aún, es posible de entender el nuevo “desequilibrio” que surgiría existiendo en los contratos de transporte en línea regular, en particular, en los contratos de volumen.

No es seguro que los restantes intervinientes en el transporte - como las aseguradoras o los *P&I* - manifiesten su interés en la vigencia respaldándose en la mayor flexibilización contractual y en la circulación más rápida de las mercancías con reducción de costes logísticos – porque la incertidumbre jurídica es grande y las primas de seguros reflejarán un mayor riesgo.

Los actores del transporte marítimo difícilmente podrán prorrogar la disminución de costes logísticos asumiendo el mismo riesgo de las partes y, por eso, se apartan de celebrar contratos que no se respalden en los “formularios”.

En relación concreta a la nueva figura del “*contrato de volumen*”, las críticas que recaen sobre la definición incluida en las RRotterdam, son, esencialmente, de cuatro tipos (con una posible superposición entre ellos):

(1) La visión cuantitativa: declara, genéricamente, que la definición es demasiado abierta e imprecisa (“*widen*”), pues no se especifica ni la cantidad mínima de mercancía, ni el número mínimo de cargas, ni el plazo mínimo contractual⁴⁷⁷;

(2) La visión compleja: considera que, en el transporte multimodal de contenedores realizado bajo un contrato de volumen, es inmensa la inseguridad jurídica frente a los subcontratos que son necesario celebrar con diversos intervinientes y frente a la dificultad de accionar, en su caso, las responsabilidades, dejando a los agentes transitorios más expuestos a las reclamaciones relativas a la carga ya que, contrariamente a los transportadores, no celebran, apenas, un contrato con cada cargador⁴⁷⁸;

⁴⁷⁷ Cf. BONNEVIE, P., *Evaluation of the new Convention from perspective of cargo interests*, in *Transportrecht*, vol.32, núm. 9, September 2009, a pp. 363sss.

⁴⁷⁸ Cf. ALCÁNTARA, GONZÁLEZ, J.M., (y otros), *Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules*, April 2010, a pp. 8ss, in *www.amya.es*.

(3) La visión de la confidencialidad: considera que los contratos de volumen de las RRotterdam deberían ser confidenciales, en línea con la alteración de 1998 a la *US Shipping Act 1984* relativa a los «*service contracts*» - evitando la utilización de la cláusula *me-too* lo que, igualmente, parece estar de acuerdo con las más recientes decisiones de la Comisión Europea sobre el tema;

(4) La visión del riesgo del transporte: defendida, esencialmente, por las aseguradoras según la cual la disminución o rebaja de los precios del flete, resultante de la alteración de los límites de la responsabilidad del porteador y las disposiciones sobre la jurisdicción aplicable, pueden tener un comportamiento contrario en las primas de seguro, ya que las acciones de reclamación contra el porteador serán bastante más onerosas⁴⁷⁹.

Examinando cada una de estas visiones, podemos afirmar que la primera de ellas resulta directamente de las vicisitudes de los trabajos preparatorios de las RRotterdam habiendo concluido que cualquier tentativa de “*cuantificar*” la mercancía a transportar sería demasiado aleatoria y fuente de disensiones entre los Estados. Exactamente para intentar aminar esta crítica, se ha introducido la cláusula voluntaria de especificación de la cantidad por el mínimo, por el máximo o por un margen, lo que supone la concreción de un transporte por una cantidad razonable y suficiente para que pueda ser manifestado el error.

En cuanto al número de viajes, la definición consagra, por lo menos, más de una (la expresión se encuentra en el plural) y el plazo contractual no parece ser decisivo en la definición. Más relevante parece ser el programa de expediciones y, naturalmente, resulta de la operatividad de la definición.

En la segunda crítica – la mencionada “*visión compleja*” – considera que, en el transporte multimodal de contenedores bajo un contrato de volumen, es enorme la inseguridad jurídica frente a los subcontratos y a la dificultad de accionar las responsabilidades, dejando a los operadores logísticos, a los transportadores y agentes (que actúen en su propio nombre) más vulnerables frente a las reclamaciones relativas a la carga pues celebran una multitud de contratos.

De hecho, la “*inseguridad o incertidumbre jurídica*” del contrato de volumen procede, mucho más, del régimen “*ex-novo*” que han traído las RRotterdam más que del contrato propiamente dicho, que podría seguir su régimen tradicional sin problemas, tanto en el transporte de gráneles (que se aparta de la aplicación del Convenio), como en la versión estadounidense del “*service contract*”.

La inseguridad jurídica resulta, en verdad, de tres aspectos esenciales:

(1) Como resultado de la amplia derogación concedida al contrato de volumen en las líneas regulares, sin establecer las instancias de regulación (tal como es realizado por la FMC en los EEUU) y sin exigir, expresamente, que es una derogación al tráfico en línea regular;

⁴⁷⁹ Cf. FOGLAR, PÓLIC, *Evaluation of the new Convention from the perspectives of insurers*, in *Transportrecht*, vol.32, núm. 9, September 2009, a pp. 367ss.

(2) porque la regulación “*maritime plus*”, considerando el régimen de las RRotterdam como subsidiario en el desconocimiento del momento del daño en la mercancía (como es el caso vulgar del transporte contenedorizado), no es muy bien recibido en el transporte internacional y, particularmente, por el transporte por carretera;

(3) finalmente, porque, de acuerdo con las RRotterdam, un convenio modal prevalece en el segmento en curso, lo que no ocurre en caso de aplicación de una legislación interna de un Estado (que cede delante de las RRotterdam). Esta situación conllevó a varias decisiones judiciales contradictorias en los Estados Unidos, a propósito de la aplicación de las RHaya y de la legislación interna, incluso antes de la vigencia de las RRotterdam.

La tercera visión crítica se refiere a la necesidad de confidencialidad de los contratos de volumen (de acuerdo con la alteración de 1998 al *US Shipping Act 1984*), lo que viene al encuentro de las más recientes decisiones de la Comisión Europea sobre el asunto, teniendo en cuenta la libertad del mercado interno. Debe señalarse que es indispensable la existencia de una instancia regulatoria (idéntica a la FMC en los EEUU) que permita, en cualquier caso, regular este tipo de contratos y que es, aún, más importante si los contratos no fueren de conocimiento público, o sea, si no fueren reservados. Evidentemente la instancia regulatoria podrá tener acceso a otros elementos del contrato que permitan el ejercicio de sus funciones pero sin permitir (o proveer) su divulgación.

En cuanto a la cuarta crítica (la visión del riesgo del transporte) que, para nosotros, es aquella que merece, mayor atención. Es defendida por las aseguradoras, preocupadas con la libertad contractual y con el riesgo cubierto.

En este tema de la internacionalidad del transporte, las soluciones dadas por los diferentes ordenamientos jurídicos, entre otros, en Suiza y en Alemania, podrán dar algunas pistas relativas al transporte multimodal, más concretamente, en lo que respecta a los llamados «*services contracts*» utilizados en el transporte de carga contenedorizada.

En Suiza, estos contratos contemplan, esencialmente, el transporte, el almacenamiento, la consolidación y desconsolidación, las facilidades aduaneras y la fecha de entrega de las mercancías. Sin embargo, en cuanto a los límites de responsabilidad, es posible su alteración en cualquier de los sentidos (aumento o disminución) siempre que se apliquen las disposiciones de la ley interna pero, al revés, ya no opera en relación a los convenios internacionales en que los límites mínimos son imperativos. En términos genéricos, puede afirmarse que siguen un modelo similar a la legislación estadounidense, contemplando los servicios y los precios contractualizados siguen los regímenes de responsabilidad internacionales⁴⁸⁰.

⁴⁸⁰ Se estima que cerca del 90% de la carga contenedorizada mundial sea movida con este tipo de contratos.

En Alemania, la legislación prevé la posibilidad de la derogación del régimen de responsabilidad, permitiendo a los transportadores (y similares) que lo modifiquen por vía del contrato⁴⁸¹. Si el expedidor es un consumidor (es decir, si no es comerciante), el marco de la responsabilidad y las disposiciones de vigencia temporal no pueden ser alterados en su perjuicio. No obstante, en todas las demás situaciones, podrá haber derogaciones siempre que consten en un contrato entre las partes que implique negociaciones detalladas, es decir, las partes calificadas como comerciantes disfrutan de libertad total en los términos de un contrato de volumen.

Además de esta especificidad en Suiza y en Alemania, en general, la indemnización pagada por el transitario (por pérdida o daño en las mercancías) puede, también, ser ajustada a través de las “*standard form contractual conditions*” en un valor diferente del valor legal (8,33 SDR/kilo que es el valor de la CMR), siempre que, acumulativamente:

- (1) el valor acordado se sitúe entre 2 SDR/kilo y 40 SDR/kilo; y
- (2) se dé una especial prevalencia a aquel valor en el contrato (o, en alternativa, siempre que el valor de la responsabilidad sea menos favorable al expedidor que el valor legal).

De hecho, de acuerdo con la mayoría de los actuales convenios internacionales, los cargadores tienen plena libertad para declarar un valor más elevado para sus mercancías, compensando, así, el aumento del coste de los fletes. Lo que se pasa es que la indemnización debida será sustantivamente mayor en relación al propio transportador. En la práctica, si el valor declarado de las mercancías es más elevado y esta actuación no es automáticamente garantizada por los convenios, es necesario responsabilizar, previamente, al transportador ya que los terceros no están, directamente, vinculados al nuevo valor. En cualquier caso, esta espiral lleva a que haya un aumento real de los costes de transporte.

Si los cargadores adoptan un procedimiento idéntico en la vigencia de las RRotterdam seguramente que, también por eso, los costes de transporte no disminuirán como era el intento de la flexibilización contractual.

El valor de la limitación (cuantitativa) de la responsabilidad tiene implicaciones en todo el Convenio lo que no significa que no haya situaciones en la que los límites no sirvan pues son, al menos teóricamente, apartados por expresa voluntad de las partes. Es lo que sucede con la norma del artículo 80, que habilita a la derogación de la casi totalidad del Convenio (incluido el régimen de responsabilidad) por el contrato de volumen.

Como respuesta a esta derogación, las RRotterdam intentarían proteger a los cargadores más pequeños o con alguna inexperiencia en este tipo de negocio, impidiendo la vinculación por simple adhesión (véase núm. 3 del artículo 80), y estableciendo, igualmente, disposiciones de imperativo absoluto (cf. núm. 4, *idem*).

⁴⁸¹ Cf. FOGLAR, PÓLIC, *ibidem*, en los términos del artículo 466 del Código de comercio alemán.

Las RRotterdam permiten una gran libertad negocial a las partes involucradas en el tráfico de línea regular (ya que la línea no regular está, genéricamente, fuera de su ámbito, de acuerdo con el artículo 6 de una forma un poco confusa) que utilicen el contrato de volumen, con alguna protección de la parte más débil en la relación contractual.

Por eso, la crítica que declara que los pequeños cargadores están sometidos a la continua presión de los transportadores (que exigen la disminución de sus cláusulas de responsabilidad), sólo puede ser contradicha con un régimen que garantizaría, de forma más o menos sólida, su salvaguardia, lo que no parece ser el caso de las RRotterdam, tanto más que los supuestos derogatorios del núm. 2 del artículo 80 son meramente formales.

Frente a un contrato derogatorio, el cargador será incitado a consultar con su asegurador para que lo ayude en la redacción del contrato de volumen o, por lo menos, a informarlo. Esta información es indispensable para que aquel evalúe el impacto sobre el riesgo en la seguridad jurídica de la reclamación contra el transportador y, consecuentemente, en la alteración del valor de la prima a pagar.

El asegurador tendrá que certificar que se han cumplidos cada uno de los siguientes cuatro supuestos, ya que, en cada uno de ellos, el proceso de reclamación y la indemnización será distinto:

- (1) ¿Si se está frente a un transporte multimodal internacional pero sin una parte marítima (es decir, en qué no se aplican las RRotterdam)?
- (2) ¿Si se trata de un transporte multimodal internacional con una parte marítima en la que se aplican las RRotterdam?
- (3) ¿Si se está delante de un transporte marítimo internacional al cual se aplica las RRotterdam (es decir, de acuerdo con el ámbito del Convenio) o uno de los regímenes de responsabilidad más antiguos (RHaya, RHaya-Visby o RHamburgo)?
- (4) ¿Si se trata de un transporte de mercancías total o parcialmente por mar cubierto por la celebración de un contrato de volumen?

La respuesta a dar a cada una de estas cuestiones, empieza, en primer lugar, por constatar la existencia (o no) de un segmento marítimo (sustancial) en el transporte de mercancías. Seguidamente por verificar si le es aplicable el régimen de las RRotterdam. Y por fin, observándose las condiciones del contrato de volumen (para línea regular) que puede (o no) ser derogatorio.

De todas ellas, la que merece más dudas en cuanto a la seguridad jurídica concierne a la utilización del contrato de volumen derogatorio, ya que, de acuerdo con el núm. 5 del artículo 80, el régimen relativo a terceros tendrá que de ser construido de raíz y con su participación expresa, es decir, el Convenio no es válido para responsabilizar automáticamente los terceros.

Al concederse una amplia autonomía de la voluntad a las partes en el contrato de volumen derogatorio (de línea), éste puede tener como objetivo eximirse de la aplicación del Convenio a través de cláusulas que perjudican los cargadores con débil estructura económica o que no tengan conciencia de las consecuencias que se les pueden derivar⁴⁸².

De hecho, las disposiciones de protección de la parte más débil y de los terceros en el contrato de volumen derogatorio, previstas en las RRotterdam (artículo 80), no son suficientemente seguras ni transparentes para permitir reducir su riesgo en el negocio. Cabe añadir que la ausencia de una instancia regulatoria, que complica la elaboración y aplicación negocial.

La mayoría de las críticas a las RRotterdam se basan en la figura del “*contrato de volumen*”, en la versión “*derogatoria*”, expresadas desde las deliberaciones de los trabajos preparatorios del Convenio por diversas delegaciones e, igualmente, por la diversa doctrina, en la siguiente síntesis:

- (1) por la imprecisión de la definición;
- (2) por la atención a los intereses de los pequeños cargadores abriendo la puerta a las cláusulas abusivas de los transportadores (volviendo el régimen adventicio al *Harter Act*);
- (3) porque el régimen derogatorio cubrirá el 90% del tráfico de línea regular, dejando el 10% regulado por las RRotterdam;
- (4) porque la reducción de los fletes implicará un aumento del valor de las primas de los seguros, no disminuyendo los costes del transporte;
- (5) porque las disposiciones sobre la elección de jurisdicción vuelven más caras las acciones judiciales en caso de ser demandado el transportador;
- (6) porque el artículo 80 es un retroceso en la estandarización de los términos del contrato de transporte, siendo muy complejo y algo oscuro en sus supuestos, se duda si el documento de transporte tiene de incorporar o hacer referencia al contrato de volumen y también se duda en qué condiciones el contrato es válido y judicialmente accionable sin más dilación.

⁴⁸² En este sentido, véase documento del EUROPEAN SHIPPER COUNCIL in *View of the European Shippers Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the “Rotterdam Rules”* (mars 2009). Este documento fue contestado por la Asociación norteamericana *The National Industrial Transportation League* que representa o interese dos cargadores. Véase, igualmente, SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*, Pamplona, Aranzadi, 2ª ed., 2010, pps. 630-634. La falta de regulación legal de los contratos de volumen “derogatorios” es también objeto de críticas contundentes en ENRIQUEZ, D., *UNICTRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno de la búsqueda de una tercera vía* in Anuario Mexicano de Derecho Internacional, 7 (2008), a pps. 99ss (in www.bibliojuridica.org/estrev/pdf/derint/cont/8/art/art.3pdf). También es bastante representativa la crítica idéntica de amplia libertad contractual en TETLEY, W., *Reform of carriage of goods. The UNCITRAL draft & Senate COGSA 1999 (Let's have two-track approach)*, 28 Tul. Mar. L. J., 2003, a pps. 7ss.

Los seguidores de las RRotterdam alegan que los regímenes imperativos actuales han sido desarrollados en un ambiente comercial muy diferente del actual y que son inadecuados a las necesidades del comercio globalizado para el cual es indispensable un acercamiento con amplia libertad contractual. Un nuevo convenio respondería a los cambios necesarios en la industria del transporte marítimo.

En consecuencia, defienden que las RRotterdam no van a perjudicar el desempeño de los pequeños cargadores una vez que, de acuerdo con los núm.s 1 y 2 del artículo 1 y los artículos 5 y 6, un contrato individual entre el cargador y el transportador (siempre que no se trate de un contrato de “*utilización del buque*”, es decir, un fletamento) cae en el ámbito del Convenio y, así siendo, queda incluido por el régimen imperativo.

Se exceptúa de este régimen imperativo el caso en que las partes alcancen un acuerdo en la creación de su propio régimen de responsabilidad (“*then they can create their own liability régime*”) lo que significa que tendrán que estipular, de común acuerdo, todo el régimen del contrato (con excepción de la aplicación de las cláusulas súper imperativas).

Los pequeños cargadores no tienen que adherirse al régimen derogatorio y, en por ello, pueden utilizar el “*rate agreement*” que les permite quedar bajo el paraguas de las RRotterdam, y cuya única diferencia en relación al contrato de volumen reside en no se vinculan a una determinada cantidad de mercancía a transportar.

En cuanto a la cobertura del 90% del tráfico de línea por los contratos derogatorios, no es evidente que suceda así, ya que la gran mayoría de los contratos de volumen pueden preferir – en función de las primas de seguro – el régimen imperativo de responsabilidad del transportador y, como tal, bajo la dependencia de las RRotterdam; u optar por los “*services contracts*” estadounidenses que podrán subsistir, con especialidades, frente a la vigencia de las Reglas.

Por último, los defensores del Convenio alegan que, desde el punto de vista macroeconómico, la disminución de costes del transporte bajo el contrato de volumen será benéfico para la sociedad y para los consumidores, reduciendo los costes del transporte y, consecuentemente, los precios de los productos. Sin embargo, no resulta tan claro. La inseguridad jurídica que radica en la aplicación del artículo 80 y los nuevos términos utilizados para el transporte es motivo más que suficiente para dudar, fundadamente, que las aseguradoras llevarán el articulado para, al menos, acordar el mantenimiento del riesgo soportado. Consecuentemente, no se espera que los costes del transporte vayan bajar con las nuevas primas de seguro.

De hecho, a pesar de la disposición en la sistematización de las RRotterdam y de los temas tratados, dando mayor importancia a las mercancías y no sólo a la responsabilidad de los transportadores, algunos especialistas creen que su vigencia haría proliferar las normas aplicables al transporte internacional marítimo de mercancías, lo que incrementaría la complejidad en la reglamentación y en los litigios⁴⁸³.

⁴⁸³ Véase OTERO, A., MARTINS, ELIANE OCTAVIANO, *Regras de las Convenções Internacionais em*

Esta posición contraria a las RRotterdam considera que es una opción peligrosa por venir a añadir un convenio más a los diez ya existentes en el ámbito del transporte internacional, haciendo más compleja las resoluciones y cláusulas contractuales del transporte marítimo internacional, perjudicando a los países exportadores de “*commodities*” que necesitan del transporte marítimo, como es el caso de los países iberoamericanos y de África, entre otros.

Asimismo, aún hay quien invoque la ratificación o adhesión a las RRotterdam⁴⁸⁴, pero con su retorno inmediato al grupo de trabajo de la UNCITRAL para su revisión, transformándola en un instrumento multimodal por entero y que tenga en consideración la “*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*”⁴⁸⁵.

Sin embargo, otros especialistas oriundos, particularmente, de los países cargadores, defienden que el texto debería ser alterado de inmediato para contemplar los intereses de los países sin armamento, asegurando un transporte más seguro y justo de las mercancías por vía marítima⁴⁸⁶.

Contratos de Transporte Marítimo, Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI, Fortaleza-CE, 09 a 12 de junho de 2010, Fortaleza, Brasil, a pps. 6706.

⁴⁸⁴ JOHANSSON, S., OLAND, B., PYSDEN, K., RAMBERG J., SCHMITT, D. y TETLEY, W., *A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over Rotterdam Rules*, published 05/08/2009, 01/09/2009, in

<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca/maritimelaw/files/Summationpdf.pdf>.

⁴⁸⁵ Después de los trabajos preparatorios de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (United Nations Commission for Trade and Development - UNCTAD), el 24 de mayo de 1980, las Naciones Unidas adoptarán en Ginebra, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Multimodal de Mercancías (TMI) que, no obstante, no ha entrado en vigor. Véase igualmente CARBONE, S., CELLE, P., LOPEZ DE GONZALO, M., *Il Diritto Marittimo - Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4ª ed., G.Giappichelli ed., Torino, 2011, pps. 332ss refiriendo la falta de una disciplina internacional uniforme que venga a dar una nueva fuerza al modelo network, aunque con un régimen subsidiario para el caso de desconocer la localización del daño.

⁴⁸⁶ Véase STRULEY, M., *Amending the Rotterdam Rules: technical corrections on the U N.Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, in 18 JIML 2012, nov/dec 2012, a pps. 423-432. El autor expresa que se debería cambiar la definición de “performing party” (artículo 1/6/a), añadiendo la palabra “keeping” (que es más amplia que “care”), la responsabilidad de la parte ejecutante marítima (artículo 19/1/b), añadiendo la expresión “and either” en la fin de la línea (i), o sea, exigiendo que la línea (i) sea obligatoria (lo que significa que el daño ocurrió entre la entrega de las mercancías en el puerto de salida y el desembarque del buque en el puerto de llegada. Las dos restantes líneas son disyuntivas, es decir, o la parte ejecutante tiene la custodia de las mercancías o ha desempeñado actividades por cuenta del contrato de transporte. Sería una forma de ayudar en la interpretación del núm. 2 del artículo 79 en lo que respecta a las cláusulas consideradas nulas en el contrato de transporte que es el caso cuando se pretenden exigir las obligaciones directas o indirectas del cargador que constan en el contrato.

El 25 de enero de 2013 (véase referencia C.N. 105.2013.TREATIES-XI.D.8), el Secretario General de las Naciones Unidas, en la calidad de depositario de las RRotterdam, informó que las correcciones a el texto original habían sido aceptas con base en la propuesta recibida el 11 de octubre de 2012 (véase referencia C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8). Esta propuesta corrigió el artículo 1 (6) (a) – añadiendo la palabra “keeping” (manteniendo) en la definición de “performing party” – y el artículo 19 (1) (b).

El 30 de abril de 2012, coincidiendo con la fecha de la ratificación de las RRotterdam por la República del Congo, el CMI ha elaborado una nota, informando que su vinculación había sido propuesta por el “*Danish Maritime Law Committee*” y por el “*Norwegian Maritime Law Commission*” a sus respectivos gobiernos, debiendo destacar que la Comisión noruega recomendara la ratificación “*cuando los EEUU o la mayoría de los países de la Unión Europea lo hiciesen*”⁴⁸⁷.

La Comisión noruega ha propugnado la ratificación para asegurar y promover un régimen estándar del transporte internacional de mercancías, salvaguardando que Noruega no debía adoptar los capítulos referentes a la jurisdicción y al arbitraje ya que se proponía que lo hiciese de forma distinta de los países de la Unión Europea.

En cambio, la misma Comisión propuso que las normas relativas a la jurisdicción y al arbitraje, vigentes en los países escandinavos y constantes del respectivo Código Marítimo, deberían ser mantenidas, con alteraciones inspiradas en las RRotterdam, así como en su adaptación al nuevo Convenio de Lugano de 2008⁴⁸⁸ y a las correspondientes normas de la Unión Europea.

En esto, la sublinea (i) se tornó obligatoria y las sublinea (ii) y (iii) disyuntivas, en lo que respecta al local del daño. Sobre este tema, véase, igualmente, el artículo de STURLEY, M., *Amending the Rotterdam Rules: technical corrections on the U. N. Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, in 18 JIML 2012, nov/dec 2012, Witney, U.K., a pps. 423-432.

⁴⁸⁷ Véase www.comitemaritime.org., nota informativa de 30/04/2012.

⁴⁸⁸ El Convenio de Lugano de 1988 consagró el marco regulatorio de la designación de los tribunales con jurisdicción sobre los conflictos de naturaleza civil o comercial entre personas singulares residentes en diferentes países de la Unión Europea y de la EFTA (“*European Free Trade Association*”). Además, disciplinó el reconocimiento y la ejecución de sentencias extranjeras que fue, originalmente, acompañado en las Comunidades Europeas desde 1968, a través del Convenio de Bruselas. El Convenio de Lugano de 1988 evolucionó para el Reglamento “Bruselas I” (2001) que se aplica a los miembros de la Unión Europea (excepto a la Dinamarca) con una duración limitada y entró en vigor a 1 de marzo de 2002, aunque el Convenio de Lugano se continúe a aplicar en las relaciones con la Noruega, Islandia y Suiza.

Importa destacar que la determinación de un tribunal competente no significa, obligatoriamente, que se aplique la ley del país de ese tribunal. Geralmente, será el domicilio del demandado el que determina cuales son los tribunales con jurisdicción en el caso concreto, siguiendo el régimen “Bruselas I”, si el demandado reside en la Unión Europea. En 2005, Dinamarca firmó un acuerdo con la Unión Europea para la aplicación del régimen de Bruselas aunque con determinadas prerrogativas en cuanto a la aplicación de partes de aquel régimen, que entró en vigor en 2007.

En 2007, la Unión Europea firmó un tratado con la Islandia, Finlandia, Noruega y Dinamarca (el nuevo Convenio de Lugano, que substituyó el Convenio de 1988) que sigue el régimen de “Bruselas I” y que se aplica, también, siempre que se trate de residentes de países no comunitarios, dejando tan solamente apartado del núcleo de los países de la EFTA a Liechtenstein. Entró en vigor en 2010.

En 2012, la Unión Europea adoptó una nueva versión del régimen “*Bruselas I*” (*Bruselas I refundido*) que lo sustituirá en 2015 y que regula la situación de los ciudadanos residentes fuera de la Unión Europea que podrán ser accionados en los tribunales de los Estados miembros, ya con la adhesión de la Dinamarca.

Véase <http://larevue.ssd.com/The-new-Lugano-convention> y <http://uk.practicallaw.com>.

La cuestión más importante es la que respecta a la multimodalidad “mitigada” contemplada en las RRotterdam, respecto de la cual la Comisión noruega recomienda que los convenios unimodales deban tener una interpretación “restrictiva” – “en línea con los casos más recientes decididos en la Europa” – como forma de evitar conflictos negativos o positivos de competencias.

Así, para muchos contratos, no habrá un régimen obligatorio, si bien la Comisión recomienda que las partes deban especificar el régimen subsidiario legal aplicable en cada contrato, que debe ser solamente uno en cada transporte, tal y como se aplica a los transportadores “efectivos” (que no contractuales)⁴⁸⁹.

La Comisión hace aún una breve referencia a los documentos de transporte “negociables” y defiende que sólo son documentos “transferibles” (“transferable”), y nada más. Ello significa que deben acompañar la mercancía, que no tienen valor por sí sólo y que, además de eso y frente al expuesto, decimos nosotros, dejan de tener ínsita la pura naturaleza de títulos de crédito o, ni tan siquiera, que garantizaren una obligación⁴⁹⁰.

Las funciones tradicionales de los conocimientos de embarque (contrato, recibo y título de crédito) en el transporte marítimo internacional deben ser flexibilizadas por otros documentos de transporte (no negociables) pero, aún así, se deberá propugnar alguna homogenización documentaria, sobre todo a nivel del “e. commerce” y evitar la ausencia de documentos contractuales (o sea, la celebración consensual de contratos, valiendo la propia oralidad).

Contrariamente a algunos autores que parecen que defienden los documentos negociables en el comercio electrónico⁴⁹¹ que exigen protocolos complejos para garantizar la seguridad de la propia firma electrónica, el “sea waybill” es de simple tratamiento y sólo “no funciona” como título de crédito, calidad ésta que, actualmente, no parece ser indispensable en el comercio mundial de transacciones electrónicas.

⁴⁸⁹ Las RRotterdam solamente darán esta protección a las “performing parties” en el segmento marítimo del transporte.

⁴⁹⁰ “A pledged in a document cannot be executed by sole transfer of the document”. De hecho, con la utilización de los “documentos de transporte electrónicos”, es cada vez más frecuente la opción por documentos tipo “sea waybill”, es decir, hay un progresivo abandono de los documentos “negociables” lo que no significa que el transporte de mercancías no sea acompañado por otro tipo de garantías. Esto se hace directamente con las entidades bancarias que son intervinientes en la operación de compraventa y en el transporte y almacenamiento de la carga.

⁴⁹¹ Un aspecto de extrema relevancia es la firma electrónica que se contempla en el artículo 38 de las RRotterdam en los siguientes términos: “1. Todo documento de transporte deberá ser firmado por el porteador o por una persona que actúe en su nombre. 2. Todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe en su nombre. Dicha firma electrónica deberá identificar al firmante en relación con el documento electrónico de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte. Sobre esta cuestión véase ZEKOS, G., *ePen Technology and Electronic Signatures*, 2003, IP&ITL Issue 6, pps 2-7, in www.emispp.com y en “Electronic signatures and Electronic Contracts”, 2004, DEE 614 (Grecia). Lo mismo autor en *Electronic Bills of Lading and Negotiability*, 2001, Journal of World Intellectual Property, a pps. 977ss y en “Bills of Lading and Charter-parties” in CMI Draft

Si tuviésemos que hacer una síntesis de los aspectos más innovadores (y, por eso y, infelizmente, también más criticados) de las RRotterdam, deberíamos hacerlo en tres puntos esenciales: (1) los derechos de la “*parte controladora*”; (2) la subrogación de los derechos de entrega de la mercancía y la figura más amplia de la “*parte ejecutante marítima*”; y (3) la consagración de la amplia definición y la extensa libertad contractual en el contenido de las cláusulas del contrato de volumen.

En los primeros dos puntos, las RRotterdam incluyen disposiciones innovadoras para el ejercicio y extensión del dicho “*derecho de control*”, asumiéndose que el cargador es la “*parte controladora*”, excepto si se ha designado otra entidad o si ha operado la transferencia del título.

En caso de la transferencia del título, el derecho depende de su naturaleza, es decir, si el documento es negociable, no negociable o es un documento electrónico, exigiéndose, igualmente, la entrega de los documentos originales para hacer definitiva la transferencia.

En cuanto a las obligaciones del transportador, éstas se mantienen hasta la “*entrega de la mercancía*”, consistiendo la “*entrega*” en la mera recepción de la mercancía para la operación de embarque o de desembarque. Así, el transportador es responsable de “*entregar*” la mercancía al destinatario, cabiendo a éste la obligación de “*aceptar la mercancía*” y de “*acusar la recepción*”.

Para los diferentes títulos, se consagra un tratamiento diferenciado entre la entrega de documentos no negociables (en que se podrá o no exigir su sustitución) y de documentos negociables y un clausulado específico para las mercancías que no se consideren entregadas.

Fue, igualmente, establecido el concepto de “*parte ejecutante marítima*”, con un estatuto equivalente al del transportador. En él se incluyen las empresas de estiba, las empresas gestoras de los puertos o de los terminales, los transitarios y otros agentes, así como los nuevos operadores que utilizan medios de transporte ajenos (NVOCC’s) que, sin embargo, puedan emitir conocimientos en nombre propio. Las RRotterdam regulan su actividad si aquellos operadores o agentes estuvieren vinculados por un contrato multimodal de transporte en un Estado contratante.

Instrument on Transport Law 2001 and Cyberspace, 2005, The ICFAI journal of international Business Law, a pps. 25ss, in www.icfaipress.org, defiende la preferencia de los títulos negociables como se hace en el “*Bolero electronic bills of lading*” con la firma electrónica. Nosotros tenemos fundadas dudas en la utilidad práctica de la condición de “*negociabilidad*” del título en el “*e. commerce*”. De hecho, en esa situación es forzoso adoptar protocolos técnicamente muy complejos y exigentes para todas las partes de la cadena que vayan a reducir drásticamente la velocidad de circulación de las mercancías que hoy se hace con los trámites electrónicos. Por otro lado, no hay ningún impedimento a la celebración de protocolos de garantías, en simultáneo, con los bancos a título bilateral con un idéntico objetivo y que no tornen más complejo el sistema de “*ventanilla única*” – que no utiliza, habitualmente, títulos negociables. Así, el “*sea waybill*” (no negociable) es progresivamente el documento de transporte electrónico más desarrollado en las plataformas EDI.

Finalmente, tenemos la amplia libertad de las partes en los contenidos del contrato de volumen. En este caso y de acuerdo con las RRotterdam, los transportadores y los cargadores pueden, a título de excepción, cambiar y modificar el régimen de las obligaciones o de las limitaciones de responsabilidad a la que están sometidos por las RRotterdam, siempre que cumplan, sin embargo, algunos criterios previstos en el Convenio.

No obstante, el transportador no se puede eximir de sus obligaciones, debiendo actuar de forma diligente para disponer del buque en condiciones adecuadas de seguridad marítima (*"seaworthy"*), con la tripulación preparada y entrenada y con el buque equipado.

Los puntos más innovadores de las RRotterdam, específicamente, en cuanto al contrato de volumen, llevan a que se deba reflejar sobre el argumento económico en el comercio internacional que conllevó a la adopción de éste contrato en aquél instrumento internacional⁴⁹².

En resumen: no es cierto que las RRotterdam terminen con *"el desorden mundial que reina actualmente en la materia"*, como quieren los entusiastas de este nuevo convenio.

Las RRotterdam han pretendido dar acogida a los institutos y a las definiciones utilizadas; algunas de las cuales dieron pruebas de su utilidad y de su adecuación en otros instrumentos internacionales, lo que parece ser la única vía cuando se pretende la progresiva uniformización de las reglas aplicables. Pero, ni todos ellos tienen una aceptación, al menos, razonable y, mucho menos consenso en el comercio mundial.

No obstante, la otra alternativa posible, que es establecer los términos de referencia de los trabajos preparatorios de las RRotterdam – el estudio detallado de las legislaciones nacionales aplicables – llevaría, seguramente, al favorecimiento aislado de la protección de los usuarios en el transporte internacional y conllevaría

⁴⁹² Es un relato de los *"MLA Delegates"*, CHESTER D. HOOPER and VINCENT M. DEORCHIS, to UNCITRAL Working Group III - Vienna, January 2008. Para un tratamiento específico del concepto y delimitación del contrato de volumen, véase la tese doctoral de HOU, Wei, *La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises – L'exemple du contrat de volumen soumis aux Règles de Rotterdam*, Thèse, Université Paul Cézanne – Aix-Marseille III, Faculté de Droit et de Science Politique, France, 2010, 536 pps. in www.fondation-droitcontinental.org/upload/docs/.../pdf/.../volumen_1.pdf. Véase igualmente, sobre el mismo tema, *inter alia*, THOMAS, D. R., *"And then were the Rotterdam Rules"*, 14 JIML, 2008, pps. 189-190, JACQUES, L., *United Kingdom – The Rotterdam Rules – How are they different from the Hague-Visby Rules*, 08/07/2009, in <http://www.mondaq.com/x/81002/Marine+Shipping/The+Rotterdam+Rules+How+Are+They+Different+From+The+Hague+Visby+Regime>, JOHANSSON, S., OLAND, B., PYSDEN, K., RAMBERG J., SCHMITT, D. y TETLEY, W., *A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over Rotterdam Rules*, published 05/08/2009, 01/09/2009, in

<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summationpdf.pdf>.

y RAFENOMANJATO, N., *Volume contracts under Rotterdam Rules: one step forward or two steps backwards?*, Neptunus, e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 19, 2013/2, in <http://www.cdmo.univ-nantes.fr>.

a la total falta de estandarización normativa. Además, no sólo quedaría por probar que las “*protecciones nacionales*” serían más amplias e intensas que las previstas en las RRotterdam como dicho estudio acabaría, en muchos casos, por beneficiar la elección de la ley y del foro a gusto de los porteadores, sobre todo, en los transportes en línea regular⁴⁹³.

Los trabajos preparatorios han comenzado partiendo de los puntos más relevantes y firmes de los sistemas anteriores para plantear una propuesta de armonización normativa, teniendo en cuenta las necesidades del sector, a través de un instrumento que pretendió recoger elementos de diversas matrices jurídicas y que aspira a ser un verdadero instrumento normativo de aplicación universal. Si lo conseguirá o no es una cuestión distinta que depende, también, de factores externos ajenos al contenido del Convenio.

CAPÍTULO II – APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS MODALES Y LA PROTECCIÓN DE TERCEROS EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM

1. LAS NORMAS DE CONFLICTO REGULADORAS DE LA ELECCIÓN DE LOS CONVENIOS MODALES. LA IRRELEVANCIA DE LOS DERECHOS INTERNOS

045. El transporte multimodal se ha generalizado a lo largo de los años 60 del siglo pasado, con el surgimiento del contenedor y de la carga «*ro-ro*», implicando una alteración de los regímenes vigentes que, hasta entonces, se enfocaban, sólo, en el modo de transporte⁴⁹⁴.

La responsabilidad del transportador fue, así, extendida a otros segmentos espaciales y temporales y, en la práctica, el cargador tendrá preferencia para celebrar un contrato con un operador multimodal (*multimodal transport operator, MTO*) que se encargue de organizar el transporte “*puerta a puerta*”, es decir, de la fábrica del vendedor hasta al almacén del comprador.

El MTO es, así pues, responsable frente al cargador y, contrariamente a los regímenes modales, esta “*interpenetración*” de segmentos de transporte añade problemas jurídicos de naturaleza compleja.

⁴⁹³ Pues permite que el transportador (a quien cabe genéricamente definir el contenido contractual) pueda elegir la ley (y el foro) más favorable a sus intereses en un eventual litigio jurídico.

⁴⁹⁴ Sobre esta materia, véase la tesis doctoral de HOU, WEI, *La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises – L'exemple du contrat de volumn soumis aus Règles de Rotterdam* (Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, Faculté de Droit et de Science Politique, 2010) a pps. 239-280, bien como los documentos ICC (CCI), *Le Développement Du Transport International Par Conteneur : Son Application Dans Les Pays En Développement*, Paris, ICC Publishing, 1978, N°314, BONASSIES, P., *Le Transport Multimodal Transmaritime*, Annales IMTM, 1988, pps. 93ss e, sobre el desarrollo del transporte multimodal, véase BERLINGIERI, F., *Aspects Multimodaux Des Règles De Rotterdam*, DMF 2009, pps. 867-879 y UNCTAD, *Implementation of Multimodal Transport Rules*, 2001.

En 1980, se concluyó un convenio por la UNCTAD sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, no habiendo, todavía, entrado en vigor. Para colmar esta laguna, han sido elaboradas las Reglas de la UNCTAD/ICC⁴⁹⁵ relativas a los documentos de transporte multimodal que pasaron a ser aplicadas desde 1992 como un modelo para los contratos y fueron incorporadas en los conocimientos *Fiata* y *Multidoc 95* de la BIMCO⁴⁹⁶, aunque siempre con naturaleza subsidiaria.

El desfase legislativo del transporte multimodal fruto de la no entrada en vigor del Convenio de 1980, ha conducido a una solución provisional y ha inspirado la propia elaboración de las RRotterdam, en un abordaje verdaderamente “anfíbio”, consistente en la extensión de las reglas aplicables a la parte marítima en el segmento terrestre, aunque en un sistema de “red limitado.”

Uno de los primeros aspectos que ha merecido un debate profundo, al inicio de los trabajos preparatorios de las RRotterdam, ha sido la extensión del arco espacial de aplicación al transporte “puerta a puerta”⁴⁹⁷. En este debate, se buscaba la adopción de un acervo normativo válido para las relaciones entre el cargador y el transportador durante todo el arco “puerta a puerta”, mientras fuese importante retener que el instrumento sería aplicable, igualmente, al transporte marítimo.

⁴⁹⁵ El artículo 13 de las Reglas de la UNCTAD/ICC dispone que estas no prevalecen ni sobre los convenios ni sobre las leyes nacionales que respecten al transporte multimodal. Sobre este artículo, véase CAPRIOLI, E. A., *Considérations Sur Les Nouvelles Règles CNUCED/CCI Applicables aux Documents de Transport Multimodal*, DMF 1993, P.p. 204/224.

⁴⁹⁶ Véase BIMCO, ‘[Http://www.bimco.org](http://www.bimco.org)’. El conocimiento FIATA (*FIATA Bill of Lading* o FBL) consagra el sistema de red para la extensión de la responsabilidad, estableciendo la limitación (2 DTS/kilo 666,67 DTS/bulto; si no haya segmento marítimo en el transporte, el límite es de 8,33DTS/kilo, lo mismo de la CMR). Simultáneamente, fue creado el FWB (*FIATA Waybill*) para el conocimiento “no negociable” y, para el *Multidoc95*, fue creado el *Multiwaybill95*, siguiendo idénticas funciones.

⁴⁹⁷ Véase UNCITRAL, ‘UNCITRAL A/CN.9/WG.III/wp.29’. Haciendo una síntesis, en 2001, en la 34ª sesión, la comisión decidió ampliar sus trabajos a las materias de la responsabilidad. En una primera fase, serían evaluadas todas las cuestiones pertinentes sobre el arco espacial del transporte “puerto a puerto”. En la 9ª sesión, se acordó la extensión de la responsabilidad del transportador, en la versión preliminar del proyecto de instrumento (que consta del doc. UNCITRAL, ‘UNCITRAL A/CN.9/WG.III/wp.21), al transporte “puerta a puerta” (véase UNCITRAL, UNCITRAL A/CN.9/510, párrafos 26 a 32). En la 35ª sesión, en 2002, la comisión aprobó que el proyecto de instrumento se ampliaría al transporte “puerta a puerta”.

Véase, igualmente, STURLEY, M., *The United Nations Commission on International Trade Law’s Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress*, 39th edn (Texas International Law Journal, 2003), pp. 66–109; NIKAKI, T., *The Modified Network Liability System of the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]*, ADMO 2004, P.p. 11/48; NIKAKI, T., *The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods [wholly or Partly] [by Sea]: Multimodal at Last or Still All at Sea?*, Journal of Business Law 2005, a pps. 647/658; NIKAKI, T., *Conflicting Laws in “Wet” Multimodal Transport: The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]*, JMLC 2006, a pps.521/544; BERLINGIERI, F., *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, Rev. Dir. Unif., 2003-1/2, a pps. 265/279; BEARE, S., *Liability Regimes: Where We Are, How We Got There and Where We Are Going*, [2002] LMCLQ, a pps. 306/314.

Se trataba, sin duda, de aprovechar la oportunidad de elaborar un nuevo instrumento internacional para dar acogida al transporte de contenedores (en 2002, alrededor de 50% de los contenedores ya eran transportados “puerta a puerta”⁴⁹⁸) que incluyese una parte marítima, precedida o seguida de un segmento terrestre, o sea, se trataba de abarcar el transporte desde el momento en que la mercancía contenedorizada está disponible por el cargador hasta su entrega al destinatario⁴⁹⁹.

En este proyecto “*maritime plus*”, con un único contrato, se pretendía incluir la responsabilidad del porteador desde la recepción hasta la entrega de la mercancía (véase el artículo 12 de las RRotterdam), conteniendo, por eso, los segmentos terrestres en el transporte donde ha ocurrido un conflicto positivo con los principales convenios modales, entre otros, con la CMR (carretero) y con la COTIF-CIM (ferroviaria).

En lo que respecta al transporte marítimo, la mayor dificultad reside en distinguir, con rigurosidad, las operaciones marítimas de las operaciones de otros modos de transporte y, en esa medida, si deben o no seguir el régimen de las RRotterdam⁵⁰⁰.

La verdadera importancia del contrato de volumen emerge con el transporte que contiene los segmentos terrestres y, en este caso, es visible el conflicto entre el régimen derogatorio de las RRotterdam y el régimen imperativo de los convenios modales, materia esta que ya no es nueva ni en el Derecho Internacional ni en los ordenamientos nacionales.

Las RRotterdam, en su multimodalidad “*mitigada*”, optaron por un sistema de “*red limitado*” lo que significa que, en los segmentos no marítimos, se da prevalencia a los convenios modales, con algunas excepciones, específicamente, cuando el lugar del daño fuera desconocido, lo que es práctica corriente en el transporte contenedorizado⁵⁰¹.

⁴⁹⁸ Véase UNCITRAL, ‘UNCITRAL A/CN.9/WG.III/wp.29’, para. 25.

⁴⁹⁹ Véase UNCITRAL, ‘UNCITRAL A/CN.9/WG.III/wp.33’, para. 2.

⁵⁰⁰ Véase Caso (jurisp), *Supremo Tribunal Aleman, S. De 18/10/2007, in I ZR 138/04*. De acuerdo con el tribunal, las operaciones sobre un « *mafi-trailer* » del buque en un almacén se incluyen en el contrato de transporte marítimo, al contrario del cargamento de un camión que es un contrato de transporte por carretera independiente. El tribunal decidió lo siguiente: « *The BGH decided that the damage occurred during a road transport and therefore the carrier’s liability was limited to 8.33 SDR per kilogram according to sec 431 of the German Commercial Code (‘HGB’) (responsabilidad del modo por carretera). However, the court pointed out that the haulage of the mafi-trailer out of the vessel and into the warehouse did not constitute a separate road leg of the multimodal transportation but was a dependent annex of the ocean carriage. Unlike in the earlier case, here the goods had been damaged not during the movement of the mafi-trailer but during the process of loading the goods from the mafi-trailer onto the truck. That process of loading was considered as part of the subsequent road transport*».

⁵⁰¹ Sobre el régimen de “*red limitado*” de las RRotterdam, véase JANUÁRIO DA COSTA GOMES, M., *Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção “marítima más” sobre o Transporte Internacional de Mercadorias*, in “Temas de Direito dos Transportes”, Volume I, Almedina, Coimbra, 2010, Pp. 48ss; NIKAKI, T., *The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods [wholly or Partly] [by Sea]: Multimodal at Last or Still All at Sea?*, *Journal of Business Law* 2005, P.p. 647/658; NIKAKI, T., *Conflicting Laws in “Wet” Multimodal Transport: The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]*, *JMLC* 2006, P.p.521/544; ROSOEG, E., *The Applicability of*

Al contrario, el sistema uniforme aplicado a la multimodalidad postula que el fundamento de la responsabilidad y su limitación por el transportador son los mismos durante todo el contrato, siendo indiferente el segmento donde ha ocurrido el daño. Este sistema, sin embargo, no permite al transportador contractual el total ejercicio del derecho de retorno sobre los transportadores (es decir, sobre los transportadores de hecho en cada momento).

En cuanto al sistema de red, prevalecen los convenios modales respectivos, siendo uno de sus ejemplos, a nivel internacional, las Reglas de la UNCTAD/ICC de 1992. En estas, el derecho de retorno es ejercido integralmente sobre los transportadores de hecho, siendo, necesaria la identificación del lugar donde se ha producido el daño, lo que genera una enorme falta de seguridad jurídica, sobre todo, en el ámbito del transporte contenedorizado.

El sistema de las RRotterdam intentó, así, innovar (al clasificarse como “*limited network system*”), tal como se ha consagrado en la 12ª sesión de la comisión⁵⁰² y se expresó en su artículo 26.

Convention for the Carriage of Goods and for Multimodal Transport, [2002]LMCLQ, P.p. 316/335; ROSOEG, E., *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*, in [Http://folk.uio.no/erikro/](http://folk.uio.no/erikro/); BERLINGIERI, F., *Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam*, DMF 2009, p.p. 867/879; VAN DER ZIEL, G., *Multimodal aspects of the Rotterdam rules*, Yearbook de CMI, 2009, p.p. 301/313; STURLEY, M., *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress*, Texas international Law Journal 2003, p.p.66/109; GLASS, D. *Meddling in the multimodal muddle? – a network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods wholly or partly by sea*, LMCLQ 2006, p.p. 307/334; HOEKS, L. M., *Multimodal carriage with a pinch of sea salt : door-to-door under the UNCITRAL Draft instrument*, European Transport Law, 2008, p.p. 257-287 y UNCITRAL, UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.29, para 16. Véase, igualmente, LÓPEZ RUEDA, F. C., *La limitación de la responsabilidad del porteador en las Reglas de Rotterdam y en el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, in Anuario de Derecho Marítimo, XXVII, Ignacio Arroyo (coord.), 2010, pps. 219-230 en que el autor hace una referencia sobre las especialidades del transporte multimodal en un sistema de red en el Proyecto y en las RRotterdam. Véase sobre el “*sistema de red*”, el Convenio CMR y el transporte multimodal, la Sentencia Audiencia Provincial de Zaragoza núm. 360/2013, 16/07/2013. Sobre el transporte multimodal y la figura del transitario, véase la Sentencia Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 35/2010, 21/01/2010.

⁵⁰² Véase UNCITRAL, ‘UNCITRAL A/CN.9/WG.III/wp.21’, para. 49. Igualmente véase UNCITRAL, UNCITRAL A/CN.9/526, párrafos 219 a 239: «*À sa 11^{ème} session (New York, 24 mars-4 avril 2003), le Groupe de travail a examiné quelle était la meilleure manière de traiter la question du transport de porte à la porte. Il a été dit qu'en principe, ce type de contrat de transport pouvait être régi par un système uniforme, par un système de réseau, ou une combinaison des deux. Il a encore été précisé que, dans le cadre d'un système uniforme, les mêmes règles seraient applicables au transport, quel qu'en soit l'étape ou le mode, au moment d'une perte, d'un dommage ou d'un retard. Il a été ajouté que, dans un système de réseau, différentes règles régissant le transport unimodal pourraient être applicables en fonction des étapes ou modes de transport au moment d'une perte, d'un dommage ou d'un retard, tandis qu'un ensemble de règles uniformes s'appliquerait en cas de perte ou de dommage non localisé.* ».

Y más adelante, en los párrafos 232 a 234 :

« *Il a été suggéré que l'adoption d'un système de réseau répondrait mieux aux besoins du secteur du transport, étant donné l'importance des étapes non maritimes dans les opérations de transport de porte à la porte, en particulier pour le transport de marchandises conteneurisées, comme en témoigne le fait que le secteur du transport maritime a déjà incorporé dans des contrats le système de réseau limité en adoptant*

No obstante, para que los convenios modales puedan prevalecer, hay que cumplir los siguientes supuestos: los eventos dañosos deben, en primer lugar, estar ubicados en los segmentos no marítimos; después, el cargador y el transportador han tenido la posibilidad de celebrar un contrato autónomo que cubriese aquella etapa particular en que ha ocurrido el daño⁵⁰³ (lo que es difícil de imaginar, dígame en honor a la verdad); finalmente, tendrá que existir otro convenio internacional que prevea, expresamente, la responsabilidad del transportador, la limitación de la responsabilidad o el retraso en ese segmento específico y que no admita ninguna derogación.

En caso de que no se cumplan aquellos tres supuestos, acumulativamente, se aplican las RRotterdam, incluso a los segmentos no marítimos.

Véase el ejemplo práctico que deriva de las partes que celebren un contrato de transporte entre Shanghai y Madrid – que comprende un transporte marítimo de Shanghai hasta Sines y un transporte por carretera entre Sines y Madrid – presuponiendo que China, Portugal y España han ratificado las RRotterdam.

Sucede que la mercancía ha sufrido una avería en el segmento por carretera y es intentada una acción en el Tribunal de Shanghai, de acuerdo con el artículo 26 de las RRotterdam, el Convenio aplicable es la CMR pero, sin embargo, no siendo China parte en la CMR, serán las RRotterdam las que han de aplicarse⁵⁰⁴.

largement les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal de 1992, et les connaissances de transport combiné (COMBICONBILL) adoptés par le Conseil maritime Baltique et international (BIMCO) en 1995. »

Añadiendo, en el párrafo 223 :

« Toutefois, l'adoption d'un système de responsabilité uniforme a également été appuyé sur les opérations de transport de porte à la porte. Il a été dit qu'un tel système serait le mieux à la même de répondre aux besoins spécifiques de ce type de transport et que c'était effectivement l'approche qui avait été retenue dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (convention multimodale) de 1980. Il a été ajouté que l'adoption d'un système de responsabilité uniforme serait conforme au souhait de la branche d'étendre au transport maritime la tendance en faveur de l'élargissement du champ d'application des conventions unimodales aux autres modes de transport utilisés avant ou après l'étape maritime. »

⁵⁰³ Sobre el artículo artículo 26 de las RRotterdam, véase JANUÁRIO DA COSTA GOMES, M., *Introdução às Regras de Roterdão – uma Convenção “Marítima-Plus” sobre o Transporte Internacional de Mercadorias*, in *Temas de Direito dos Transportes*, Coimbra, Almedina, 2010, HANCOCK, C., *Multimodal transport and the New UN Convention on the carriage of goods*, JIML 2009, p.p. 484/495; VAN DER ZIEL, G., *Multimodal aspects of the Rotterdam rules*, Yearbook de CMI, 2009, pps. 301-313; NIKAKI, T., *The UNCITRAL Draft Instrument*, cit., pps. 647-658; NIKAKI, T., *Conflicting Laws*, cit., pps. 521-544; ROSOEG, E., *The applicability of Convention*, cit., pps. 316-335; ROSOEG, E., *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*, site <http://folk.uio.no/erikro>.

⁵⁰⁴ Excepto si las partes contractualmente lo desean (cláusula “Paramount”) y la CMR no dispone en contra de las RRotterdam (artículo 79) y estas Reglas fueren ratificadas por China. No obstante, se defiende, también, que la CMR deberá ser aplicable para los países que no se han vinculado. Véase VAN DER ZIEL, G., *Multimodal aspects of the Rotterdam rules*, Yearbook de CMI, 2009, pps 306 en que refiere lo siguiente: *« In order to illustrate this aspect of article 26 the above example may somewhat extended : the carrier’s bill of lading refers to Houston jurisdiction and Texas law to apply. The U.S is a party to the Rotterdam rules but not a party to CMR convention. Must in this extended*

No obstante, frente a un tribunal español o portugués, será aplicada la CMR⁵⁰⁵. Además, en caso de contemplar el contrato una cláusula “paramount” de reenvío para la CMR, si un contenedor⁵⁰⁶ se pierde en el transporte terrestre, la aplicación de la CMR infringe el dispuesto en el artículo 79 de las RRotterdam (porque disminuye la responsabilidad) y, por lo tanto, deben prevalecer las RRotterdam.

Este ejemplo demuestra que, siempre que se designa el “*número de unidades o bultos*” en el contenedor, las RRotterdam dan una cobertura más amplia (875 DTS por unidad o bulto). Simplemente, en la mayoría de los casos, no se utiliza la conveniente designación de aquel número de unidades y, por eso, los Estados signatarios de la CMR y de la COTIF-CIM critican las RRotterdam, declarando que no protegen suficientemente los intereses de los cargadores, sobre todo, en el transporte de «*short sea*».

A pesar de la posición comprometida de elevar los límites de responsabilidad de las RRotterdam hasta 875 DTS por unidad y hasta 3 DTS por kilo, los países no signatarios de la CMR y de la COTIF-CIM (como China, Japón y Corea) critican el método seguido de acercar el límite marítimo a los terrestres, considerando no ser el más adecuado ya que no soluciona la cuestión de fondo y desequilibra, aún más, los riesgos entre el cargador y el transportador⁵⁰⁷.

example a Houston court apply the CMR? In my opinion, the answer is yes: it is the intention of article 26 that the courts of a State Party to the Rotterdam Rules should do so, even if such State is not a party to the CMR... »

⁵⁰⁵ Véase FUJITA, T., *The comprehensive Coverage of The New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications*, Texas international Law Journal 2009, p.p. 349/373. Según a *Cour de Cassation*, el tribunal no tiene que aplicar un instrumento que el país no firmó. Véase s. de la *Cour de Cassation, Ch. Commerciale*, 28 mars 2000, n°98-11.600, navire Canaille, DMF 2000, 920, obs. Pierre BONASSIES; Ph. Delebecque, DMF HS n°10, juin 2006, 69.

⁵⁰⁶ Ese contenedor tendría, por ejemplo, 50 unidades o bultos y con 1.561 kilos, con una limitación de responsabilidad de 13.000 DTS por la CMR y de 43.750 DTS por las RRotterdam.

⁵⁰⁷ CMR (8.33 DTS por kilo), Conv.Montréal (17 DTS por kilo) y la COTIF-CIM (17 DTS por kilo). De acuerdo con los expertos del CMI, las RRotterdam son favorables a los intereses de los cargadores. Véase MALOOF, D., “*Questions and Answers on The Rotterdam Rules, version du 10 octobre 2009, question 17*”: « *Given the fact that the Rotterdam Rules have multimodal application, the Rules’ limitation amount fall to be compared with that of CMR or COTI-CMI. However, the weight limitation under the Rotterdam Rules is far lower than CMR or COTIF-CIM. How can this gap be justified? This comparison is inaccurate or even misleading. The limitation amount based on weight is 8.33 SDR per kilogram under CMR (Article 23(3)) and 17 SDR per kilogram under CIM-COTIF (Art. 40(2)). These amounts are certainly higher than the weight limitation under the Rotterdam Rules (3 SDR per kilogram). However, the Rotterdam Rules also adopt a separate limitation amount per package (875 SDRs). In practice, the limitation amount per package is often higher. Let us assume a package of a laptop computer, the gross weight of which is 1.0 kilo. Under the CMR, the limitation would be 8.33 SDRs, while under the Rotterdam Rules it is 875 SDRs. Because the calculation mechanism is totally different under maritime transport and land transport conventions, we cannot easily conclude that the limitation amount under CMR or COTIF-CIF is more advantageous than that of the Rotterdam Rules ».*

Relativamente a los intereses de los cargadores en el tráfico de contenedores a respecto a las RRotterdam, las dudas se colocan, genéricamente, en el artículo BROOKS, M.R., MACKKEY, J., *Will the Rotterdam Rules be accepted?: a liner cargo interest perspective*, in “*Dalhousie Law Journal*”, Halifax, Canadá, núm. 35, a pps. 267-294, 2012.

Por otro lado, el artículo 26 prevé la posibilidad de la aplicación de los convenios internacionales pero no de las leyes internas, lo que impide, por ejemplo, que la ley de transporte alemana de 1998 y la ley “Carmack” en los Estados Unidos, puedan prevalecer sobre las RRotterdam⁵⁰⁸; impidiendo, así, la aplicación de la ley nacional.

Véase, igualmente, FUJITA, T., *The comprehensive*, pps 363. El aumento del valor de la limitación de responsabilidad por las RRotterdam ha tenido un fuerte impacto negativo en la China como se puede ver por el doc. UNCITRAL, UNCITRAL A/CN.9/658/Add.7.: « *La Chine est l'une des plus grandes nations maritimes du globe. Sa pratique très ancienne du commerce maritime (en particulier du transport maritime de conteneurs) prouve que la valeur moyenne des marchandises transportées par mer n'a pas encore dépassé la limite par colis fixée par les Règles de La Haye-Visby. La limite par colis prévue a l'article 61 de la Convention n'aura pas d'importance pratique pour le transport maritime de conteneurs, ni maintenant ni dans l'avenir prévisible. Pour ce qui est de l'incidence de la limite par colis sur la responsabilité du transporteur, compte tenu du fait que cette responsabilité a déjà été fortement augmentée par la Convention en termes de navigabilité des navires, et étant donné le rejet de l'exonération de responsabilité pour faute nautique, il ne faudrait pas fixer la limite par colis a la un niveau trop élevé, afin de répondre a la un besoin pratique, d'éviter un grand déséquilibre entre les intérêts du transporteur et ceux du propriétaire des marchandises, et d'éviter que la Convention ne finisse comme les Règles de Hambourg. La Chine propose que la limite par colis ou par kilogramme des Règles de La Haye-Visby soit maintenue. Même si une limite supérieure a la celle qui figure dans celles-ci est adoptée, il ne faudrait pas qu'elle dépasse celle des Règles de Hambourg, a la savoir 825 droits de tirage spéciaux par colis ou 2,5 droits de tirage spéciaux par kilogramme, la limite la plus élevée étant applicable.* »

Relativamente a la posición de la Corea, véase o doc. UNCITRAL, UNCITRAL A/CN.9/658/Add.5: « *D'après le projet de convention, les limites fixées a la la responsabilité du transporteur pour manquement a la ses obligations sont de 875 DTS/colis ou 3 DTS/kilo – autrement dit, elles sont plus élevées encore que dans les Règles de Hambourg (835 DTS/colis ou 2,5 DTS/kilo). À la vingt et unième session du Groupe de travail, la République de Corée a opposé ces chiffres, en tenant compte du fait qu'elle venait d'adopter le niveau des Règles de La Haye-Visby en révisant en juillet 2007 la section sur le droit maritime du Code commercial coréen. Par conséquent, l'adoption de ces chiffres, qui sont nettement supérieurs au nouveau niveau adopté dans le droit interne révisé, risque d'imposer un fardeau excessif aux transporteurs nationaux. En outre, si l'on considère que l'évolution récente des méthodes d'emballage, qui permettent au chargeur de répartir les marchandises en autant de colis qu'il est possible, peut aboutir a la une augmentation de la responsabilité des transporteurs, des limites de responsabilité plus élevées exposent les transporteurs a la un fardeau excessivement lourd. La République de Corée estime par conséquent que la limitation actuelle est trop élevée, et que le niveau de limitation des Règles de La Haye-Visby est adéquat a des fins commerciales. »*

⁵⁰⁸ El artículo 4.2.1 del “CMI Draft” refiere lo siguiente : « *Lorsqu'une demande ou un différend naît de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou d'un retard intervenant uniquement pendant l'une ou l'autre des périodes suivantes : a) entre le moment de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante et le moment de leur chargement sur le navire; b) entre le moment de leur déchargement du navire et le moment de leur livraison au destinataire; et qu'au moment de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, il existe des dispositions d'une convention internationale: i) qui, selon leurs termes, s'appliquent a la l'ensemble ou a la l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période, [indépendamment du fait de savoir si l'émission de quelque document particulier que ce soit est nécessaire pour rendre cette convention internationale applicable]; et ii) qui contiennent des indications spécifiques concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice; et iii) auxquelles il ne peut être dérogé par contrat privé soit en aucun cas, soit au détriment du chargeur; ces dispositions, dans la mesure où elles sont obligatoires comme indiqué a la l'alinéa iii) ci-dessus, l'emportent sur les dispositions du présent instrument.] »*

En el doc. UNCITRAL, UNCITRAL A/CN.9/658/Add.11. párrafo 11 expresase lo siguiente: « *La règle*

Convient, également, mentionner que le transporteur terrestre (uniquement terrestre, es decir, que ne soit pas un transporteur maritime) est exclu de l'application de la Convention de Rotterdam toute fois que ne forme pas partie de la liste de l'article 18 relative à la responsabilité et, de ce mode, contre lui ne peut être proposée une action que se fonde sur les Règles.

Le transporteur terrestre peut, sans embargo, être actionné/demandé judiciairement par le transporteur maritime dans le cadre de l'exercice du droit de retour que peut être contractuellement modifié (es decir, limité) dans les relations entre les transporteurs ou entre ceux et les parties exécutantes.

En outre de la prévision de l'application des accords modaux, de l'article 82, de l'article 83 (limitation globale de la responsabilité) et de l'article 84 (averie commune) sont prévalentes l'application, respectivement, de la loi nationale ou de

établie à l'article 27 concernant les transports multimodaux prévoit que, dans certaines conditions, si le lieu où est survenu le dommage est connu, "les dispositions de la présente convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international". Cette disposition semble insuffisante. Si le lieu où est survenu le dommage est connu, la loi nationale applicable à cette étape du transport devrait également s'appliquer. En tout état de cause, cela doit être le cas si les dispositions du projet concernant la responsabilité restent inchangées, car elles se rapportent presque exclusivement au transport maritime. Cela ressort particulièrement de l'article 18 et des motifs justifiant une exonération de responsabilité qui sont énoncés à son paragraphe 3. Il n'y a aucune raison de ne pas appliquer une loi nationale pertinente lorsqu'un dommage s'est produit pendant l'étape intérieure d'un transport effectué par terre et par mer, au motif que le transport terrestre est suivi d'un transport maritime. »

Para Berlingieri: «L'extension de l'article 26 aux lois nationales aurait en effet causé un préjudice considérable à l'uniformité, car parmi d'autres choses, elle aurait autorisé l'application des lois nationales à toutes les activités dans les ports et aurait autorisé les États contractants à la promulguer de nouvelles lois sur le transport par modes autres que maritime, empêchant ainsi unilatéralement l'application des Règles de Rotterdam», véase BERLINGIERI, F., *Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam*, DMF 2009, p.870 y 871.

Para la posición alemana: « La règle établie à l'article 27 concernant les transports multimodaux prévoit que, dans certaines conditions, si le lieu où est survenu le dommage est connu, "les dispositions de la présente convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international". Cette disposition semble insuffisante. Si le lieu où est survenu le dommage est connu, la loi nationale applicable à cette étape du transport devrait également s'appliquer. En tout état de cause, cela doit être le cas si les dispositions du projet concernant la responsabilité restent inchangées, car elles se rapportent presque exclusivement au transport maritime. Cela ressort particulièrement de l'article 18 et des motifs justifiant une exonération de responsabilité qui sont énoncées à son paragraphe 3. Il n'y a aucune raison de ne pas appliquer la loi nationale pertinente lorsqu'un dommage s'est produit pendant l'étape intérieure d'un transport effectué par terre et par mer, au motif que le transport terrestre est suivi d'un transport maritime. » in UNCITRAL, UNCITRAL A/CN.9/658/Add.11, *paragraphe 11*.

Para la delegación de la China: « Une section sur les étapes du transport autres que le transport par mer dans le transport multimodal a été ajoutée à l'article 27 de la Convention. En ce qui concerne la loi applicable, il faudrait donner la priorité aux autres instruments internationaux ou aux droits internes qui régissent les étapes du transport au cours desquelles survient la perte ou le dommage subi par les marchandises. Mais de nombreux pays maritimes, dont la Chine, ne sont pas parties aux instruments internationaux sur le transport ferroviaire et routier, qui sont régis par les droits internes. Si l'on n'inclut pas les droits internes, on aboutirait à l'application des dispositions de la Convention, or celles-ci sont conçues pour le transport de marchandises par mer et ne conviennent pas pour le transport ferroviaire et routier. La Chine propose d'ajouter "ou du droit interne" après "instrument international" à l'article 27 de la Convention. » in UNCITRAL, UNCITRAL A/CN.9/658/Add.7, *paragraphe 4 y 5*.

convenio que limita la responsabilidad de los propietarios de los buques (en este caso, la LLMC), y de la legislación interna que regula la avería gruesa.

El artículo 85 excluye de la aplicación del convenio el transporte de pasajeros y de sus equipajes, y el artículo 86 excluye la responsabilidad del convenio por un accidente nuclear siempre que el operador de la instalación nuclear sea responsable por los convenios aplicables o por la legislación nacional, si en este caso, fuera más favorable.

2. LA PROTECCIÓN DE TERCEROS

046. Frente a la divergencia internacional sobre la respuesta que ha de darse a las reclamaciones extracontractuales sobre las averías en la carga contra el transportador, sus empleados, los agentes y los prestadores independientes, así como de las dudas sobre la identidad del transportador bajo conocimiento, se intentó dar una respuesta uniforme, a nivel internacional.

La primera norma de Derecho uniforme destinada a consagrar la protección de terceros en un contrato de transporte ha constado tanto en el Protocolo de La Haya de 1955 como en el Convenio de Varsovia sobre el transporte aéreo (núm.1 del artículo 24).

Esta norma vino, más tarde, a ser adaptada e introducida en el artículo IV-bis (1) de las RHaya-Visby (1968), en el artículo 7.1 de las RHamburgo, en el artículo 20.1 del Convenio Multimodal de 1980, en el artículo 22 de la CMNI (Convenio de Budapest sobre el transporte interior por vías navegables), en el artículo 29 del Convenio de Montreal, en el artículo 41 de la COTIF-CIM, y, actualmente, consta en el artículo 4.1 de las RRotterdam⁵⁰⁹.

Sucede que el artículo 4.1 de las RRotterdam consagra una norma de protección estatutaria pero, sólo, bajo el régimen imperativo. La expresión “*contrato de transporte*” se refiere, apenas, al contrato de transporte en sentido restricto y no al contrato de volumen derogatorio que, una vez alejadas las RRotterdam, tendrá de construir, en el contrato, su propio régimen⁵¹⁰.

⁵⁰⁹ Para limitar que el demandante pudiese recibir de los reclamados más que el valor de la limitación, todos aquellos instrumentos convencionales disponen de una norma específica, respectivamente, artículo 25 (A)2 (Varsovia), artículo IV-bis (3) (RHaya-Visby), artículo 7.3 y 10.3 (RHamburgo), artículo 20.3 (multimodal), artículo 20.5 (transportes interiores), artículo 30.2 (Montreal) y artículo 20.2 (RRotterdam). La CMR no contempla ninguna de estas reglas y la COTIF-CIM sólo en parte aunque se pueda defender que este aspecto está implícito en cualquier sistema de limitación de responsabilidad.

⁵¹⁰ Véase, entre otras, las posiciones de SMEELE, F., *The Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules 2009* (European Journal of Commercial Contract Law (EJCCL)), 2010, pps. 9ss y de BACKDÉN, P., *Will Himalaya bring class down from Mount Olympus? - Impact of the Rotterdam Rules in JMLC*, Baltimore, Maryland, n.º 42, 2011, pps. 115-123. Esta conclusión podrá ser igualmente retirada de la necesidad de la vinculación expresa de terceros al contrato derogatorio, en los términos del núm. 5 del artículo 80

De hecho, la construcción realizada por algunos autores⁵¹¹, en una visión restringida y que se considera correcta, concede al transportador, a las partes ejecutantes marítimas y a las partes identificadas en las líneas (b) y (c) del núm. 1 de dicho artículo (tripulación y empleados del transportador, en general) el beneficio de las defensas del transportador, en sede de responsabilidad extracontractual (“*tort-based cargo claims*”) bajo el régimen imperativo.

Pero cuando se trate de otro tipo de contrato de transporte de naturaleza no imperativa, la extensión subjetiva no debe funcionar en relación a terceros y, en caso de que no se entienda así, los terceros referidos quedarían sin ninguna protección frente a las reclamaciones aquilianas sobre la mercancía. Este criterio ya era lo que resultaba de las cláusulas estatutarias de las RHaya-Visby y de las RHamburgo y el que deriva, igualmente, de las RRotterdam.

Para un contrato de transporte al que sean aplicables las RRotterdam (el contrato de volumen para línea regular no derogatorio), conforme a lo dispuesto en el núm. 1 y en el núm. 2 del artículo 79 de dichas RRotterdam, se tornaría nula y sin validez la extensión de una cláusula del contrato en beneficio de una parte ejecutante marítima o en perjuicio de los interesados en la carga que no resultase de los propios términos del Convenio.

Puede, todavía, existir una zona más discutible en la que la disponibilidad de las partes puede funcionar (incluso antes del caso del contrato de volumen derogatorio), entre otros, por cuanto el Convenio no regula determinadas materias de la disponibilidad de las partes o lo admite, obligando a la aceptación expresa de la parte ejecutante marítima para que quede vinculada⁵¹².

Si la protección estatutaria del artículo 4 de las RRotterdam beneficia a los intervinientes en el contrato de transporte (imperativo, en sentido estricto), para un contrato que disponga sobre otras materias además de las reguladas en el Convenio y, especialmente, para el contrato de volumen derogatorio, no hay duda que la inclusión, en el contrato, de una “*cláusula de protección*” es indispensable para que los terceros puedan beneficiarse de los medios de protección del transportador.

La consagración de esta cláusula permite, también, la cobertura inequívoca de otras personas participantes en el transporte, sobre las cuales surgen, en ocasiones, fundadas dudas, en algunos ordenamientos jurídicos, que puedan beneficiarse de la protección del transportador – como es el caso de los “*contratados independientes*” (extensible a sus empleados y agentes)⁵¹³.

⁵¹¹ *Ibidem*.

⁵¹² Si el transportador, en los términos del contrato, va a asumir otras obligaciones, aceptar límites de responsabilidad más elevados o un paquete de responsabilidades mayor en lo que respecta a las disposiciones de las RRotterdam, la parte ejecutante marítima sólo quedará vinculada si lo admite de forma expresa (núm. 2 del artículo 19), que es una forma muy similar al contrato de volumen derogatorio (alineas b) del núm. 5 del artículo 80). Una vez más, la cláusula Himalaya en el contrato puede tener una importancia esencial en esta zona materialmente más dudosa.

⁵¹³ Además, habría que evitar que los valores de las indemnizaciones demandadas, en los tribunales, por los interesados en la mercancía directamente contra los transportadores, no superasen, en su

En el contrato de volumen, el transportador que cumpla los supuestos del artículo 80, puede beneficiarse de las cláusulas exoneratorias que deroga el artículo 79, lo que significa que, en caso de pérdida, daño o retraso de las mercancías, el cargador o el destinatario están vinculados a dichas cláusulas, siempre que se cumplan los citados supuestos.

Se ha defendido que las entidades que no forman parte del contrato de volumen derogatorio sólo se podrán vincular al contrato de acuerdo con el núm. 5 del artículo 80 y, de esta manera, no pueden, invocar las defensas estatutarias de las RRotterdam. Por ejemplo, la “*parte ejecutante marítima*” no podrá invocar los artículos 4 y 19 de las RRotterdam excepto si son parte del contrato.

Los interesados en las mercancías podrán, celebrar tales contratos “*derogatorios*” siempre que estén habilitados para intentar una acción de indemnización directamente contra una “*parte ejecutante*”, sea esta el transportador marítimo, el transportador por carretera, la empresa de estiba, el operador portuario u otra entidad que asuma aquella calidad.

Conviene, desde luego, distinguir las demás personas que, no siendo partes en el contrato y siendo terceros, tienen un papel relevante en el transporte. Para eso, hay que distinguir, en primer lugar, la “*parte ejecutante marítima*” de la “*parte ejecutante*”.

Después, importa estudiar la inclusión de la dicha “*cláusula Himalaya*” que permite que las entidades que no sean partes en el contrato de volumen y que actúen en nombre o contratados por el transportador puedan quedar protegidas respecto a demandas intentadas directamente contra él durante la operación del transporte⁵¹⁴.

conjunto, al límite de responsabilidad legal. Así, se introdujo en el Derecho uniforme la “regla de la responsabilidad agregada” (“*aggregate liability rule*”) que incorporó el artículo 25 A-2 del Protocolo de 1955 de la CMR, del artículo IV-bis (3) de las RHaya-Visby (1968), del artículo 7.3 y del artículo 10.5 de las RHamburgo, del artículo 20.3 del Convenio Multimodal de 1980, del artículo 30.2 del Convenio de Montreal, del artículo 20-5 de la CMNI y del artículo 20-2 de las RRotterdam.

⁵¹⁴ La cláusula “Himalaya” pretende beneficiar los terceros que no son parte en lo contrato de volumen. Su designación tiene como referencia la sentencia en el caso *Adler v Dickson (The Himalaya)* [1954] 2 Lloyd's Rep 267, [1955] 1 QB 158 en la “*English Court of Appeal*”. Una pasajera (*Mrs. Adler*) del buque P&O S.S. Himalaya sufrió un accidente con una caída de cinco metros en la terminal cuando la escalera de salida cedió. El billete de pasaje contenía una nota reclamando la exoneración del transportador y, consecuentemente, la pasajera demandó al capitán de la nave (el capitán Dickson) y al operador del equipo de colocación de escalera. El tribunal sostuvo que, en el transporte de pasajeros o de mercancías, la ley inglesa permitía que la exoneración del transportador se aplicase, igualmente, a los empleados y a los proveedores de servicios contratados, aunque actuasen en nombre propio (y no como meros agentes). De esta sentencia resultó la exención progresiva de las empresas estibadoras a través de una cláusula específica en el conocimiento de embarque.

La sentencia hace la siguiente síntesis: « *The Himalaya clause arose as the result of a decision of the English Court of Appeal in the case of Adler v. Dickson (The Himalaya). Mrs. Adler a passenger on the S.S. Himalaya, had been injured when a gangway fell, throwing her 16 feet to the quay below. Because the passenger ticket contained a non-responsibility clause exempting the carrier, Mrs. Adler took suit against the master (Mr. Dickson) and the boatswain. The Court of Appeal declared that in the carriage of passengers as well as in the carriage of goods the law permitted a carrier to stipulate not only for himself,*

3. LAS “PARTES EJECUTANTES” DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

047. Desde el punto de vista histórico, la figura de la “parte ejecutante”⁵¹⁵ ha sido introducida en las RRotterdam teniendo en cuenta el transporte multimodal, definiéndose, simultáneamente, la “parte ejecutante marítima”, que constituyen conceptos diversos y que importa deslindar.

En los Estados Unidos, en el proyecto *COGSA de 1999* (aún no vigente) en que se consagra una amplia libertad para la celebración de los “services contracts”, fue, igualmente, introducido un nuevo concepto de “performing carrier”, pretendiendo dar respuesta al transporte “puerta a puerta”, con una naturaleza de mayor amplitud, incluidas en el mismo; por ejemplo, los transportadores, insertándose, todavía y en simultáneo, una cláusula (de protección) Himalaya⁵¹⁶.

Una vez más y más allá de la inspiración del “contrato de volumen” en los “services contracts”, en la versión más abierta establecida en el proyecto de 1999, también la figura del “performing carrier” se transpuso para el proyecto del CMI de las RRotterdam. Al realizarlo con gran amplitud, ha merecido, desde luego, una crítica de los representantes de entidades que participan en el transporte de las mercancías pero que no son “transportadores” (como es el caso de las empresas de estiba o los operadores de terminales portuarios) y, por eso, integradas, ahora, en la figura de la “parte ejecutante” (“performing party”).

but also for those whom he engaged to carry out the contract. It was held as well that the stipulation might be express or implied. In the case of Captain Dickson, however, the Court held that the passenger ticket did not expressly or by implication benefit servants or agents and thus Dickson could not take advantage of the exception clause. After this decision, specially drafted Himalaya clauses benefiting stevedores and others began to be included in bills of lading. »

⁵¹⁵ Sobre la noción de “parte ejecutante” en las RRotterdam, véanse los siguientes artículos de especialidad: STURLEY, M., *The Treatment of Performing Parties* in CMI Yearbook 2003, pps. 230-244; ZUNARELLI, S., *The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules* in *Revue de droit uniform 2009*, pps. 1011-1023; SMEELE, F., *The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009*, in *Colloque des Règles de Rotterdam du 20 et 21 mai 2010, Marseille*; FUJITA, T., *The comprehensive Coverage of The New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications* in *Texas international Law Journal 2009*, p.p. 349/373; FUJITA, T., *Performing Parties and Himalaya Protection in UNCITRAL Colloquium on Rotterdam Rules on 21 September 2009*.

⁵¹⁶ El artículo 2.3 del proyecto COGSA 1999 define el “performig carrier” en los siguientes términos: « *The term "performing carrier" means a person: that performs, undertakes to perform, or procures to be performed any of a contracting carrier's responsibilities under a contract of carriage; but only to the extent that the person described in clause acts, either directly or indirectly, at the request of, or under the supervision or control of, a contracting carrier, regardless of whether that person is a party to, identified in, or has legal responsibility under the contract of carriage* ». En el documento « Staff Working Draft » de 16 de abril de 1999, son dados ejemplos de *performing carriers*: « *performing carrier include ocean carrier, inland carrier, stevedores, terminal operators, consolidators, packers, warehouseers, and their servant, agents, contrators, and subcontractors.* » . El artículo 5.c del proyecto COGSA 1999 dispone lo siguiente, con la introducción de una cláusula Himalaya (estatutaria): « *A performing carrier is subject to those responsibilities and liabilities, and entitled to those rights and immunities...* ».

En cuanto a la definición de “*parte ejecutante*”, las posiciones oscilaban entre un concepto amplio que reuniese todos los litigios que serían sometidos a un régimen uniforme y otro en el que se abogaba que las “*partes ejecutantes*” no fuesen regidas por las RRotterdam.

Viene a prevalecer esta última posición, lo que ha implicado la creación del concepto más especializado de “*parte ejecutante marítima*”⁵¹⁷, introducida en la cita de Madrid, en 2001.

Contrariamente a lo que acontece con la “*parte ejecutante*”, la “*parte ejecutante marítima*” viene a beneficiarse de una cláusula Himalaya (estatutaria), de acuerdo

⁵¹⁷ Véase STURLEY, M., *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress* in Texas international Law Journal 2003, pps 80ss. El autor, a pps. 81, afirma lo siguiente:

« *More fundamentally, the performing party definition (found in article 1.17 of the Preliminary Draft Instrument and article 1(e) of the Revised Draft Instrument) proved highly controversial. Some delegations to the CMI's International Sub-Committee supported a broad definition in order to ensure that all litigation for cargo damage would be subject to a uniform liability régime, regardless of a defendant's role in the transaction. If all of the potential defendants were subject to the same rules, there would also be less of an incentive to pursue multiple lawsuits against different defendants. FIATA, in contrast, was particularly anxious to ensure that its own members would not be covered by the definition when they undertook to carry goods but had no intention of performing the obligation themselves. In Madrid in November 2001, during the International Sub-Committee's last meeting before submitting its final draft, the performing party definition was significantly narrowed (on FIATA's motion), with the result that far fewer parties are governed by the substantive liability provisions. The substantive liability provisions also generated some controversy. During the International Sub-Committee's deliberations, FIATA proposed that the Draft Instrument should not impose any liability on performing parties, and some other delegations supported this view. Within the United States, the World Shipping Council (WSC), an organization representing the major liner carriers serving the U.S. market, and the National Industrial Transportation League (NITL) negotiated an agreement that established their joint negotiating position on the MLA's proposed COGSA amendments and the CMI/UNCITRAL project ».*

Así, la parte ejecutante marítima comprende no solamente la empresa estibadora pero también el operador de la terminal portuaria (que no es, por veces, de fácil identificación frente a las terminales “multipurpose” o de multiusos). Esta definición es distinta y contraria al que se expresa en la “*Convention on Operators of Transport Terminals*” de 1991 que aún no está em vigor. RAMBERG, J., in “*Global unification of transport law: a hopeless task?*”, Penn State International Law Review 2009, pps.855, refiere, a propósito, lo siguiente:

« *The UN Convention also expands to cover anyone acting as a “maritime performing party.” The definition of such a party would include anyone performing or undertaking to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship but with the exception that an inland carrier is only to be considered a maritime performing party to the extent that it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area. The definition clearly includes stevedoring companies and cargo terminals in the seaport. This may cause some problem to multi-purpose cargo terminals in the seaports, as it would be difficult for them to determine to what extent the goods stored in the terminal are subjected to the maritime convention. Indeed, the failure of the 1991 Convention on Operators of Transport Terminals to come into force (four states have ratified so far while five are required for the convention to enter into force) presumably depends on the difficulties which would arise for cargo terminals being exposed to different systems of liability depending upon the contemplated modes of carriage. If that convention does come into force, the situation would be further aggravated. »*

con lo dispuesto en el artículo 4 de las RRotterdam (aplicabilidad de los medios de defensa y de los límites de responsabilidad)⁵¹⁸.

Al revés, en caso de las otras “*partes ejecutantes*” (o sea, las partes ejecutantes no marítimas, por exclusión, en las que se incluyen los transportadores por carretera y ferroviarios), si el daño ocurre durante el segmento respectivo, los interesados en la carga pueden accionar contra ellos directamente en juicio, de acuerdo con el régimen aplicable, entre otros, las normas *Carmack*⁵¹⁹ en los Estados Unidos, o con el régimen interno alemán. O sea, en este caso, no se benefician de la cláusula Himalaya estatutaria⁵²⁰.

518 Véase HONKA, H, *The Rotterdam Rules 2008: General Provisions*. in VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S., *The Rotterdam Rules 2008, Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Kluwer Law International, 2010), pps. 27-38, citado por BERLINGIERI, F., *An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules in DM*, Fasc. I - 2012, Estratto Dells Revista - Dottrina, pps. 1-119, pps.8. Los dos autores refieren que el ámbito de esta indemnización cubre, igualmente, el incumplimiento de cualquiera obligación que sea exigida por las RRotterdam, por la pérdida o daño en la mercancía que transita de las RHaya-Visby y de las RHamburgo. El artículo 4 (1) de las Reglas consagra la cláusula Himalaya estatutaria o legal. BERLINGIERI sugiere, igualmente, que la protección del artículo 4 se pueda igualmente aplicar a los “contratados independientes” y es más intensa que la cláusula Himalaya. En los países de la “*common law*” considera que su validez es plena pero que puede no ser suficiente en ciertos países de la “*civil law*”, porque pueda reconocer un conflicto con las normas nacionales de orden público o imperativo. Para las “*partes ejecutantes marítimas*”, HONKA defiende que su protección es acogida en el artículo 4 (1) (a) y en el artículo 19 (1), aunque BERLINGIERI defienda que este artículo, de naturaleza especial, deberá prevalecer sobre lo primero (artículo 4). Por otro lado, este autor defiende que la extensión (prevista en el artículo 4 (1) (b)), se aplica a otras personas que puedan desempeñar funciones en el buque pero que no son tripulantes, apartando de esto concepto los “contratados independientes” como pretende HONKA. VON ZIEGLER (y otros), *ob.cit.*, pps. 93-132, defiende que el núm. 4 del artículo 19 tendría como consecuencia que el capitán, la tripulación y los empleados del transportador o de la parte ejecutante marítima no podrían ser accionados directamente y, también por eso, no se beneficiarían de la protección de la cláusula Himalaya. No obstante, el artículo 19(4) deberá ser articulado con el artículo 4 (1). Véase BERLINGIERI, F., *An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules in DM*, Fasc. I - 2012, Estratto Dells Revista - Dottrina, pps. 1-119, a pps. 20-21.

519 En los EEUU, la ley interna del transporte terrestre aplica el “*1906 Carmack Amendment to the Interstate Commerce Act*” que es imperativamente aplicable al segmento terrestre norteamericano de un transporte multimodal. No obstante, en ciertos casos (*Kirby*, por ejemplo), el tribunal federal entendió que el COGSA podría prevalecer en el segmento terrestre si hubiera sido emitido un conocimiento de embarque.

520 Véase el comentario de CARLSON, M. H., “*U.S. Participation in the International Unification of Private Law: The Making of the UNCITRAL Draft Carriage of Goods by Sea Convention*”, in *Tulane Maritime Law Journal* 2007, pps. 630:

« ...It was not possible, either within the United States, or internationally, to obtain support to apply the convention's rules to suits against inland performing parties (i.e., trucks and railroads). However, there was widespread support for applying the convention to maritime performing parties (e.g., terminal operators and stevedores) in addition to the parties to the contract. This is an improvement over current law. Cargo claimants will be free to sue inland performing parties just as they do today under national law ».

Al hilo de esta cuestión, WEI HOU⁵²¹ señala que es muy posible que el núm.1 del artículo 61 contenga un error legislativo, al hacer referencia al artículo 18.

El núm.1 del artículo 61 dispone el siguiente:

“Article 61

Loss of the benefit of limitation of liability

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier’s obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2.

3.”

De acuerdo con el núm. 1 del artículo 61, todas las entidades previstas en el artículo 18 (que comprende todas las “*partes ejecutantes*” y, de esta forma, los transportadores por carretera y ferroviarios) podrán beneficiarse de la limitación de responsabilidad, cuando el eventual espíritu del legislador sería abarcar, sólo, las entidades del artículo 4 (las “*partes ejecutantes marítima*”). WEI HOU propone, así, que se sustituya la expresión “*artículo 18*” por “*artículo 4*”.

Sin embargo, la interpretación puede, muy bien, ser otra: las RRotterdam pueden querer ceñir el efecto de todas las cláusulas Himalaya (y no sólo las del artículo 4, o sea, estatutarias o contractuales) – “*or as provided in the contract of carriage*”- y, así, debe abarcar incluso a las partes no marítimas (siempre que las RRotterdam se les apliquen en el segmento no marítimo), en el supuesto de:

“if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier’s obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result”.

Es evidente que los transportadores por carretera o ferroviarios también podrán ser “*partes ejecutantes marítimas*”⁵²², todo dependiendo de la propia prestación del servicio de transporte y de su localización. Por otro lado, si las operaciones tuvieran

⁵²¹ *Ob. cit.*, a pps. 258ss.

⁵²² Siempre que los servicios sean prestados exclusivamente en una zona portuaria respecto al transporte, manipulación, almacenamiento o de de otros que traten de la mercancía. Sin embargo de no existir consenso, es aún posible de prever una extensión de las “*partes ejecutantes marítimas*” a las empresas de reparación de buques y a las sociedades de clasificación de buques. En estas últimas, durante los trabajos y actividades administrativas en representación del Estado del puerto que tengan como objetivo la certificación de los buques (asegurándose el “*bon estado de navegabilidad*” de los convenios y la clase).

lugar en un Estado no contratante de las RRotterdam, las “*partes ejecutantes marítimas*” no están bajo el control del Convenio⁵²³.

De ello deriva que la mera “*parte ejecutante*” no se beneficia de la cláusula Himalaya estatutaria del contrato de volumen y, por lo tanto, se vuelve necesario la inclusión de una cláusula idéntica de naturaleza contractual (ya que se trata, muchas veces, de un transporte multimodal) con la intención de protegerla contra una acción directamente intentada contra ella.

La figura de la “*parte ejecutante marítima*”, en los términos de la definición del núm. 7 del artículo 1, corresponde a la persona que ejecuta cualesquiera de las obligaciones o tareas del transportador, durante el período transcurrido entre la llegada de la mercancía al puerto de embarque (o sea, antes de la carga a bordo) y su retirada del puerto de desembarque, una vez en tierra.

En general, esta figura puede incluir operadores de terminales, empresas de estiba y almacenistas, transportadores dentro del propio puerto, empresas operadoras de equipos de manipulación de cargas (grúas, por ejemplo), empresas de amarre y de remolque, operadoras de chalanas y transportadores marítimos subcontratados (*feeders* por ejemplo). Sin embargo, si el transportador contractual desempeña,

523 El artículo 1.7 de las RRotterdam incluye todos los prestadores de servicios que lo hacen exclusivamente en la zona portuaria. No obstante, los EEUU y los representantes de los transportadores ferroviarios (IRU -International Road Transport Union) defenderán, durante los trabajos preparatorios, que el transportador por carretera o ferroviario no deberían ser una parte ejecutante marítima. Véase UNCITRAL, “UNCITRAL, A/CN.9/WG.III/WP.84 et A/CN.9/WG.III/WP. 90”. Sobre la aplicación del artículo 19.1 de las RRotterdam, el Convenio sólo es aplicable (en los términos del artículo 5) si se respetaren tres supuestos: el lugar de recepción y de entrega se sitúen en Estados diferentes; el puerto de embarque y el puerto de desembarque se sitúen en Estados contratantes y; que cualesquier de los locales referenciados se localicen en un Estado contratante.

Véase el ejemplo de un transporte de Shanghái para Madrid, que incorpora un transporte marítimo de Shanghái a Sines y un transporte ferroviario de Sines a Madrid, con los supuestos de que China y Portugal aún no han ratificado las RRotterdam, contrariamente a España. Los puertos no se localizan en países contratantes y, así, los supuestos del artículo 19.1 (a) no están verificados, es decir, el transportador marítimo no estará obligado por las RRotterdam.

La extensión de la definición de las “*partes ejecutantes marítimas*” a las empresas de reparación naval y a las sociedades de clasificación de buques, como se ha mencionado, es defendida en ZUNARELLI, S., *The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules*, in *Revue de droit uniforme* 2009, pps.1022-1023 y en SMEELE, F., “*The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009*”, *Colloque des Règles de Rotterdam du 20 et 21 mai 2010, Marseille*. Contra WEI HOU, *ob. cit.*, 258ss. Esta posición de WEI HOU es la que nos merece mayor aceptación pues se respalda, con coherencia, en la actividad sobre la mercancía en la zona portuaria (y no sobre el buque que es ajeno a la definición intentada para las “*partes ejecutantes marítimas*” donde se hace un especial enfoque sobre las obligaciones del transportador en el contrato en lo que respecta a la carga). Así, están en este núcleo las entidades que prestan servicios a la carga en la zona portuaria, por solicitud del transportador o bajo su control, sean privadas o públicas. No obstante, las entidades que tengan funciones de autoridad y de regulación portuaria, ejercen las funciones previstas en la ley y, por eso, no son incorporadas en aquel concepto como las autoridades portuarias o aduaneras. En relación a ésta últimas, véase WEI HOU, *ob. cit.* pps. 258ss.

directamente y por si mismo, las operaciones portuarias y el transporte marítimo, no son contempladas las llamadas “*partes ejecutantes marítimas*”.

De acuerdo con los artículos 19 y 4 de las RRotterdam, respectivamente, la parte ejecutante marítima se encuentra sujeta a las mismas obligaciones y se beneficia de las mismas defensas que el transportador contractual, siempre que éste no contrate en un régimen más gravoso que el previsto en el Convenio (puede quedar vinculado si la parte lo acuerda expresamente).

Siempre que se pretenda modificar el régimen mínimo de responsabilidad del transportador (o el correspondiente del cargador), las RRotterdam exigen el acuerdo de terceros para su vinculación, lo que significa que cae por tierra la extensión automática del estatuto del transportador. Es lo que ocurre, también, con el contrato de volumen derogatorio que, al amparo del artículo 80, exige el acuerdo de terceros para su vinculación lo que es incompatible con la aplicación de la cláusula Himalaya estatutaria (artículo 4).

Si se permitido derogar el régimen imperativo (que contenía, implícitamente, una cláusula Himalaya estatutaria), el régimen de responsabilidad del transportador es distinto y debe ser “*construido de raíz*”; así, la protección de terceros, tendrá, igualmente, que ser acordada contractualmente, es decir, el régimen de responsabilidad del artículo 19 y la norma de protección del artículo 4 no operan “*ex officio*”.

Así, el transportador marítimo actual, tercero en el contrato de volumen, no podrá ser contemplado por los estatutos, medios y límites previstos en el artículo 19 y en el artículo 4 de las RRotterdam una vez que sólo tiene sentido su aplicación en relación a un régimen imperativo construido para su extensión a la figura de la “*parte ejecutante marítima*” como un estatuto unitario; pero tan sólo eso.⁵²⁴

Al prevalecer las derogaciones de las RRotterdam, las partes en el contrato de volumen tendrán de establecer, con rigor, el clausulado aplicable, así como lo harían en una carta de fletamento ya que a eso obliga la certidumbre jurídica⁵²⁵.

En caso de que el transportador asuma un marco de responsabilidades más exigente que el previsto en las RRotterdam (lo que es posible sin ser considerada una

⁵²⁴ WEI HOU es un defensor de esta posición por interpretación del núm. 1 del artículo 19 “*a contrario*”. Véase *ibidem*, a pps.260ss.

⁵²⁵ A este propósito, ha de advertir que la reciente alteración del HGB exige que el conocimiento de embarque contenga las cláusulas, por completo, aplicables de otros contratos (como el fletamento), dejando de lado la mera remisión. De hecho, la norma del HGB permite que, por acuerdo, sea descartada la posibilidad de exoneración del transportador por falta náutica o de incendio a bordo. Es una situación de vinculación de terceros al contrato de volumen derogatorio y podrá, así, tener una solución idéntica, lo que resulta en si exigir la construcción de un contrato completo frente a la incertidumbre jurídica. Véase el § 512 (2) del HGB que permite, genéricamente, que el contrato pueda prever que el transportador se exonere por la falta náutica o por el incendio a bordo y que los límites de responsabilidad puedan ser aumentados en relación a lo previsto en el § 504. Si el contrato marco no hacer una mención expresa, el transportador no se podrá exonerar en aquellos dos casos. Lo contrario resultara de la validez de la exención por voluntad expresa de las partes.

“*derogación*” de acuerdo con el núm. 1 del artículo 79), de conformidad con el dispuesto en el núm. 3 del artículo 19, la parte ejecutante marítima sólo se vinculará por su decisión expresa⁵²⁶.

Así, en un contrato de volumen derogatorio la parte ejecutante y la parte ejecutante marítima no se pueden beneficiar, directamente, de la cláusula Himalaya estatutaria y, de esta forma, el transportador contractual tendrá de incluir una cláusula idéntica en el contrato si las partes tienen en mira proteger terceros involucrados en el transporte contra los términos de una acción de reclamación intentada directamente.

4. LA INTRODUCCIÓN DE LA CLÁUSULA “HIMALAYA”

048. El régimen imperativo aplicable al transporte bajo conocimiento vigente en las RHaya no permitía a los terceros invocar las defensas reconocidas al transportador contractual cuando fuesen demandados extracontractualmente. Mientras tanto, las legislaciones nacionales, extienden, progresivamente, las defensas a los empleados y agentes, y en ocasiones a algunos de los prestadores independientes, como los estibadores y los pilotos, pero sin una homogenización.

Además de esta diferencia entre las legislaciones nacionales, el grado de protección para algunas de aquellas personas es, a veces, muy dudoso; lo que conllevó a la adopción de una cláusula específica para el efecto pretendido en el conocimiento de embarque, designada por *Cláusula Himalaya*.

Esta cláusula ha tenido su fuente en el llamado caso *Adler v. Dickson* y presenta dos modalidades distintas: la forma estatutaria (o sea, previsto por instrumento internacional o por la ley) y la forma convencional (por el contrato), adaptándose a la evolución del transporte entre “*prumadas*” de los buques (“*tackle to tackle*”), al “*puerto a puerto*” y finalizando con el transporte “*puerta a puerta*”.

En caso “*tackle to tackle*”, el artículo IV bis de las RHaya-Visby ha contemplado, por 1ª vez, una cláusula Himalaya (estatutaria) para la protección de los empleados o prestadores de servicios del transportador que no eran parte en el contrato⁵²⁷. Sin

⁵²⁶ La llamada cláusula “Reverse Himalaya”. Véase ULFBECK, V., *Multimodal transport in the United States and Europe-Global or regional liability rules?*, in *Tulane Maritime Law Journal* 2009, pps. 56-57. Véase núm. 3 del artículo 10 de las RHamburgo.

⁵²⁷ Véase SWEENEY, J.C., *Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport*, JMLC 2005, a pps. 190:

« By 1967, however, the C.M.I. had become fully cognizant of the Himalaya problem and some delegations to the 1967-1968 Conference on Amending the Hague Rules sought specific language to provide for the broad enforcement of Himalaya clauses by international agreement. The Conference, however, could not agree and settled on one aspect of the Himalaya problem, its coverage of servants and agents of the carrier. Accordingly the resulting Visby Amendments to the Hague Rules included new Article IV bis whereby the defenses and limitations of liability for carriers are extended to servants and agents of the carrier. ».

O artículo 4 bis de las RHaya-Visby reza o siguiente: « Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité

embargo, para los países no signatarios del Protocolo de Visby (como el caso de los Estados Unidos), la inclusión de una cláusula en el contrato se torna fundamental para asegurarse la deseada protección jurídica.

La intervención de las empresas de estiba en los puertos y en los terminales portuarios en la calidad de prestadores del transportador ha desencadenado, igualmente, la inserción de la citada cláusula. Hay que recordar que, en los años 20 del siglo pasado, el transportador se limitaba a recibir y a descargar las mercancías «*a la borda*» del buque o, dicho de otra forma, en la plomada del borde del buque y en el momento en que la grúa la sobrepasase. Más tarde, el transportador pasó a recibirlas antes de salir el buque y a mantenerlas bajo custodia hasta su levantamiento en el puerto de desembarque, pasando a arrendar los servicios de estiba y del operador del terminal.

De acuerdo con la “*common law*”, la empresa de estiba pasó a beneficiarse de una cláusula Himalaya de protección inscrita en el conocimiento de embarque siempre que aquella empresa actuase en nombre del transportador⁵²⁸. Pero, en los Estados Unidos de América, las empresas de estiba han sido consideradas “*contratados independientes*” del transportador⁵²⁹ y, por tanto, se han posicionado fuera de la órbita de protección de la cláusula estatutaria (o de su inscripción en el conocimiento), haciéndose, pues, indispensable el recurso a la cláusula en el propio contrato⁵³⁰.

En caso del fletamento, también se ha planteado la cuestión de saber si el fletante (armador) podría ser un “*contratado independiente*” del transportador (fletador y emisor del conocimiento) pues, de este modo, el armador se podría beneficiar de la protección de la cláusula Himalaya inscrita del conocimiento. Recientemente, el propio buque ha sido considerado como posible beneficiario de la cláusula Himalaya del conocimiento⁵³¹.

que le transporteur peut invoquer en vertu de la convention. » (versión francesa) ; « If such an action is brought against a servant or agent of the carriers (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention. » (versión inglesa).

En la versión inglesa, los prestadores de servicios independientes son expresamente excluidos.

⁵²⁸ Caso (jurisp) *Scruttons, Ltd. v. Midland Silicones, Ltd.*, [1962] A.C. 446, [1961] 2 Lloyd's Rep. 365 (H.L.).

⁵²⁹ Caso (jurisp) *Robert C. Herd & Co. v. Krawill Machinery Corp* [1959], 359 U.S. 297, 1959 AMC 879 (1959).

⁵³⁰ Importa hacer una referencia que el Derecho inglés considera el conocimiento de embarque como un contrato de transporte al contrario de la “*civil law*” que lo consagra, tan solamente, como una prueba de la existencia de aquel contrato. Es así indispensable que la cláusula Himalaya sea replicada en el propio contrato y no sólo en el B/L.

⁵³¹ Para los casos en que el “*contratado independiente*” pueda estar acogido al régimen del transportador, véase parte de la sentencia de 08/10/2008 del Tribunal de la Corea, Pusan District Court, in KIM, H., “*Korean Maritime Law Update : 2008*” in JMLC 2009, pps 438-440, en los siguientes términos:

« *The importer (Dongkuk Steel Mill Co., Ltd.) in Korea entered into an import contract (FOB terms) of steel cargo exported from Japan. The importer entered into the contract for the carriage of goods by sea with*

En las RHamburgo, los contratados independientes no han sido expresamente excluidos de la cláusula Himalaya estatutaria (véase artículo 7.2) y TETLEY ha defendido que la empresa de estiba podrá ser incorporada en la figura del “transportador actual”⁵³². Sin embargo, las RHamburgo tienen una adhesión muy poco significativa, de ahí que estas cuestiones tengan una naturaleza esencialmente teórica.

En Portugal, el *Decreto-Lei núm. 352/86, de 21 de outubro*, que ha reglamentado el contrato de transporte de mercancías por mar, no amplió el elenco de protección a “terceros”, pero ha consagrado la responsabilidad subsidiaria *in rem* del buque, de acuerdo con el artículo 28, en línea con el transportador. En Francia, la ley de 18 de junio de 1966, en su artículo 54, amplió dicho ámbito a la empresa de mantenimiento contratada por el transportador.

De cualquier forma, la extensión a la empresa de estiba de la calidad de “transportador” es cada vez más admitida, aunque se prevea esa protección con la inserción de una cláusula Himalaya en el propio contrato.

En caso del contrato “puerta a puerta” y con la utilización del transporte contenedorizado, la empresa de estiba ha pasado a ampliar su acción a las operaciones de guardia y de custodia de la mercancía, de la carga en los camiones, de desconsolidación y de consolidación de la carga y de la reparación de los contenedores⁵³³.

En Francia, las operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores por una empresa de estiba no son consideradas operaciones de mantenimiento marítimo,

carrier A (Yoons Marine, Co.) who chartered-in a vessel from shipowner B (Nakahara Shipping Panama S.A.). After loading the cargo, carrier A issued a set of B/L to the exporter. The cargo was damaged during the voyage. The B/L contained a statement that the dispute should be resolved according to the Japanese Shipping Exchange's maritime arbitration in Japan. The importer, as the cargo claimant, brought suit in a Korean court against carrier A and shipowner B, as well. Carrier A as a defendant argued that the case should be dismissed because the suit was brought in violation of the arbitration agreement clause in the B/L, which stated that legal disputes should be resolved by arbitration in Japan. Shipowner B as defendant also argued that he was entitled to invoke the carrier's defense and benefit based on the Himalaya clause in the B/L. In response, the cargo claimant argued that he was not a party in the agreement stated in the B/L, as a result of which he was not obliged to be bound by such agreement and accordingly he was entitled to bring the law suit in the Korean court. Further, he denied any reasonable relationship between the case and Japan which is required for bringing the arbitration in Japan. Regarding the claims against the shipowner, the court held that the shipowner fell within the definition of an independent contractor in the Himalaya clause, and thus was entitled to invoke the benefits which the carrier could enjoy. »

Véase igualmente el caso inglés que refuerza esta posición in *Elder Dempster and Company Ltd. v. Pasterson Zochonis & Company Ltd, [1924] A.C. 522*. Un buque que benefició de la cláusula Himalaya esta expreso en el caso (jurisp) 565 F.3d 573, AMC 1220 (9th Cir. 2009).

⁵³² Cfr. TETLEY, la empresa estibadora puede ser clasificada como “transportador actual” en los términos de lo artículo 1.2. de las RHamburgo y, por eso, puede beneficiar de la cláusula Himalaya estatutaria constante del artículo 10. Véase TETLEY, “*The Himalaya Clause - Revisited*” in JIML 2003, pps. 63- 64.

⁵³³ Véase BON-GARCIN, I., *Les transports: activités, contrats et responsabilités* in La semaine juridique, Entreprise et Affaires, n°41, 08/10/ 2009.

sujeta al artículo 50 de la Ley de 1966, o sea, no se pueden beneficiar de una cláusula Himalaya del conocimiento, ni les puede ser aplicable a la carga de vagones, en general⁵³⁴.

En el transporte “puerta a puerta”, puede emitirse un conocimiento combinado para dar respuesta al transporte multimodal que, comúnmente, contiene una cláusula “paramount” que remite a las RHaya o una cláusula local que reenvía para el COGSA DE 1936.

En cuanto a la protección de los agentes, empleados y subcontratados, se introduce una cláusula Himalaya y una cláusula de indemnización circular (*The Circular Indemnity Clause*) en el conocimiento⁵³⁵.

Si el daño ocurre en el segmento no marítimo, será el transportador contractual que emite el conocimiento el que asume la responsabilidad, aunque se pueda optar por accionar, directamente, contra el transportador efectivo.

En lo que respecta a la protección de terceros en el segmento terrestre, el caso norteamericano de 2004 *James N. Kirby, Pty Ltd v. Norfolk Southern Railway Co (The Kirby)* ha admitido que el transportador ferroviario se podría beneficiar de la cláusula Himalaya insertada en el conocimiento del transportador marítimo o del transitario⁵³⁶.

⁵³⁴ Véase la sentencia de la Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 25/11/2008, n°07-17.957: JurisData n°2008-045994; DMF 2009, pps. 138ss, obs Y. Tassel, citando : « *Mais attendu que l’empotage en conteneur d’une marchandise destinée a la être transportée par voie maritime, fût-ce dans un conteneur ouvert et fourni par le transporteur maritime, n’étant pas une opération qui réalise la mise a la bord de la marchandise ni une opération de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en serait le préalable ou la suite nécessaire, n’est pas une opération de manutention maritime soumise aux dispositions des articles 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966.* »

Véase, igualmente, la sentencia de la Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 24/03/2009, n°08-11.589: JurisData n°2009-047549 , in Rev. Dr. Transp. 2009, comm.109, obs.I.Bon-Garcin y Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 26/01/2010, DMF 2010, pps. 212-214, y con los comentarios de Pierre BONASSIES.

⁵³⁵ Un ejemplo presentado por WEI HOU, *ibidem.*, a pps. 265ss, reportándose al artículo 27 del conocimiento tipo del transportador del armador CMA & CGM :

« *The Merchant undertakes that no claim or allegation shall be made against any Person whomsoever by whom the Carriage is performed or undertaken (including all Sub-Contractors of the Carrier), other than the Carrier, which imposes or attempts to impose upon any such Person, or any vessel owned by any such Person, any liability whatsoever in connection with the Goods or the Carriage of the Goods, whether or not arising out of negligence on the part of such Person and, if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof. Without prejudice to the foregoing every such Person shall have the benefit of every right, defense, limitation and liberty of whatsoever nature herein contained or otherwise available to the Carrier as if such provisions were expressly for his benefit; and in entering into this contract, the Carrier, to the extent of these provisions, does so not only on his own behalf but also as agent and trustee for such Persons.*»

⁵³⁶ *The Kirby case*, 543 U.S. 14, 2004 AMC 2705 (2004), 2004 WL 2514422 (2004). Refiere la sentencia:

« *The Kirby case arose out of a shipment of ten containers of machinery from Sydney, Australia, to Huntsville, Alabama, via the port of Savannah, Georgia. James N. Kirby, Pty Ltd. (Kirby), an Australian manufacturing company, hired International Cargo Control (ICC), an Australian freight forwarding company, to make the shipping arrangements. ICC issued a through ocean bill of lading that designated*

En las RRotterdam, todas las operaciones desarrolladas por las “partes ejecutantes marítimas” se pueden beneficiar de la protección del artículo 4 siempre que no se trate de un contrato de volumen derogatorio. No obstante, si una acción es instada por el destinatario contra el transportador por carretera éste no se podrá beneficiar de la cláusula Himalaya estatutaria, una vez que es una mera “parte ejecutante” (no marítima). En esta situación, se hace necesario incluir una cláusula en el

Sydney, Australia, as the port of loading, Savannah, Georgia, as the port of discharge, and Huntsville, Alabama, as the ultimate destination for delivery. ICC gave Kirby the opportunity to declare the full value of the machinery and to have ICC assume liability for that value. Kirby declined this offer, and elected instead to purchase insurance to protect against loss of, or damage to, the cargo from Allianz Australia Insurance Limited. The ICC ocean bill of lading established different limitations of liability for the ocean and inland segments of the carriage. For the ocean segment, the bill of lading adopted the \$500-per-package limitation set forth in COGSA. For the inland segment, the ICC bill of lading provided that ICC's liability would be limited to “the equivalent of 666.67 SDR [Special Drawing Rights] per package or unit or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Consignor.” The ICC bill of lading also included a Himalaya clause that extended the defenses and limitations of liability to all subcontractors who performed any of the obligations owed by ICC under its bill of lading. Because ICC did not actually transport cargo, it hired Hamburg Süd, a German ocean carrier, to perform the actual ocean carriage. Like the ICC bill, the Hamburg Süd bill of lading covered the carriage of the goods all the way from Sydney, Australia, to Huntsville, Alabama. As did the ICC bill, the Hamburg Süd bill adopted the \$500-per-package limitation of COGSA and included a Himalaya clause that extended the benefit of its liability limitation to inland carriers. Unlike the ICC bill, however, the Hamburg Süd bill extended the \$500-per-package limitation of COGSA (not the Hague-Visby limitation) to the inland carriage of the goods. Hamburg Süd then hired Norfolk Southern Railway Company (Norfolk) to carry the goods from Savannah to Huntsville. Hamburg Süd carried the machinery, without incident, from Sydney, Australia, to Savannah, Georgia. However, the Norfolk train derailed while en route from Savannah to Huntsville, Alabama, resulting in an alleged \$1.5 million in damages to the machinery. After obtaining reimbursement from its insurance company, Kirby and its insurance company sued Norfolk for the loss in the United States District Court for the Northern District of Georgia. »

Y más adelante:

« Norfolk then filed a motion for summary judgment in which it contended that its liability was limited by the limitations of liability set forth in both the ICC and the Hamburg Süd bills of lading. The district court granted the motion, finding that Norfolk was entitled to the benefit of the \$500-per-package limitation of the Hamburg Süd bill. On a petition for interlocutory review, however, the Eleventh Circuit reversed on the grounds that (1) Norfolk was not entitled to the benefit of the ICC bill of lading because it was not in privity with ICC, and (2) Norfolk was not entitled to the benefit of the Hamburg Süd bill of lading because ICC did not qualify as the agent of Kirby under basic agency law principles. In reversing the decision by the Eleventh Circuit, the Supreme Court held that Norfolk was entitled to rely upon the limitations of liability set forth in both the ICC and the Hamburg Süd bills of lading and that its liability was therefore limited to the \$500-per-package limitation set forth in the Hamburg Süd bill of lading »

Véase SWEENEY, J.C., *Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport*, JMLC 2005, pps. 156-199; DALEY, J. M., “The extension of an ocean carrier’s limitation of liability to the inland carriage of goods under a through ocean bill of lading: How the second and eleventh circuits have undone the work of the supreme court in Kirby”, *Tulane Maritime Law Journal* 2008, pps. 114-134; STURLEY, M., *Maritime cases about train wrecks: applying maritime to the inland damage of ocean cargo*, in JMLC 2009, pps. 2-41; NEIL, C.R., *Maritime contract law moves inland: The Kirby decision in USFMLJ 2004/2005*, pps.306-317.

conocimiento extensible a los transportadores terrestres, aunque las RRotterdam no den una respuesta inequívoca a esta situación⁵³⁷.

Relativo al contrato de volumen derogatorio, se ha defendido que la cláusula Himalaya estatutaria no valdrá pero que es posible la inclusión de una cláusula convencional en el contrato, dada la dependencia económica entre las partes (el transportador y el prestador), a quién beneficia mutuamente.

Por ejemplo, consideresé el caso del transportador que insertar una cláusula en el contrato de volumen según la cual las “*partes ejecutantes*” – definidas de acuerdo con el artículo 1.6 de las RRotterdam – y sus agentes y empleados se pueden beneficiar de las cláusulas derogatorias aplicables al contrato de volumen. Ahora bien, en este caso, no se trata de resguardar una relación económica entre las partes sino de dar una protección mayor a los subcontratados, teniendo en cuenta la amplia libertad contractual en el contrato de volumen.

Las RRotterdam reconocen la validez de la cláusula de jurisdicción y de la cláusula compromisoria del contrato de volumen, y el artículo 68 permite accionar directamente contra las partes ejecutantes por los interesados en la mercancía.

Sin embargo, la cuestión que se plantea es saber si la cláusula de jurisdicción puede beneficiar, directamente, a una parte tercera (subcontratada) a través de la cláusula Himalaya⁵³⁸.

5. LA CLÁUSULA “HIMALAYA” EN LAS PÓLIZAS DE LA “BIMCO”

049. Para que la cláusula Himalaya pudiera ser admisible por la mayor parte de los Estados y asumiera una condición de cláusula genérica, en septiembre de 2010, la BIMCO y el IG (“*International Group of P&I Clubs*”) hicieron una revisión de la cláusula Himalaya incluida en el conocimiento de embarque, en el ámbito de la

⁵³⁷ Véase “*Questions and Answers on The Rotterdam Rules by The CMI international Working Group on the Rotterdam rules, versión de 10 oct 2009*”, a pps. 8ss en que se refiere lo siguiente:

« *Nothing in the Rotterdam Rules prevent the parties of the contract of carriage from agreeing on a “Himalaya clause” for the benefit of non-maritime performing parties or other persons who are not covered by article 4.1. The Rotterdam Rules leave the issue of liability of such persons including the validity of the “Himalaya clause” to national law and the issue is outside the scope of article 79* ».

⁵³⁸ Véase caso (jurisp) británica [1996] A.C.650, p. 666, [1996] 2 Lloyd’s Rep. p. 9 en que el tribunal exige que la cláusula Himalaya del conocimiento contenga la cláusula de jurisdicción y que se cita: « *...where the shipowner, held to be an independent contractor under a bill of lading issued by a charterer, was given the benefit of an exclusive jurisdiction clause in the bill of lading, the Himalaya clause of which mentioned, not only every defense, exception, limitation, condition and liberty applicable to the carrier, but also referred expressly to the jurisdiction clause.* ».

La jurisprudencia coreana admite una interpretación más amplia lo que dará más protección del fletante (armador) in *Pusan District Court, cit.*, in KIM, H., “*Korean ...*”, a pps. 438-440.

cuestión suscitada a propósito de la cláusula de jurisdicción y de la cláusula compromisoria⁵³⁹.

En los términos de esta nueva cláusula, se intentó alcanzar los siguientes objetivos: (1) Exonerar el transportador contractual (u otras partes actuando bajo su control o bajo su solicitud – empleados, agentes o subcontratados) de la responsabilidad contractual (cuando sea legalmente posible) y/o conferir a estas personas todos los derechos, límites, medios de defensa y excepciones relativas a la responsabilidad del transportador contractual; (2) Vincular a la otra parte contractual (designada por “merchant” y que incluye el cargador, el consignatario, el destinatario o cualquier porteador del conocimiento de embarque) a no demandar judicialmente a las personas mencionadas relacionadas con la actividad del transportador (empleados, agentes o subcontratados) y a indemnizar al transportador contractual en caso de hacerlo; (3) Asegurar que la cláusula es eficiente en la protección de sus beneficiarios, eligiendo al transportador contractual como responsable de garantizar esa protección en el contrato en relación a los terceros beneficiarios; (4) Asegurar la protección relativa a las operaciones de transporte de mercancías que no sean, necesariamente, ejecutadas a bordo del buque como, por ejemplo, las operaciones que se desarrollan antes del embarque o después del desembarque de la carga u otras operaciones del transporte multimodal.

⁵³⁹ <http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/ClubCircular1510>. La nueva cláusula Himalaya es la siguiente:

International Group of P&I Clubs/BIMCO Revised Himalaya Clause

(a) It is hereby expressly agreed that no servant, agent, direct or indirect subcontractor or other party employed by or on behalf of the Carrier, or whose services or equipment have been used in order to perform this contract (such persons so employed, or whose services or equipment have been used, hereinafter termed “Servant”) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee, receiver or other party to this contract (hereinafter termed “Merchant”) for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on the Servant’s part while acting in the course of or in connection with the performance of this contract.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty contained herein (other than Art III Rule 8 of the Hague/Hague-Visby Rules if incorporated herein) and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction or arbitration provision contained herein shall also be available and shall extend to every such Servant, who shall be entitled to enforce the same against the Merchant.

(c) (i) The Merchant undertakes that no claim or allegation whether arising in contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any Servant which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned or chartered by any of them any liability whatsoever in connection with this contract whether or not arising out of negligence on the part of such Servant. The Servant shall also be entitled to enforce the foregoing covenant against the Merchant; and

(ii) The Merchant undertakes that if any such claim or allegation should nevertheless be made, he will indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of sub-paragraphs (a)-(d) of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of the Servant who shall to this extent be or be deemed to be a party to this contract.

Desde 2000, los contratos-tipos de la BIMCO aplicables, entre otros, el *Conlinebill* (“*Liner Bill of lading*”) (véase anexo II), ya contemplaban, en su núm. 15, una “*cláusula Himalaya*”⁵⁴⁰.

El modelo *Conlinebill* (véase anexo II) se remonta a los finales de los años 70, y la versión revisada en 2000 le ha permitido seguir teniendo una gran aplicación en el transporte “*puerta a puerta*” (carga contenedorizada) o como conocimiento válido sólo para una parte del transporte⁵⁴¹ (“*through transport document*”). Este modelo ya contemplaba una versión no negociable – conocido por *Linewaybill* (“*Liner Sea waybill*”) - originario de finales de 1997 y que ha servido de modelo a la revisión.

Uno de los aspectos importantes en el nuevo modelo de 2000 ha sido aclarar que al transportador le competía, sólo, validar la recepción del número de contenedores y no su contenido. El conocimiento tendría, ahora, que ser verificado por el transportador (o el agente por el o en nombre del transportador) y por el capitán (o por el agente o en nombre del transportador).

Como se deriva de la letra (d) del *Conlinebill*, uno de los principales objetivos de la cláusula Himalaya es crear una “*relación contractual*” entre los interesados en la mercancía y los empleados, agentes o prestadores independientes del transportador

540

Conlinebill 2000 (véase anexo II) - Cláusula 15^a:

“15. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents

(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.

(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of Carriage.”

⁵⁴¹ “*Through transport*” es un tipo de transporte multimodal en que el transporte puede ser efectuado por el transportador contractual o por subcontratos, en el que el primero puede (o no) ser responsable por parte o por la totalidad del transporte. Al contrario, en el “*Multimodal transport*”, el transportador es responsable por la totalidad del transporte y, así, asume la responsabilidad por la actuación de los subcontratados. Las Reglas de UNCTAD/ICC hacen una referencia a este último como “*Multimodal transport operator*” (MTO). Véase JONES, P., “*Multimodal and Through Transport: What is the difference?*”, 2001, in Comprehensive resource for legal information on freight forwarding global logistics, ‘[Http://www.forwarderlaw.com/](http://www.forwarderlaw.com/)’.

contractual en los términos del contrato de transporte. Después, se pretende, igualmente, que en los términos de las líneas (a) y (c) y por la vía contractual, beneficiar a los terceros de la inmunidad. Para las personas que no sean parte de la relación contractual, la letra (b) viene a extender el régimen de responsabilidad del transportador a los terceros mencionados.

El cuadrado para las firmas utilizado en el *Conlinebill* 2000 (véase anexo II) está conforme a los requisitos del UCP 500⁵⁴² y, de esta forma, ha conseguido eliminar muchas de las cuestiones planteadas por las entidades bancarias para reconocer el endoso del conocimiento de embarque.

En esa ocasión, en el ámbito del transporte multimodal, los modelos BIMCO utilizados son el *Multidoc95* (“*Multimodal Transport Document*”) y el *Combinconbill* (“*Combined Transport Bill of lading*”) y, aunque menos conocido, el *BIMCO’s Blank Back Form of Liner Bill of lading* de finales de los años 70⁵⁴³.

Respecto al modelo *Linewaybill*, su revisión de 1997 siguió, igualmente, la intención de acomodar los sistemas ADS (“*automatic data processing systems*”) utilizados por los grandes operadores, ya que se hacía difícil utilizar y completar los conocimientos de embarque, entre otros, describiendo las condiciones de transporte a bordo del buque en el reverso del documento.

Este modelo desarrolla la utilización del “*sea waybill*” para ser comúnmente utilizado (en detrimento del conocimiento negociable), teniendo como reverso negociable el *Conlinebill* (véase anexo II).

Según el propósito de la BIMCO, debe, cada vez más, privilegiarse los documentos no negociables una vez que se simplifica la circulación de la mercancía, concretamente, cuando se trata del transporte de contenedores que exige una multitud de conocimientos por contenedor.

El *Linewaybill* tiene en miras el dicho “*through transport*”, es decir, el contrato de transporte unimodal que puede ser ejecutado solamente por el transportador contractual o por transportadores subcontratados, asumiendo el primero la responsabilidad por su parte o incluso, y supletoriamente, por las partes subcontratadas.

⁵⁴² UCP significa “*The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*” y es un complejo de reglas para la emisión de títulos de crédito y es utilizado por los bancos y en el comercio internacional en más de 175 países. El origen de este documento remonta a 1993 a través de la ICC (*International Chamber of Commerce*), y ha sido muy importante en la homogenización de las reglas utilizadas en la práctica. El UCP 500 es una versión de 1993 y la versión más reciente (UCP 600) fue aprobada en octubre de 2006 y entró en vigor en 2007. La importancia del UCP 500 (y del suplemento conocido por *UCP Supplement for Electronic Presentation (eUCP)*) se centró en la introducción de la figura del “documento de crédito electrónico”, creando los campos telemáticos “*format, definitions, presentation, originals and copies, and examination of electronic records*” bien como las definiciones más importantes para la seguridad del “*e.commerce*”.

⁵⁴³ El conocimiento no negociable que se articula con el *Combinconbill* es el *Combinconwaybill*. Así, en el transporte multimodal con segmento marítimo, se utilizan los pares FBL/FWB, *Combinconbill/Combinconwaybill* y *Multidoc95/Multiwaybill95*, consonante se trate o no de un conocimiento negociable, respectivamente.

Este modelo ha volcado el principio de la responsabilidad en el transporte marítimo, es decir, el transportador sólo es responsable por error o por negligencia durante la parte del transporte que es directamente ejecutada por sí (el transporte “*tackle to tackle*” de las RHaya).

Significa que la aplicación de este principio ha sostenido la versión del *Conlinebill* (véase anexo II) que es, sin embargo, distinto del modelo *Multidoc 95* (transporte multimodal) en que el transportador asume la responsabilidad por todo el transporte.

6. LA APLICACIÓN DE LA CLÁUSULA “HIMALAYA” EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM

050. Conviene, ahora, verificar la utilización de la cláusula Himalaya en el ámbito de las vigentes RRotterdam, bien se traduzca en una naturaleza estatutaria bien en una naturaleza contractual. El artículo 4 consagra una cláusula Himalaya – aunque no extensible a las partes ejecutantes no marítimas, entre otros, a los transportadores terrestres y sus subcontratados – que podrán, sin embargo, beneficiarse del estatuto de los convenios internacionales modales terrestres, como la CMR.

No obstante, hay Estados que aplican la ley nacional que, a veces, no concede idéntica protección a los transportadores terrestres lo que significa que se abre la hipótesis de optar por la continuación del régimen de las RRotterdam (o de los convenios marítimos) por los transportadores oceánico, incluso en tierra (como ocurrió, en los EUA como en el caso *Kirby 2004*), siempre que la legislación interna no sea considerada como un acervo de “*normas de aplicación necesaria*”⁵⁴⁴ (como ha ocurrido en el caso *Sompo Japan 2006*).

⁵⁴⁴ El concepto de “*norma de aplicación necesaria*” (o “*norma de aplicación inmediata*”) se basa en la existencia de normas de Derecho común cuya aplicación a situaciones “privadas” internacionales no depende del sistema de Derecho de conflictos del foro. Su originalidad es patente en el respaldo de orden público que incorporan y, consecuentemente, constituyen otra forma de regular las materias transnacionales. LIMA PINHEIRO las describe de la siguiente forma: “*As normas de aplicação necessária não constituem pois uma alternativa ao processo conflitual ou de regulação indireta, mas uma manifestação de um certo tipo de unilateralismo que coloca o problema do Direito aplicável em função de normas individualizadas*” (in PINHEIRO, L. LIMA, *Apontamentos sobre as Normas de Aplicação Necessária perante o Direito Internacional Privado Português e o artigo 21 do Código Civil de Macau* in ROA, año 60, janeiro 2000, pps. 23-48, a pps. 25-30).

A propósito de las “normas de aplicación necesaria” y como lo hemos expresado en el nuestro “*O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias*”, cit., 1996, a pps. 74-91 en el ámbito de la aplicación de los convenios internacionales y del Derecho nacional, la legislación interna sobre transportes marítimos podrá ser parte integrante del orden público del foro (si, en términos globales, se revela más favorable para los cargadores que los convenios vigentes) y, así, es una referencia de “límite mínimo” para los cargadores. En el caso de un conflicto positivo de aplicación del Derecho interno y de otro Derecho elegido por las partes se aplicaría la ley elegida, respetando, sin embargo, el límite mínimo. Actualmente, esta interpretación se hace perjudicada con la vigencia del Reglamento “Roma I”, tanto más que es muy discutible la utilización del orden público del foro que no sea reglamentado por la Unión Europea, como lo que se pasa en los casos de los trabajadores desplazados y los derechos de los consumidores. Así, la cláusula de jurisdicción del conocimiento no deberá ser incompatible con los convenios vigentes y con los reglamentos comunitarios aplicables, lo que significa que el orden público del foro (a que se refiere el

Por otro lado, en las RRotterdam, la figura del fletante (armador) de una carta de fletamento es sustituida por la “*parte ejecutante*”, aunque el artículo 68 límite los tribunales competentes a las acciones intentadas contra la parte ejecutante marítima.

De hecho, la norma que dispone sobre las cláusulas de jurisdicción establece que las acciones contra las partes ejecutantes marítimas sólo pueden realizarse en los tribunales en ella referidos, por la simple razón de que el lugar de recepción (para transporte y embarque) y de entrega de la mercancía (después el desembarque y transporte) puede no tener un enlace efectivo con la parte ejecutante marítima que ejerce sus funciones en la zona portuaria.

Si una parte ejecutante marítima es la responsable del daño en la mercancía, el cargador o el destinatario pueden accionar solidariamente contra el transportador contractual y la parte ejecutante marítima, aunque los interesados en la carga puedan intentar una acción directamente contra la parte ejecutante marítima para soslayar la exclusividad de la cláusula de jurisdicción del contrato de volumen.

Conviene saber si la parte ejecutante marítima puede beneficiarse de la cláusula de jurisdicción exclusiva para contestar la acción intentada solidariamente.

Sobre este tema, el artículo 71 de las RRotterdam viene a expresar el siguiente:

Artículo 71

Acumulación y traslado de acciones

1. Salvo que se haya concluido un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 o 72, de ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo suceso, dicha acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal determinado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 66 como en el artículo 68. De no existir tal tribunal, la

artículo 16 del “Roma I”) esta hermenéuticamente constreñido por el entorno del “Roma I”.

In MARQUES DOS SANTOS, A., *As normas de aplicação imediata no Direito Internacional Privado – esboço de uma teoria geral*, Almedina, Coimbra, 1990, vol. II, pps. 903, el autor se refiere a una norma del artículo 38 del “Decreto-Lei núm. 178/86, de 3 de julho” sobre el contrato de agencia o de representación comercial según la cual la legislación extranjera sólo sería aplicable si “*a mesma se revelar mais vantajosa para o agente*”, funcionando, en este caso, la ley portuguesa como “*ley de aplicación inmediata*”, buscando, sin embargo, el contenido de la ley extranjera aplicable para hacer una comparación lo que “*não é habitual nas normas de aplicação necessária*”.

Véase, igualmente, la sentencia de la *Cour de Cassation*, Ch. Comm., 16/03/2010 y, en particular, el comentario en *Il Diritto Marittimo*, vol. I de 2010. Esta sentencia es muy clara y bien fundamentada y trata, entre otros, de las normas de aplicación necesaria. Los temas en general son los siguientes: *Trasporto di merci – Misure di embargo che ne impediscono la consegna a destinazione – Convenzione di Roma del 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni commerciali – Legge straniera – Legge di applicazione necessaria – Effetto (con nota di PIERRE DELEBECQUE)*.

Es por esta vía que la legislación interna norteamericana puede, en ciertas circunstancias, ser considerada de “aplicación necesaria” y prevalecer sobre el régimen multimodal de las RRotterdam que no excepcionan la aplicación de las normas nacionales imperativas al contrato (tan solamente, las de los convenios internacionales merecen acogida).

acción podrá ejercitarse únicamente ante un tribunal designado conforme a lo previsto en el apartado b) del artículo 68, de existir alguno.

2. Salvo cuando exista un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 o 72, un porteador o una parte ejecutante marítima que ejercite una acción declarativa de la inexistencia de responsabilidad o cualquier otra acción que prive a una persona de su derecho a elegir el foro con arreglo a lo previsto en los artículos 66 o 68, deberá retirar dicha acción a instancia del demandado, una vez que éste haya elegido un tribunal con arreglo a lo previsto en los artículos 66 o 68, según cuál sea aplicable, ante el que pueda volverse a ejercitar la acción.

De acuerdo con este precepto, la cláusula de jurisdicción del contrato de volumen, cuando es exclusiva, según los artículos 67 y 72, puede, también, beneficiar a la “*parte ejecutante marítima*”, en caso de acción solidariamente intentada.

Ahora, lo que parecería adecuado sería que el “*transportador actual*” asumiera las obligaciones contractuales y que, por esa vía, pudiera venir a beneficiarse de los medios de defensa y de la limitación de la responsabilidad del transportador. En cambio, el transportador actual no podría excepcionar la competencia invocando la cláusula de jurisdicción del conocimiento por no ser él parte en el contrato de volumen.

En cuanto a las partes ejecutantes, las RRotterdam no dan respuesta y, de este modo, habrá grandes dudas sobre la eficacia de la cláusula de elección de “*foro*” cuando la cláusula Himalaya sea invocada⁵⁴⁵.

El transportador contractual puede insertar una cláusula Himalaya para proteger a la parte ejecutante (marítima o no marítima) y una cláusula de indemnización circular⁵⁴⁶ (*The Circular Indemnity Clause*) para impedir una acción directamente contra la parte ejecutante⁵⁴⁷. Sin embargo, esta cláusula no puede, por sí sola, impedir a los otros interesados en la mercancía (que no el cargador) que intenten una acción directamente contra las partes ejecutantes y de ahí la necesidad imperiosa de la utilización de la Himalaya.

⁵⁴⁵ Excepto cuando se tome una interpretación amplia de la inserción de una cláusula Himalaya en el contrato de volumen que contenga una cláusula de jurisdicción o compromisoria, como se hace con la justicia coreana.

⁵⁴⁶ En los términos de la “*Circular Indemnity Clause*”, el cargador renuncia a demandar a los agentes del transportador, empleados, empresas de estibadores, operadores de las terminales y subcontratados. En el caso que así no sea (es decir, de demanda), el cargador indemnizará al transportador de todas las consecuencias de la demanda.

⁵⁴⁷ Véase TETLEY, W., *Marine cargo claims*, Thomson Carswell, 4 ed. , 2008, pps 2461 que expresó:

« *The Australian courts have also given efficacy to the Circular indemnity extension to the Himalaya clause, by allowing a carrier to intervene in an action brought by a cargo owner against one of the carrier's action on the ground that by proceeding with the action, the cargo owner was in breach of the provision in the bill of lading pursuant to which he undertook not to make any claim against subcontractors*».

Así, esta cláusula tiene por objeto exonerar o limitar la responsabilidad de otras personas (que no el transportador contractual) que pueden beneficiarse de los medios de defensa, de la limitación de responsabilidad y de la cláusula de exoneración del transportador.

Se admite, todavía, que la actuación culposa (*"faute lourde"*) de la parte ejecutante pueda neutralizar estas cláusulas (en específico, la Himalaya), haciendo claudicar las defensas, aunque se pueda contraponer que no hay una relación contractual entre el interesado en la mercancía – que intenta la acción – y la parte ejecutante.

En el caso del contrato de volumen, se demanda una mayor culpa del agente, es decir *"culpa grave"* o, dicho de forma más precisa, cuando concorra una actuación con dolo eventual (*"faute inexcusable"*), para tener el efecto de neutralidad de la cláusula derogatoria de forma idéntica a la limitación de la responsabilidad del transportador lo que aconsejaría que el grado de culpa exigido fuese idéntico. Desde esta óptica, se exigiría una actuación con culpa grave por la parte ejecutante para neutralizar la cláusula Himalaya.

Así, la parte ejecutante marítima puede acogerse en las RRotterdam siempre que cumpla las condiciones del artículo 19.1 o, no siendo así, someterse al Derecho común y puede beneficiarse de la cláusula derogatoria del contrato de volumen a través de la cláusula Himalaya convencional. Al revés, la parte ejecutante no marítima está, de inicio, excluida de la aplicación de las RRotterdam, aplicándose, por ejemplo la CMR y el régimen *Carmack* en los Estados Unidos, aunque hayamos defendido que, eventualmente, el artículo 61 les pueda ser, igualmente, aplicado. Por otro lado, la cláusula Himalaya no prevalece sobre las *"normas de aplicación necesaria"*, que tanto pueden tener su origen en fuente interna como en fuente internacional.

En el caso *Kirby*, la jurisprudencia estadounidense ha decidido que la cláusula Himalaya del conocimiento combinado era válida siempre que la acción fuese intentada contra el transportador ferroviario, o sea, el *COGSA DE 1936* era extensible al transporte terrestre, aunque en el caso *Sompo* esta decisión no haya sido la elegida, por lo menos, con las mismas consecuencias⁵⁴⁸. En este caso, se

⁵⁴⁸ Caso (jurisp) *Sompo Japan Ins. Co. of America v. Union Pacific R. Co.*, 10/07/2006, 456 F.3d 54, 56 (2nd Cir. 2006). De forma breve:

« Plaintiff, *Sompo Japan Insurance Company, as subrogated underwriters of a cargo owner's claim with respect to a shipment of thirty-two tractors from Tokyo, Japan to Swanee, Georgia, brought suit in the Southern District of New York against defendant, Union Pacific, the rail carrier for the land portion of the journey, for the full value of the tractors which were damaged when the train derailed. The bills of lading were "intermodal" "through" bills. Hence, they covered the entire journey, including ocean and rail carriage. The bills of lading included a "period of responsibility clause" extending COGSA's package limitation to the carrier "whether the loss or damage to the Goods occurs at sea or not" and a "Himalaya clause" extending protections and limitations contained in the bill of lading to third party carriers. The district court granted partial summary judgment in favor of the defendant, giving effect to the contract of carriage incorporating the COGSA limitation of US\$500 per tractor, for a total amount of US\$16,000. Plaintiff argued on appeal that the Carmack Amendment governed defendant's liability and, accordingly, that defendant was liable "for the actual loss or injury" to the tractors (US\$479,500). The Interstate Commerce Act ("ICA") applicable to railroads did not initially address liability for cargo damage. The*

preguntaba si la cláusula Himalaya del transporte combinado podría predominar sobre el régimen *Carmack* que es aplicable al transportador ferroviario. Aquí, el *COGSA DE 1936* inserto que la cláusula sería un mero “*termo contractual*” y que no podría aplicarse *ex proprio vigore*, contrariamente al *Carmack*. Más recientemente, el caso *Regal Beloit 2010* ha venido a reponer la jurisprudencia *Kirby* de prevalencia de la cláusula Himalaya⁵⁴⁹, incluso en el segmento terrestre.

En un contrato de volumen con una cláusula Himalaya, si la acción es intentada contra el transportador no marítimo, el artículo 26 de las *RRotterdam* no es aplicable toda vez que no se trata de una parte ejecutante marítima y, así, la acción estará sometida al régimen imperativo terrestre (CMR, por ejemplo) que se aplica como “*norma de aplicación necesaria*” y, como tal, la cláusula no puede contrariar este régimen.

Carmack Amendment to the ICA imposed a strict liability standard upon rail carriers. Regarding limitation of liability, the ICA permits a carrier to limit its liability only to a value established by written declaration of the shipper or by a written agreement between the shipper and the carrier.»

Y más adelante:

«In an issue not considered previously in the Second Circuit, the Court ruled that the Carmack Amendment applied to the domestic rail portion of a continuous intermodal shipment of goods, shipped under a through bill of lading, originating in a foreign country for a destination in the United States. Noting there was a split among the circuits on this issue, the Court traced the legislative history of the Carmack Amendment and determined that it was the intent of Congress that the statute should apply to the domestic inland portion of a foreign shipment regardless of the shipment’s point of origin. Recognizing that both the Carmack Amendment and COGSA applied to the domestic interstate leg of the shipment, the Court ruled that the Carmack Amendment superseded COGSA. The Court cited well-established Second Circuit precedent holding that since COGSA applied to the rail carriage as a matter of contract (period of responsibility and Himalaya clauses), it did not have the force of a statute. Therefore, the Court determined that COGSA must yield to the Carmack Amendment, which was a federal statute. Accordingly, the rail carrier’s liability was governed not by COGSA but by the Carmack Amendment.»

Véase HOLMES, W., *Risk allocation in the international importation of cargo into the U.S via sea and rail: A critical evaluation of Sompo Japan Ins.Co. of Am. V Union Pac. R.R. Co in JIML 2006*, a pps 378-392.

⁵⁴⁹ Caso (jurisp), *Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., Et Al V. Regal Beloit Corp.*, 21/06/2010, US Supreme Court (in 130 S. Ct. 2433, 2438-49 (2010) y JIML 2010, pps. 184-185, Obs. SCHOENHAUM, T.). Una sentencia anterior (*Rexroth Hydraudyne B. V. v. Ocean World Lines, et al*, 2008 WL 4810069 (2nd Circuit 2008)) tenía ya considerado que los transportadores oceánicos podrían continuar a aplicar el *COGSA*, aún que en segmentos terrestres (en este caso, la OWL y la Cosco). Véase igualmente el comentario sobre esta última sentencia de BLOCK, S., *Son of the Sompo Japan Slip-Up: Second Circuit holds COGSA governs ocean carrier and NVOCC liability for inland loss*, 01/11/2008 y en BLOCK, S., *By land or by sea. A comparison of the fundamentals of the Carmack and COGSA liability regimes*, paper presented at The Transportation Lawyers Association, 29 of april of 2009 in “*Comprehensive resource for legal information on freight forwarding global logistics*”, ‘[Http://www.iforwarderlaw.com/library/](http://www.iforwarderlaw.com/library/)’. La aplicación del *Carmack Ammendment* al transporte terrestre como norma de aplicación inmediata justificaría que los cargadores firmasen a dos tipos de contratos con distintos regímenes de responsabilidad: con el transportador marítimo y con los terrestres. Esta última consecuencia puede poner otra limitación a las *RRotterdam* que se verían progresivamente constreñidas a aceptar este tipo de limitaciones en los EEUU. Véase FORCE, R., *The Regal-Beloit decision: what, if anything, would happen to the legal régime for multimodal transport in the United States if it adopted the Rotterdam Rule* in *Tulane Maritime Law Journal*, New Orleans, USA, núm. 36, 2012, a pps. 685-706.

Por ejemplo, en un contrato de volumen para el transporte de una determinada mercancía entre China y Estados Unidos, constituido por un segmento de transporte por carretera, uno marítimo y otro ferroviario, habiéndose producido el daño en este último, incluso existiendo cláusulas derogatorias en el contrato de volumen, los interesados en la mercancía pueden intentar una acción contra el transportador ferroviario (tal como previsto por el régimen *Carmack*) soslayando la derogación, siendo el régimen interno el aplicable como “*norma de aplicação necessária*”, tal como en el caso *Sampo Japan*.

Veamos ahora el caso de la aplicación del Convenio de Budapest para transporte interior por vías navegables. Este Convenio prevé la emisión de una carta de transporte individual y, por eso, puede darse un conflicto entre la cláusula derogatoria del contrato de volumen y aquella, siempre que el destinatario de la carta de transporte y del contrato de volumen coincidan.

Igualmente en el caso de que el destinatario acepte la cláusula derogatoria del contrato de volumen, de conformidad con el artículo 80.5 de las *RRotterdam*, aún así, puede intentar una acción directamente contra el transportador interior, de acuerdo con el Convenio de Budapest siempre que el daño haya ocurrido en ese segmento, eludiendo la cláusula derogatoria.

Finalmente, en el transporte aéreo: si un transportador aéreo es una parte ejecutante después, y el segmento marítimo, puede ser clasificado como “*transportador*” de acuerdo con el Convenio de Montreal siempre que una carta de transporte aéreo sea emitida individualmente y que la persona que figura en dicha carta sea el destinatario del contrato de volumen.

Concluyendo: cuando el “*transportador no marítimo*” esté sometido a otras “*normas de aplicación necesaria*”, tanto a nivel nacional como internacional, no se podrá aprovechar de la cláusula Himalaya.

Tomemos, finalmente, un ejemplo complejo de un transporte multimodal de mercancía entre Madrid y Chicago (Madrid-Sines-Montreal-Chicago), con los siguientes seis distintos segmentos y regímenes: (1) La *CMR* regula el transporte terrestre entre Madrid y Sines; (2) El conocimiento de embarque regulará la responsabilidad sobre la mercancía en el puerto de Sines hasta su embarque en el buque; (3) Las *RHaya/RHaya-Visby* regularán el segmento marítimo Sines-Montreal; (4) El conocimiento de embarque regulará la responsabilidad sobre la mercancía en el puerto de Montreal hasta al embarque en el tren; (5) El régimen interno imperativo canadiense regulará la responsabilidad sobre la mercancía hasta la frontera con los Estados Unidos; (6) El régimen *Carmack* (o el *COGSA*, en función de la jurisprudencia) regulará la responsabilidad sobre la mercancía en el segmento ferroviario norteamericano.

En la vigencia de las *RRotterdam* y considerando que España, Portugal, Canadá y Estados Unidos son partes contratantes, el Convenio regularía todo el transporte, aplicándose en las zonas portuarias y, en los segmentos terrestres, prevalecerían los Convenios Internacionales modales aplicables (como la *CMR*).

Sin embargo, en el caso de que ni Canadá ni Estados Unidos sean signatarios de un convenio internacional modal (del tipo CMR o COTIF-CIM), los regímenes internos sólo prevalecerían como acervos de “*normas de aplicación necesaria*” (ya que el artículo 26 prevé la posibilidad de la aplicación de los convenios internacionales en detrimento de las RRotterdam pero no de las leyes internas).

En cuanto a la extensión de los medios de defensa y de la limitación de responsabilidad del transportador a terceras personas que actúan en su nombre, bajo su control o su solicitud, se concluye que las “*partes ejecutantes marítimas*” sólo se podrán prevalecer de lo dispuesto en el núm. 1 del artículo 4 para el transporte “*imperativo*”, teniendo cabida en los contratos de volumen la inclusión de las cláusulas tipo “Himalaya” para producir en hecho idéntico pues, una vez más, se reafirma que los contratos de volumen de naturaleza derogatoria deben ser “*construidos de raíz*”.

7. LA POSIBILIDAD DE ACCIÓN DIRECTA CONTRA LA “PARTE EJECUTANTE MARÍTIMA”

051. Otra hipótesis de protección de los interesados en las mercancías sería que la ley posibilitase una acción contra el transportador actual, o sea, contra el transportador responsable por el período en que ha sucedido el daño.

Esta posibilidad deriva del régimen del transporte aéreo (artículo II y V del Convenio de Guadalajara) que ha sido extendido a las RHamburgo (artículo 10.2), a la CMNI (artículo 4.2), al Convenio de Montreal (artículo 39) y a las RRotterdam (artículo 19).

Las RRotterdam transformaron y extendieron el “*transportador actual*” de las RHamburgo, ahora bajo la forma de “*parte ejecutante marítima*” que incluye los subtransportadores que son parte en la ejecución del transporte, como prestadores de servicios independientes que ejecutan cualquiera de las obligaciones contractuales del transportador relativas a las mercancías durante el segmento marítimo del transporte.

En términos prácticos, la susceptibilidad de accionar judicialmente de forma directa contra una parte ejecutante marítima resolvería gran parte de los problemas que se plantean en la protección de terceros en el contrato de transporte en cuanto a las reclamaciones sobre el deterioro en la carga.

Los interesados en la carga que, normalmente, pretenden efectuar las reclamaciones contra uno o más intervinientes de la cadena logística y cuyos medios son fácilmente localizables en el arco espacial del transporte, podrían actuar judicialmente contra cada uno de ellos en función de su responsabilidad en el segmento respectivo.

En consecuencia, la posibilidad de la proposición de una acción judicial directamente contra la parte ejecutante marítima puede ofrecer a la parte reclamante hasta cuatro

diferentes tipos de jurisdicciones, de acuerdo con el artículo 68 de las RRotterdam⁵⁵⁰ y, como alternativa, la opción, por acuerdo de jurisdicción, en los términos del núm. 2 del artículo 67.

De esta forma, la identificación del transportador – tan importante en las RHaya – pasaría para un plan secundario una vez que no interesa su calidad mientras sea parte en el contrato como transportador efectivo.

La propuesta de la acción judicial contra la parte ejecutante marítima exige el cumplimiento de los siguientes supuestos: (1) la subsunción de los diversos intervinientes a las definiciones constantes del núm. 6 y del núm. 7 del artículo 1 (“*parte ejecutante*” y “*parte ejecutante marítima*”); (2) Que se inste en el territorio de un Estado contratante y en los términos de la letra (a) del núm.1 del artículo 19 ; y (3) Que el evento dañoso ocurra durante el período de responsabilidad de la parte ejecutante marítima en los términos de la letra (b) del núm. 1 del artículo 19.

La letra (b) del núm. 1 del artículo 19 ofrece al perjudicado la posibilidad de opción entre tres definiciones del período de responsabilidad de la parte ejecutante marítima. Relativa a la que consagra el segmento del transporte se configura la más adecuada para los subportadores que sean demandados. En lo que respecta al levantamiento y guardia de las mercancías ha de ser, esencialmente, dirigida a los almacenistas, aunque también pueda ser aplicada a los subportadores. Finalmente, la última ha de ser dirigida contra las personas que ejecutan las obligaciones contractuales relativas a la carga, sin que se constituyan depositarios o aseguren la guardia de las mercancías, como es el caso de los estibadores, las empresas de trasiego o de transbordo y el personal de los remolques y del amarre.

Si los tres supuestos acumulativos concurren, el régimen de responsabilidad del transportador se aplica a la parte ejecutante marítima aunque no se pueda declarar, que la posición jurídica de uno y de otro sea idéntica.

Desde luego tan solo porque el transportador es parte en contrato con el cargador y el destinatario y, por eso, el perjudicado con interés en la carga puede no tener ninguna relación contractual con la parte ejecutante marítima. Las RRotterdam vuelven aplicable el régimen de la responsabilidad contractual a la extracontractual, en los términos del artículo 79. Dado que el período de responsabilidad y las obligaciones ejecutadas por la parte ejecutante marítima se diferencian, muchas veces y significativamente, de las que se aplican al transportador⁵⁵¹.

Por fin, si el transportador, en los términos del contrato, asume otras obligaciones, acepta límites de responsabilidad más elevados o un catálogo de responsabilidades

⁵⁵⁰ Los tribunales competentes del artículo 68 consagran las que constan en el artículo 66, pero podrán ser distintas en función del caso concreto. El artículo 68 dispone, como posibles, los tribunales del domicilio de las partes ejecutantes marítimas, de los actuales puertos de carga y de descarga de la parte ejecutante marítima, o del puerto donde la parte ejecutante marítima desarrolla sus actividades respecto a la mercancía.

⁵⁵¹ La identidad de funciones podrá darse cuando un transportador (que sea un NVOCC) subcontrate la ejecución de todo el contrato de transporte, exclusivamente, a una parte ejecutante marítima.

añadidas a las que están previstas en las RRotterdam, la parte ejecutante marítima habrá de vincularse de forma expresa a las nuevas obligaciones y responsabilidades (núm. 2 del artículo 19).

El perjudicado tendrá que probar que el evento que ha provocado la pérdida, el daño o el retraso en las mercancías ha ocurrido durante el período de responsabilidad de la parte ejecutante marítima, como única forma de poder obrar directamente contra la parte (véase artículos 19.1 (b) y 17.1. de las RRotterdam). Cabrá a esta probar que el evento no deriva de culpa suya ni de actos u omisiones de cualquier persona que desempeñe las obligaciones contractuales del porteador. En cambio, le cabrá probar que una o más de las causas de exoneración del porteador han contribuido a (o han causado) la pérdida, daño o retraso en las mercancías (véase el artículo 17.3).

Si el evento es desconocido, la parte ejecutante marítima seguirá como responsable frente al perjudicado por los daños en la mercancía. Sin embargo, si la parte ejecutante marítima consigue exonerarse de su responsabilidad, la prueba pasa, de nuevo, a recaer en el perjudicado que intentará probar que la parte es responsable al amparo de las causas contempladas en los artículos 17.4 e 17.5 de las RRotterdam.

A pesar de ser la parte ejecutante marítima responsable por el incumplimiento de las entidades que desempeñan tareas al amparo de las competencias en ellas delegadas, eso pasa respecto a los errores del transportador, de sus empleados, de sus agentes o de otras partes ejecutantes marítimas, aunque esos errores hayan contribuido a los daños durante su período de responsabilidad (véase el artículo 19.1 (b)).

Suponiéndose, por ejemplo, que, durante una operación de transbordo de contenedores (*transshipment*) de un buque nodriza para un *feeder*, el lastre del mismo haya sido mal calculado y el buque se escora cayendo diversos contenedores al agua; el perjudicado puede responsabilizar al transportador, al propietario del buque nodriza (subtransportador), a la empresa operadora de la grúa o del pórtico y al propietario del buque *feeder*, probando, apenas, que la operación y el daño ha ocurrido durante el período de responsabilidad de cada uno de ellos.

En esta situación, el transportador será responsable por el incumplimiento causado por los actos u omisiones de los empleados y de la tripulación del propietario del buque (véase el artículo 18. (a), (b) y (c)), considerados una “*parte ejecutante marítima*” (véase el artículo 19.3). Naturalmente, que el propietario es el principal responsable ya que el incumplimiento del deber de cuidado resulta de la actuación de la tripulación del buque.

Al revés, de inicio, las otras partes ejecutantes marítimas – la empresa operadora de la grúa o del pórtico y el propietario del *feeder* – no serán responsables por la actuación negligente de la tripulación del buque nodriza pero, asimismo, una vez accionados, tendrán que probar que la causa del accidente no ha resultado de culpa suya o de sus empleados⁵⁵².

⁵⁵² El régimen de responsabilidad del porteador (extensible a las partes ejecutantes marítimas) incorpora, en artículo 17.3, una lista de causas de exoneración en beneficio del transportador que pueden operar total o parcialmente, consonante al caso en concreto. Al reclamante cabrá probar que el daño se dio durante el

A veces, es compleja la prueba de que el daño ha ocurrido durante el período de responsabilidad del transportador, pues el perjudicado tendrá que probar que la mercancía estaba en buenas condiciones al inicio de aquel período y que estaba dañada en su término/fin. Siempre que el transporte esté compuesto por segmentos terrestres, es poco probable que la mercancía sea inspeccionada antes y después del modo marítimo.

Se trata de una *prueba diabólica* para el perjudicado toda vez que ha de probar que la mercancía estaba en buenas condiciones al inicio del período de la responsabilidad de la parte ejecutante marítima y, por otro lado, esta parte exigirá, ciertamente, al perjudicado la prueba que el daño ha ocurrido durante aquel período, tanto más que sólo se ha verificado el aspecto exterior del contenedor.

El perjudicado tiene, seguramente, la alternativa de dirigir su reclamación contra el transportador, teniendo en cuenta que las RRotterdam permiten que los terceros accionen judicialmente, ya que también es responsable por el incumplimiento de una parte ejecutante (véase el artículo 18). Y, en este caso, es suficiente probar que el daño ha ocurrido durante el transporte, o sea, que la mercancía estaba en buenas condiciones al inicio del segmento terrestre.

Cuando una parte ejecutante marítima es responsabilizada, el transportador es igual y solidariamente responsable (véase el artículo 20.1) lo que significa que el perjudicado tiene el derecho de reclamar, de cada uno de ellos, el valor de la indemnización requerida hasta al límite de la responsabilidad, pero no podrá recibir más que aquel valor (véase el artículo 20.2)⁵⁵³.

El concepto de parte ejecutante marítima en las RRotterdam es uno de los institutos jurídicos más importantes con miras a la homogeneización del Derecho, y tal vez uno de los mejor conseguidos, pues ha evolucionado, con pasos firmes y pequeños, de las RHamburgo y de la práctica comercial como necesidad para obstaculizar a la responsabilidad aquiliana, cuestión esta que se colocó, desde siempre, en relación a las RHaya.

Las partes ejecutantes marítimas suelen, así, beneficiarse de las defensas del transportador en la estricta medida en que pueden ser directamente accionadas judicialmente, en los mismos términos que el transportador para el período del transporte bajo su responsabilidad, en cuanto al régimen imperativo de las RRotterdam.

período de responsabilidad del transportador (artículo 17.1) que podrá exonerarse si prueba que una o más de las causas contribuyeron al daño. Sin embargo, en este caso, la empresa que opera la grúa no podrá hacerlo con base en la citada lista y, por eso, en la calidad de entidad “para-contractual” habrá que probar que el daño no es imputable a su culpa, lo que es una prueba más difícil que a la que estaría sujeto por el régimen aquiliano. La lista de exoneraciones aprovecha a la parte ejecutante marítima pero, en el caso de la responsabilidad solidaria con el transportador contractual, la prueba de la *maritime performing party* es bastante más exigente.

⁵⁵³ El derecho de retorno entre el porteador y las partes ejecutantes marítimas (y vice-versa) recompone la responsabilidad de cada una de las partes. Sucede que, entre ellas, habrá, igualmente, que introducir los contratos bilaterales, es decir, y como ejemplos, la carta de fletamento o el conocimiento de embarque, el contrato con la empresa de estibadores, y el contrato de depósito de la mercancía.

Pero, en caso del régimen no imperativo o derogatorio permitido por las RRotterdam, la parte ejecutante marítima sólo se vinculará cuando lo haga expresamente, lo que significa que, también a tal efecto, es indispensable la inserción de una cláusula Himalaya en el contrato de transporte para la protección de terceros y para dar uniformidad al contrato *erga omnes*, es decir, para todas las partes intervinientes en el transporte.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

LA (DES) UNIFICACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. UN NUEVO DESAFÍO PARA LA CARGA EN CONTENEDOR.

PRIMERA. UN NUEVO PARADIGMA PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

En la actualidad, el transporte marítimo internacional de mercancías vive una aguda crisis de falta de homogeneidad de las disposiciones aplicables debido a la vigencia de la heterogénea reglamentación de Derecho uniforme con distintas partes y, especialmente, por la verdadera proliferación de Derechos internos y de límites de responsabilidad. No obstante, se constata una cierta similitud en la regulación en los países de la Unión Europea, pues en casi todos ellos están en vigor las Reglas de Haya, modificadas por los Protocolos de Visby y SDR.

Para Portugal, en tanto se decide sobre la vinculación a las RRotterdam, resulta adecuado promover la adhesión a dichos protocolos. A su vez, no es deseable ni oportuno que se vincule a las Reglas de Hamburgo, inspiradas fuertemente por los países cargadores a finales de los años 70, que son hoy puestas en tela de juicio por la generalidad del tráfico, debido a su estructura jurídica y, en particular, por la mayoría de los países transportadores. Estos han manifestado, desde siempre, grandes reservas al régimen de responsabilidad propugnado, paradójicamente, por los propios países cargadores que no son partes en las RHamburgo. Constituyen partes de éste Convenio sólo veintidós países y no se prevén, a corto plazo, nuevas adhesiones o ratificaciones, si bien en Francia, así como en Italia, el problema merece, en este momento, algún desarrollo.

La Comunidad internacional, en general, defiende hoy el régimen de las Reglas de Haya con adaptaciones, específicamente, en los límites de responsabilidad (versión SDR) lo que podrá llevar a que se importen los propios límites cuantitativos de las Reglas de Hamburgo.

Las encuestas de opinión (diciembre 94) solicitadas por la Comisión Europea (DG VII) a la empresa especializada “*MERCER, Management Consulting*” han demostrado una relativa indiferencia en relación a la necesidad de aprobación de las Reglas de Hamburgo. Hecho al que no es ajena la redacción de su artículo 5 que genera enorme inseguridad jurídica y suele ser un factor susceptible de elevar los costes del seguro marítimo, repercutiéndose en los propios cargadores.

Si bien Alemania y Francia han participado activamente en los trabajos de la Conferencia Internacional que ha aprobado las Reglas de Hamburgo, aún no han procedido a su ratificación. Además, la doctrina predominante en los países occidentales suele criticar duramente la estructura general de aquellas Reglas, sea porque el régimen de la presunción de culpa no se compagina, a grandes rasgos, con el sistema de casos exceptuados; sea porque el régimen del transporte marítimo exigirá siempre diferencias considerables en relación a los demás transportes, sobre todo en sede de responsabilidad. Y el Convenio de Hamburgo se ha inspirado decisivamente en los Convenios relativos al transporte aéreo, cuyos riesgos inherentes al período y condiciones de transporte son, sin duda, completamente distintos.

De igual modo, las más recientes encuestas del Comité Maritime International suelen sugerir la renovación de las Reglas de Haya como solución futura para su armonización con algunos institutos consagrados en las Reglas de Hamburgo: el transporte en la cubierta, el transporte de animales vivos, los momentos de *prise en charge*, el transportador sucesivo y la limitación de la responsabilidad de los agentes.

Parece importante retener una frase de NUBUPKO de la Universidad de Niamey (Níger) que en septiembre de 1989, en un artículo en la revista *“Droit Maritime Français”*, núm.486, declaraba:

“A une période où chaque Etat se préoccupe de l’essor ou de l’expansion de son pavillon national, il paraît salutaire à tous de rester attachés à la Convention de Bruxelles. Avec elle au moins, on sait ce qu’on perd.”

Esta reflexión puede ser muy útil para la evolución en Portugal del régimen jurídico del transporte marítimo que comenzó en 1986 y que, en nuestra opinión, sigue una vía que no es la más adecuada para el transporte marítimo en la actualidad. Además, nos permite afirmar que en un país marítimo por naturaleza, la obra empezada ha sido una acción aislada y sin visos de continuidad, un voluntarismo de algunos (pocos) académicos y políticos, sin un entorno más global e indispensable en la época del “transporte telemático”.

Aunque si tal idea no se aceptase y “las cosas del mar” sólo despertaren el interés a algunos, no se debe perder la riqueza de la obra jurídica ya empezada y que, en homenaje al Decano MARIO RAPOSO, en Portugal se pueda llegar a elaborar en el futuro una Ley de la Navegación Marítima, similar a la LNM, que es indispensable para una progresiva uniformidad del Derecho internacional.

Lo que es más importante en el entorno marítimo es el reconocimiento por cada uno de los países de la condición de subsidiariedad de los Convenios Internacionales sobre la materia y no una operatividad absoluta de todos ellos. La Exposición de Motivos de la LNM es muy esclarecedora en este aspecto, que es previo a la elección de la vinculación a cada instrumento internacional.

SEGUNDA. UN NUEVO ESTATUTO DEL PORTEADOR Y SU POSIBLE EXTENSIÓN A LAS PARTES EJECUTANTES MARÍTIMAS

El régimen de responsabilidad del porteador en las RRotterdam comprende la eliminación de la culpa náutica, el acotamiento parcial de la exoneración por incendio y otras correcciones en materia de la carga de la prueba entre las partes en litigio. Entre las innovaciones se encuentran las situaciones en que el porteador sea sólo parcialmente responsable. En muchos casos, es muy difícil probar en qué medida el daño fue ocasionado por el porteador. En la solución aportada por el Convenio, aún en los casos en que deba asumirlo en su totalidad, el porteador será responsable del daño solamente en la medida en que contribuyó a él, indicando, en su defensa, en qué medida el cargador resulta responsable.

Actualmente, la limitación de la responsabilidad en el Derecho marítimo suele consagrarse de dos modos: la limitación general de la mayoría de los créditos marítimos (basado en el valor del buque al final del viaje, su tonelaje – Convenio de Londres de 1976 - o un mix – combinación de los dos – como en los EEUU) y la limitación legal que incumbe al porteador.

En cuanto a la responsabilidad del porteador, sus límites cuantitativos en las RRotterdam son de 875 SDRs por kilo y 3 SDRs por unit or package. Límites cuantitativos que son sustancialmente más elevados que los previstos en las RHamburgo (respectivamente, 835 SDRs y 2,50 SDRs) y que los establecidos en el Protocolo SDR (respectivamente, 666,67 SDRs y 2 SDRs).

Los artículos 59.1 y 2 de las RRotterdam siguen las RHamburgo en la ampliación de la noción de bulto y la posibilidad de responsabilizar al porteador por el incumplimiento de todas las obligaciones (y no solamente de los daños). La regla general de limitación, en el capítulo 12 de las RRotterdam, suele estar en consonancia con los demás Convenios: (1) a los cargadores se concede la posibilidad de no ser perjudicados con la limitación de responsabilidad de los porteadores; (2) los límites se fijan por bulto o por kilo y cumplen el doble estándar de las RHamburgo (incluyendo los vehículos en el concepto de unit o package) y suelen considerarse los que han sido reclamados concretamente y no los que se han mencionado en el conocimiento de embarque; (3) la limitación no es aplicable a los que actúen dolosamente y; (4) las RRotterdam no van a afectar los convenios que regulen la limitación global de responsabilidad de los propietarios de buques y equipados (como los navieros, en general).

La extensión de la responsabilidad del porteador (y de sus defensas) a las partes ejecutantes, particularmente, las marítimas, es una innovación de gran utilidad que viene a incrementar la responsabilidad del transportador “efectivo” que se ha materializado con las RHamburgo. Los artículos 18 y 19 se encargan de ampliar la responsabilidad del porteador a otras personas que operan con él y a las partes ejecutantes marítimas, por incumplimientos de cualquiera parte ejecutante. El cargador podrá también demandar a la otra parte ejecutante específica, que sea tercera en el contrato de transporte, siempre que se incluya en la actividad.

Las RRotterdam extienden las obligaciones del porteador a las partes ejecutantes marítimas y amplían su aplicación a otras personas. Cuando los porteadores no siguen el régimen imperativo del Convenio (como en el caso del contrato de volumen derogatorio) o cuando las partes principales no se encuentren regidas por el Convenio (o sea, cuando es necesario determinar la responsabilidad entre los porteadores), no deberá haber una extensión a terceros sin su expresa aceptación. También la posibilidad de que el cargador demande a la otra parte, que no sea el porteador principal, deberá ceñirse la aplicación de las RRotterdam a todos los intervinientes, sin derogación, aunque no sea poseedor del conocimiento de embarque.

El artículo 20 contempla la responsabilidad solidaria que limita la responsabilidad total, de tal modo que si más de una parte es responsable y la responsabilidad es total, el régimen de responsabilidad de las RRotterdam prevalece sobre el acuerdo de pagar límites de responsabilidad superiores a los establecidos por las Reglas (cfr. artículo 61).

La crítica señala que el fundamento de la responsabilidad del artículo 17 es un ejemplo de la excesiva e innecesaria complejidad de las RRotterdam, aún con la supresión de la culpa náutica. Contrariamente a las RHaya que se basaban en un documento material, hay ahora una inequívoca y clara dependencia de los artículos 18 y 19 de la norma precedente – que es una consecuencia de la extensión del estatuto del porteador a terceros – y que es, probablemente, la única forma de protección de las partes que van a usar los documentos electrónicos tipo *sea waybill*. De hecho, ningún destinatario va a aceptar este nuevo régimen sin documentos de transporte “en papel” sin poder reclamar directamente contra el porteador, efectivo o contractual.

Así, consideramos que esta innovación de las RRotterdam es muy importante para apoyar el avance novedoso en el uso de los documentos electrónicos que no sean títulos cambiarios y que consecuentemente no sean transferibles. La protección de los terceros – como el destinatario o consignatario de la carga – exige que ellos puedan intentar una acción judicial contra las partes. Es el anverso y reverso de la mayor amplitud del objeto de las RRotterdam y de la utilización de documentos electrónicos de transporte.

TERCERA. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL CONTRATO DE VOLUME DEROGATORIO.

El problema que planteamos no nace con el régimen de los artículos 17 a 19 de las RRotterdam Su origen está en la creación de la figura del contrato de volumen derogatorio que marca una tendencia de desregulación, apartándose de las funciones tradicionales vinculadas al transporte marítimo. Mientras tanto, las RRotterdam son un Convenio primeramente marítimo y, por eso, ésta figura va a unos pasos por delante del propio texto.

La forma de desvincularse del Convenio se sustenta en el ofrecimiento de una serie de servicios vinculados al transporte – paletización logística, consolidación,

tramitación burocrática, y otros servicios de valor añadido – durante largos períodos de tiempo y con descuentos por la cantidad transportada. Y eso supone que el cargador y el porteador tienen una capacidad de negociación similar y un conocimiento razonable de los contratos que van a firmar, o que lo aseguren a través de otras empresas. El modelo estadounidense ha visto aquí una oportunidad de oro para llevar a la práctica internacional el modelo de sus contratos de servicios en tráficos regionales o meramente atlánticos, ganando exportadores medianos y logrando una reducción significativa en el flete marítimo.

Todo esto impone una cautela extrema y no es posible delimitar el ámbito contractual recurriendo a la cantidad, sea en toneladas sea en número de viajes u otros criterios. Así, se ha presentado la amplia definición del contrato de volumen y un complejo y tortuoso régimen de derogación en el artículo 80.

Un embarque multimodal típico de contenedores será un “*service contract*” y un “contrato de volumen” que puede llevar a complejos arreglos contractuales con varios niveles de subcontratos y que con la amplia libertad contractual que consagran las RRotterdam pueden agravar este problema e incrementar la litigiosidad. Por lo tanto, hay, también, serias consideraciones sobre si las RRotterdam son aplicables al tráfico interno en los Estados con regímenes de responsabilidad distintos, particularmente, con los convenios CMR y COTIF. Así, los transportadores multimodales “limitados” (o marítimo plus) buscarán acogerse a los contratos de volumen que reduzcan su responsabilidad en una complejidad jurídica progresiva.

Habrà, seguramente, incertidumbre sobre el efecto de las RRotterdam y, a menudo, distintos resultados en diferentes países que las apliquen. Las RRotterdam suelen también permitir al porteador marítimo evitar la responsabilidad conforme a los “contratos de volumen”, dejando a los agentes de carga más expuestos a las reclamaciones por carga debido a otros contratos con los cargadores.

La celebración de este tipo de contratos tendrá un efecto en los aseguradores marítimos de mercancías, quienes verán rebajadas sus posibilidades de recuperación y, por eso, las primas de seguros van a aumentar y con ellas el coste del transporte.

Al celebrar un contrato de volumen derogatorio, el porteador cumplirá el régimen especial de ese contrato, en cuanto a los mínimos inderogables del Convenio, véase artículo 80.2. Pero, el régimen de las RRotterdam, respecto a terceros, no los vincula de inmediato sin su aceptación expresa. En ese caso, suele entenderse que los artículos 17 a 19 no van a proceder a la extensión del estatuto del porteador a terceros. Por ejemplo, los exportadores pequeños y medios tendrán de recurrir a un operador de logística con un poder de negociación mayor con el porteador, pero sin contar con un régimen imperativo ni con las defensas del porteador.

Consecuentemente, el resultado del contrato derogatorio será una disminución de responsabilidad del porteador para con los cargadores pequeños y medios que no tengan una capacidad de negociación similar, y un aumento de costes real en el transporte por cuenta de los aseguradores.

La utilización de las cláusulas Himalaya para la protección de terceros, en el contrato de volumen derogatorio, es muy dudoso que tenga efectos prácticos en las defensas

de terceros en un estatuto en todo semejante al porteador, porque no hay una interpretación y aplicación uniforme de aquellas cláusulas, y porque hay que elaborar el contrato “de raíz”, sin respaldo en las RRotterdam.

No obstante, no parece que volver al tradicional conocimiento de embarque (en papel) sea una alternativa real, pues generaría un retroceso que hay que evitar, y una duplicación de procesos que son mutuamente exclusivos (cuando no sean títulos de crédito).

CUARTA. *MARI MARI NEGOTIANTUR, QUO VADIS?* LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MULTIMODAL EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES SOMETIDO A LAS REGLAS DE ROTTERDAM *QUID FACIAM?*

La responsabilidad del porteador se fundamenta en la culpa presunta. La incidencia de la responsabilidad del porteador en las RRotterdam debe entenderse en tres eslabones: a) las obligaciones del porteador; b) la responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso; y c) las disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte. Las RRotterdam, siguiendo la fórmula de las RHamburgo, enuncian directamente la responsabilidad del porteador, alejándose de la exoneración de la responsabilidad de las RHaya que, aunque enuncian expresamente las obligaciones (como la navegabilidad), acogen un conjunto de situaciones en que ni el propietario ni el buque serían responsables.

En las RRotterdam el catálogo de obligaciones del porteador empieza por la noción de porteador (artículo 1.5), la obligación de transporte y restitución integral (artículo 11) y por ello se desprende de obligaciones (artículos 13.1, 14 y 35, de entre las cuales se hace una referencia especial al artículo 14 que contempla la navegabilidad del buque en sentido amplio). El período de responsabilidad del porteador abarca todos los movimientos de la mercancía desde su recepción (de la mercancía), recepción (del transporte), entrega (bajo el contrato de transporte), hasta entrega (de hecho) al destinatario, permitiendo fijar contractualmente el lugar de recepción y entrega, así como sus límites, con la aplicación de las cláusulas FIO(s). El demandante deberá probar la pérdida, el daño o el retraso (retomando las RHamburgo para el retraso) o su causa. El porteador, en su defensa y para exonerarse de la responsabilidad, deberá probar la causa de la pérdida, daño o retraso y la no imputación de culpa suya o acreditar una causa exoneratoria y su eficacia causal (en las causas exoneratorias, no consta la falta náutica y el incendio a bordo es mucho más limitado).

El demandante puede hacer una prueba complementaria, lo que implica una responsabilidad parcial del porteador según la regla por la que es responsable en la medida de su culpa en el evento que ha causado el daño. El porteador podrá hacer una última defensa, probando la inexistencia de la causa adicional concurrente con culpa. Mientras, si se prueba la innavegabilidad del buque en todo el recorrido como causa o causa probable, será el porteador responsable por las averías en la mercancía, salvo si prueba que el daño no es la causa de la innavegabilidad o prueba la debida

diligencia en el cuidado de la navegabilidad.

En cuanto a las normas previstas para fases específicas del transporte, las disposiciones contempladas para la fase marítima se aplican a todos los contratos si bien limitan su ámbito operativo a la fase marítima, como en lo que respecta a la navegabilidad del buque, antes y durante todo el trayecto, seguridad de expedición (artículo 16), desvío de ruta (artículo 24) y transporte sobre cubierta (artículo 25). Mientras, las disposiciones que regulan la responsabilidad por pérdida, daño o retraso, siempre que se acredite el lugar de la causa de la avería en las mercancías, se aplican únicamente a contratos marítimo plus (artículo 26).

Uno de los aspectos que sufre gran limitación con los contratos de volumen que se apartan del Convenio (según el artículo 80), se refiere a la cláusula Himalaya estatutaria del artículo 4, que sólo será de aplicación a terceros en el régimen no derogatorio del contrato de volumen. Lo que significa que es indispensable que se integre en el contenido contractual y, asimismo, su eficacia depende de la aceptación por los terceros en el transporte.

El transportador multimodal que vaya a utilizar las RRotterdam tiene ante sí un problema muy serio cuando no pueda localizar, en el trayecto, la causa de la avería en la carga; pues el régimen subsidiario aplicable es, al caso, el régimen de las RRotterdam, que es menos exigente en la responsabilidad del porteador que los homólogos de otros modos de transporte, particularmente, en aquellos que son más comunes, en cuanto a la CMR y la COTIF.

Por eso, el sistema adoptado por las RRotterdam no es de "*red puro*" y eso complica, aún más, el proceso de difícil prueba entre el demandante y el porteador una vez que la culpa presunta aplicable de otros Convenios tiene no sólo límites distintos, sino también cláusulas cualitativas y definidoras de la responsabilidad del porteador distintas.

Puede cuestionarse si es correcta esta exigencia subsidiaria por la que el modo marítimo se va a aplicar, por ejemplo, en tierra, como un todo. En nuestra opinión y en este contexto, sería preferible crear un sistema en "*red puro*" y la norma subsidiaria a aplicar sería obligatoriamente establecida por las partes en el contrato y comprendería el sistema integral de responsabilidad del Convenio aplicable. De modo idéntico al CMR, cuando estipula que la carga que circula en camiones embarcados se rija por ese Convenio (como un todo).

Otras dos alternativas consistirían en adecuar el régimen subsidiario de las RR en el caso que se desconozca la localización del daño. Estas alternativas son el régimen más favorable al demandante (régimen de Macao inspirado en parte en la legislación alemana) o el régimen del local de entrega (como se dispone en el artículo 5 del Reglamento Roma I o en la LCCTM nacional).

Para eso, convendría revisar las RRotterdam, como hemos afirmado continuamente, en algunos de sus institutos, suprimiendo otros como los contratos de volumen que se apartan de la aplicación del Convenio.

QUINTA. LAS CUESTIONES PLANTEADAS POR LAS REGLAS DE ROTTERDAM

Las particularidades del Convenio reclaman una especial atención que justifica que nos centremos en él, preferentemente en las cuestiones que se pueden plantear, en caso de la hipotética vigencia de las RRotterdam (y de que sustituyeran a las RHaya/RHaya-Visby), teniendo en cuenta la opinión de quién ha participado durante bastante tiempo en los trabajos que subyacen a la aprobación de dicho Instrumento internacional, pero con una visión suficientemente alejada en relación a las diversas posiciones expresadas durante los trabajos.

De acuerdo con la consulta de las actas de los trabajos preparatorios de las RRotterdam los puntos más polémicos fueron los siguientes: ámbito de aplicación, libertad contractual y responsabilidad de los transportadores y de los cargadores o, dicho de otra forma, los conceptos *maritime plus, freedom of contract y limitations levels*.

En lo que respecta a la reglamentación del segmento no marítimo, las RRotterdam han quedado, exactamente, en medio de las controversias, emergiendo como una decisión salomónica que, sin embargo, no ha complacido a ninguna de las partes. Los oponentes han visto en la regla "*limited network*" una anomalía al multimodalismo uniforme y alegan que el régimen de la responsabilidad y limitación aplicable al segmento marítimo es muy distinto del régimen de los Convenios internacionales aplicables al modo terrestre. A todo ello hay que añadir, que muchos países europeos habían incorporado, en el transporte interno y por las legislaciones nacionales, los mismos Convenios CMR y COTIF-CIM aplicables al transporte internacional. Consecuentemente, ellos habían dado un paso significativo para la continuidad de los regímenes correspondientes a cada modo de transporte, fuese internacional o no, en perjuicio de la multimodalidad.

Sin embargo, en el transporte de contenedores, suele ser normal que sólo se detecte una avería en la mercancía a la entrega al consignatario o sólo cuando el destinatario la recibe, ya que depende, en general, de la apertura del contenedor (excepto para los contenedores refrigerados en que si falla la alimentación de frío es fácil presumir la avería). Es, así, indispensable prever el régimen de los daños no localizables.

Dando prevalencia al Convenio, el régimen de las RRotterdam se aplica a los daños no localizables, siendo los límites de responsabilidad superiores a los previstos en las RHaya-Visby y en las RHamburgo. Para los transportadores terrestres efectivos, siguen aplicándose los límites de responsabilidad "terrestres" en su relación entre el cargador y el consignatario de la carga o el destinatario, o sea, los terceros en el contrato de transporte celebrado al amparo de las RRotterdam. El sistema de "*red limitado*" (al contrario que el sistema de "*red puro*"), justificaría, en ocasiones, que se aplicase a otros segmentos para el que no está pensado.

En cuanto al segundo punto, la libertad contractual, más concretamente, respecto a las reglas aplicables al contrato de volumen derogatorio previstas en el artículo 80, se ha ocasionado una agria controversia durante todo el desarrollo de los trabajos

preparatorios y conviene entender, en la práctica, el alcance de los términos expuestos.

Teóricamente, habría dos situaciones típicas que podrían recurrir al contrato de volumen derogatorio:

(1) Un contrato de volumen “tradicional” (o de “primera vía”) que no esté regulado por cartas de fletamento (y que, por esa vía, pretenda también que los terceros se acojan en las RRotterdam), que tenga en cuenta el desplazamiento de un gran tonelaje de mercancías entre dos industrias (entre un gran cargador de *commodities* y una industria de transformación, por ejemplo, en el sector energético), por lo que se ha convenido en llamar “transporte marítimo de larga duración” (“*long term industry shipping*”);

(2) Un contrato de volumen para el transporte de contenedores (o de “segunda vía”, “*service contract*”), en la relación entre “transportadores oceánicos” y los “transitarios”, siempre que se trate del transporte de grandes cantidades de mercancías consolidadas durante un período relativamente largo y entre rutas estables (en el transporte regular de contenedores el *container liner shipping*) siempre que las mercancías sean embarcadas con base en un “documento de transporte” (ya que la “locación o arrendamiento de espacio a bordo” – “*slothire*”- o la carta de fletamento – “*charter party*” - están fuera del ámbito de la aplicación de las RRotterdam, en los términos del artículo 6).

En estas situaciones, los cargadores (en el transporte a granel) y los transportadores (en la carga contenedorizada) negocian, a título particular, con los armadores para el logro de los objetivos de transporte a largo plazo. Tanto más que, en este último caso, el tráfico es creciente ya que la mayoría de las mercancías – en que se incluyen, ya, algunos graneles – tienden a ser consolidadas y cargadas en contenedores.

El argumento invocado contra la derogación se basa en la falta de protección de los pequeños cargadores (que contratan, sólo, un transportador) que serían “obligados” a celebrar contratos en condiciones particularmente penosas.

En este marco de creciente responsabilidad, los transportadores rehúyen asumir la posición de “transportador actual”, retornando a la posición de intermediarios en la cadena de transporte, en la falta del “*back-to-back arrangements*”, sobre todo, con los armadores oceánicos. No transportan la mercancía pero “*la hacen transportar*”, siendo ésta posición la expresión tradicional de la actuación de aquellos agentes.

En cuanto a la responsabilidad añadida de los pequeños cargadores, en caso de que los transportadores actúen como simple agentes, sólo en una fase posterior al transporte, las RRotterdam podrán afectarles negativamente en el transporte multimodal. El transitario hará el transporte por cuenta del cargador (y no en su propio nombre) y, por eso, recaerá en la órbita de éste, la responsabilidad por las mercancías y el eventual incremento de la prima de seguro.

Finalmente, en cuanto a los límites de responsabilidad (artículo 59), el punto de partida de los trabajos preparatorios para la mayoría de los Estados han sido los límites consignados en las RHaya-Visby. A su vez, algunos han aceptado que estos

nuevos límites constituirían un expresivo aumento legal y muy difícil de sostener.

Por otro lado, cerca de 90 por ciento de las reclamaciones actuales ya se encuentran cubiertas por los límites de las RHaya-Visby y, consecuentemente, no tiene sentido alcanzar nuevos acuerdos que promuevan su cambio. En resumen: si los nuevos límites de responsabilidad propuestos son adoptados deja de tener cualquier sentido, frente a los valores elevados, su limitación en las RRotterdam, preguntándose, también, la previsible intención de su revisión en el futuro, contemplando un nuevo incremento de los límites.

En la posición opuesta, se ha argüido que sería importante elevar los límites de responsabilidad muy por encima de las RHamburgo ya que hay situaciones que no están de momento cubiertas por las RHaya-Visby en el 90 por ciento de los casos, en concreto, en el comercio que engloba la exportación de maquinaria pesada. Y, por otro lado, suele ser de difícil aceptación, para las partes en las RHamburgo, la cuantificación de valores más bajos.

Se señala, también, por parte de los defensores del aumento de los límites, que la exoneración de la responsabilidad del transportador sigue siendo, cualitativamente, muy amplia ya que podría fundarse en los incumplimientos contractuales regidos por las RRotterdam, especialmente, desde el momento en que el cargador asumiera una responsabilidad ilimitada.

Con esta síntesis enfocada en las “divergencias” de fondo resultantes de los trabajos preparatorios, es bastante inverosímil que las RRotterdam reúnan las condiciones mínimas para su vigencia ya que hay una colosal actitud reacia a la aceptación de la regulación del segmento accesorio, de la alteración de los límites de responsabilidad o de las derogaciones del contrato de volumen que, se reitera, puede tener consecuencias negativas para los pequeños cargadores y que conlleva a que los propios transportadores y transitarios no se motiven para el desempeño de la función de NVOCC’s.

Los propios cargadores europeos critican de forma vehemente el nuevo Convenio y, su gran mayoría, declara, de forma muy simple, que no hay nada en el nuevo texto que justifique el desamparo del actual régimen preponderante de las RHaya-Visby. Según alguna doctrina, ni siquiera había, en el sector el transporte marítimo, la demanda suficiente que pidiese la reforma del régimen de responsabilidad de las RHaya-Visby y que se pretendía un simple marco uniforme hacia la utilización de los documentos de transporte.

Mucho más que las tres cuestiones erigidas en “controversias”, la idea que permanece en esto momento es muy sencilla: caso que los Estados Unidos, China y otras importantes potencias comerciales ratificaren en breve las RRotterdam – por acuerdo con las grandes compañías aseguradoras y los *P&I* - el Convenio sería un inmenso éxito. De lo contrario, resultará un Instrumento Internacional que será destinado al fracaso y sin otras consecuencias más allá de la dogmática teórica derivada del mismo.

SEXTA. LAS DUDAS DE LA COMUNIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL RESPECTO DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM

Con excepción de los ordenamientos escandinavos y, particularmente, del SMC, *de iure constituto*, la única definición de “contrato de volumen” y de su régimen aplicable consta en las RRotterdam. Sin embargo, la definición es novedosa en el campo jurídico y amplía su ámbito y el tipo de transporte en lo que respecta a la utilización tradicional del contrato procedente del transporte de graneles en las líneas no regulares.

En ausencia de regulación específica, al contrato de volumen “tradicional” (o de “primera vía”) puede aplicársele, con las debidas adaptaciones, el régimen del fletamento por viaje y que, hasta el desarrollo de la figura franco-alemana del “*contrat-cadre*” y la consagración de las definiciones ínsitas en los “*services contracts*” y, posteriormente, en las RRotterdam, resulta en una posición relativamente satisfactoria.

En el entorno de las RRotterdam, el análisis del contrato de volumen y su evolución corresponde a una trasmutación conceptual de los graneles a las líneas regulares (cuya vertiente del transporte de contenedores se basa en los “*services contracts*” norteamericanos), y nos aporta una nueva visión del transporte internacional marítimo y, a su vez, la necesidad de la fluidez de circulación de las mercancías con un régimen jurídico de responsabilidad perfectamente inequívoco.

Las propias RRotterdam, que han tenido como objetivo la unificación de las reglas actuales en lo que respecta al transporte marítimo, hasta el momento sólo han sido ratificadas por España, Togo y la República del Congo. Lo que hace pender sobre la Comunidad internacional las nubes cargadas de la vigencia de las RHamburgo y de una ininterrumpida persistencia de las RHaya, con diversos protocolos (con adhesiones distintas, recuérdese) que hacen lejana una reglamentación armónica en este ámbito.

En un momento en que sería importante que se obtuviera la ratificación de las RRotterdam por el mayor número posible de países (y no sólo por aquellos que no son partes en las RHaya ni en las RHamburgo), transcurridos cinco años desde su firma en Rotterdam, parece que su futuro resulta bastante penumbroso. Se recuerda que quince Estados (EE.UU., Noruega, Grecia, Países Bajos, Congo, Dinamarca, Gabón, Ghana, Guinea, Nigeria, Polonia, Senegal, España, Suiza y Togo), incluidos cinco miembros de la Unión Europea, han firmado las Reglas el 23 de septiembre de 2009, después de la aprobación de estas normas por parte de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en julio de 2008, tras siete años de intensas negociaciones internacionales y su adopción por la Asamblea General de Naciones Unidas en diciembre de 2008.

Es importante también hacer una referencia a las asociaciones del sector que, en ese momento, han manifestado su satisfacción con la citada firma: *The International Chamber of Shipping* (ICS), *The European Community Shipowners Associations* (ECSA), la BIMCO y *The World Shipping Council* (WSC). Las razones para

respaldar la firma y posteriormente ratificar las Reglas eran, para ellas, muy claras: con cerca de 90 por ciento del comercio mundial que se transporta por vía marítima en unos 50.000 buques mercantes, la industria marítima es global y tiene que regirse por unas normas internacionales ampliamente aceptadas. En su opinión, las Reglas pretendían restaurar la uniformidad, aportando al comercio mayor claridad, eficacia y certidumbre jurídica. De hecho, los nuevos retos, tales como el transporte de contenedores y de intercambio electrónico de datos, no figuraban en los Convenios antiguos y se añadió el deseo de incluir el transporte combinado por mar y tierra en un Tratado.

Importa, sin embargo, referir que los avances tecnológicos que, en alguna medida, influyeron en su elaboración, así como el transporte contenedorizado, podrían tener otra evolución y no llevarían necesariamente a la elaboración del presente Convenio, al menos, en sus términos finales. Por un lado, los documentos electrónicos de transporte podrían aplicarse sin el apoyo de un instrumento internacional tan pesado y complejo. Y, por otro, la introducción de la figura del “contrato de volumen”, en el transcurso de los trabajos y de manera algo sorprendente, ha venido a crear alguna inseguridad adicional a la vinculación internacional al Convenio por los diversos países.

En esta óptica, las RRotterdam vienen a establecer un régimen jurídico uniforme aplicable a los cargadores, a los transportadores y, como novedad, a otros intervinientes en el transporte (pero terceros en el contrato). Y, se añade, que el contrato tiene la vocación de transporte “puerta a puerta”, siempre que incluya un segmento internacional por vía marítima, en un arco espacial definido mucho más allá de las RHaya y de las RHamburgo y, sin duda, multimodal.

Las RRotterdam han sido firmadas, hasta el momento, por un número expresivo de países (25) de gran importancia en el sector marítimo y en el armamento mundial - como los Estados Unidos, Dinamarca, Francia, Holanda o Grecia - lo que, como sabemos del pasado, puede no significar una rápida entrada en vigor del Convenio, aunque los requisitos ni siquiera son muy exigentes (20 ratificaciones).

Sin embargo, la firma del texto final es completamente distinta de la vinculación propiamente dicha. Tanto más porque los Estados, antes de su ratificación deben considerar sus efectos en su propio Ordenamiento jurídico. Y, sobre todo, sopesar si los agentes y los operadores se sienten o no confortables con el nuevo instrumento internacional.

A pesar de la reciente e importante alteración legislativa aprobada en España - a través de la publicación de la LNM (que se basó en los más recientes proyectos de 2012 y de 2008) - el penumbroso camino de las RRotterdam no parece que, por sí sólo, pueda llevar a mejorar las perspectivas de su vigencia. De hecho, la LNM es una expresiva modificación interna de uno de los dos países que las han ratificado y con significado en el comercio mundial y, simultáneamente, es una norma que acoge las más modernas tendencias en el Derecho marítimo con la flexibilidad suficiente para su modificación, una vez estén en vigor las Reglas.

En actualidad, una parte sustancial de la comunidad marítima internacional está

claramente contra la vinculación; así como la mayoría de los cargadores, transportadores y, hasta algunos armadores, como se puede claramente constatar por los términos y apoyos a la *Declaración de Montevideo*.

En términos prácticos – y sin olvidar las críticas que hemos realizado a su estructura, definición y aplicación en las Reglas - los contratos de volumen fueran creados para ser un instrumento adecuado a los objetivos de las partes y a sus necesidades de transporte: un único contrato incluye varios viajes durante un período relativamente largo. Lo que evita que, para cada viaje, se demandase una negociación individual. El núcleo del contrato es la mercancía y su transporte (y no un determinado buque, en particular), y casi todos los elementos del contrato se desarrollan en función de la mercancía a mover: la propia carga, la duración y el programa de las expediciones.

Los contratos de volumen emergerán, en su versión tradicional (el transporte de graneles), fuera de los modelos legales establecidos, asumiéndose como instrumentos negociables marítimos aplicables a cada caso específico, regulando los derechos y las obligaciones de las partes, yendo al encuentro de sus necesidades, en una casi total libertad contractual, consistiendo en un contrato base y en las diversas cartas de fletamento por viaje.

Así, hay que constatar que el contrato de volumen ha aprovechado el régimen dispositivo del fletamento por viaje aunque, en verdad, se tratase de un contrato de transporte y que actualmente ya utiliza documentos de transporte (en vez de las tradicionales cartas de fletamento) en las líneas regulares.

Los contratos-tipo de volumen tradicionales más utilizados son el *Genco* (véase el anexo III) (graneles sólidos) y el *Intercoa* (graneles líquidos) si bien es cierto que aún en el ámbito de las líneas no regulares y, por lo tanto, sin la obligación de publicitación de condiciones y tarifas al mercado. Cuando se utiliza para las líneas regulares y, en particular, en el transporte de contenedores, las condiciones cambian de manera drástica dada la regularidad de las escalas y la necesidad de publicitación de las condiciones y tarifas, en los términos de los “*services contracts*”.

Para facilitar su manejo, el *Genco* (véase el anexo III) ha sido proyectado usando el estándar de los cuadrados de la BIMCO, incorporando muchas de las cláusulas de los modelos de cartas de fletamento ya sobradamente testados, en concreto, el fletamento por viaje y a tiempo. El formulario está compuesto por dos partes principales: la primera parte con una serie de cuadrados y la segunda parte con los principales términos y condiciones.

Recuperando el elemento diacrónico, las RHaya tienen por objetivo crear un régimen imperativo para el transporte de línea regular y para la emisión de conocimientos de embarque, quedando fuera el fletamento bajo carta de fletamento, excepto en la medida en que ésta remitiese hacia un conocimiento, en la consecuencia del “*Harter Act*” norteamericano.

Durante todo el siglo XX, la idea que se sedimentó consistía en que las cartas de fletamento (o sea, el “*tramping*” o “*spot*”) quedaran fuera del régimen convencional, contrariamente al transporte bajo conocimiento y, con el surgimiento de los documentos electrónicos basados en el conocimiento tradicional, el régimen

imperativo poco a poco se ha extendido al contrato de transporte con estos nuevos documentos (“*sea waybill*”, por ejemplo), lo que incidió en la propia elaboración de las RHamburgo.

Así, los contratos de volumen han sido, ellos mismos, los actores principales de este progresivo cambio, empezándose, en el transporte no regular, por un fletamento por viaje con añadidos, supresiones y tachaduras, para después surgir el contrato base con diversos fletamentos por cada viaje, utilizados para grandes embarques de graneles sólidos y líquidos durante un período relativamente largo.

Seguíamos, sin embargo, en el transporte no regular, “privado”, no abierto al público, en general y sin una frecuencia dada o regularidad. Correspondía casi a una “agregación” del “*tramping*” por un período más largo y con las mismas partes contratantes. Posteriormente, se ha empezado a verificar la ventaja de la utilización de líneas regulares en el transporte a granel diversificado de productos semimanufacturados (maderas, por ejemplo) lo que viene a desembocar y a tener su proyección más destacada en el transporte contenedorizado.

Veamos un ejemplo en el transporte por contenedores, inspirado en el que proponen PROSHANTO y ABHINAYAN: un gran exportador de bienes manufacturados en Brasil (que no bienes de consumo) vende sus productos para varios compradores de todo el mundo. El exportador establece los transportes a realizar el próximo año hacia Europa (cerca de 50.000 TEU), Estados Unidos (cerca de 20.000 TEU) y Extremo Oriente (cerca de 40.000 TEU). La cantidad de mercancía a enviar por semana respeta determinadas márgenes (entre mínimo y máximo), requisito típico de un contrato de volumen de línea regular. Para cada uno de los tres destinos diferentes el transportador puede ser diferente. El armador que gana el contrato de Extremo Oriente tiene que transportar, un promedio de 800 TEU/semana para destinos diferentes en Extremo Oriente, es decir, Singapur, Yakarta, Manila, Hong Kong, Shanghai, Pusan y dos puertos japoneses y, a veces, con diferentes consignaciones. Estos contratos pueden incluir el transporte “*puerta a puerta*” o el transporte multimodal en una de las extremidades o en ambas.

Este tipo de contrato de volumen puede involucrar diversas necesidades logísticas además del transporte entre puertos determinados, como la expedición de la mercancía de un puerto de escala no regular y, en caso del destinatario no tener espacio de almacenamiento, la exigencia de su entrega diaria. El remitente/vendedor asegura el espacio de carga para sus exportaciones, para obtener la certeza sobre el valor de los fletes de transporte como parte de su precio/coste incluido en el producto a ser vendido y, si fuera el caso, está de acuerdo en las exigencias logísticas especiales. A menudo, para cada viaje y para cada destino, será emitido un conocimiento en que el remitente es el vendedor y las mercancías son expedidas hacia el comprador, banco del comprador o a la orden.

En este caso, las RRotterdam serán aplicables o no, dependiendo del contenido textual del contrato de volumen. Si el contrato está formulado como arrendamiento de espacio a bordo (“*slot charter*”), las RRotterdam no son aplicables, en los términos del artículo 6. (1), letra b), pero, de acuerdo con el artículo 7, serán

aplicables entre el transportador y un tercer titular del conocimiento de embarque, o sea, el destinatario o el comprador de las mercancías. Sin embargo, si el contrato de volumen no está formulado como arrendamiento de espacio a bordo, las RRotterdam se aplican al contrato de volumen y a cada viaje individual hecho bajo este contrato.

SÉPTIMA. EL ENIGMA DEL “*CONTRATO DE VOLUMEN*”

Hemos visto que han sido varias las críticas al régimen de contrato de volumen previsto en las RRotterdam, sea por diversas delegaciones en los trabajos preparatorios del Grupo de Trabajo III, sea por los medios de comunicación, sea por diversos trabajos académicos. Algunos de los opositores consideran que la definición de contrato de volumen es demasiado imprecisa y amplia y, por eso, perjudicial a los intereses de los pequeños cargadores, abriendo, así, la posibilidad de abuso por parte de los transportadores.

No obstante, se argumenta que la inclusión de los contratos de volumen tiene como objetivo colmar los regímenes obligatorios existentes pues estos han sido desarrollados en un entorno comercial diferente y que hoy son insuficientes para satisfacer las nuevas necesidades del tráfico. Por otro lado, los oponentes declaran que prefieren una reglamentación más intensa del comercio mundial como forma de protección de las partes más débiles y, siendo así, van a criticar las RRotterdam por su amplia libertad contractual, lo que supone un regreso a la era que antecedió a las RHaya para los pequeños y medios cargadores.

La inclusión de la figura del contrato de volumen en las RRotterdam ha reanudado el amplio debate sobre el desequilibrio contractual entre el transportador y el cargador debido al desigual poder de negociación. Alegan los críticos que si los contratos de transporte son contratos de adhesión, el cargador está obligado a aceptar o a cerrar la transacción, sin más contemplaciones.

Sucede que, alrededor del 90 por ciento del comercio de línea regular podrá estar cubierto por la celebración de contratos de volumen derogatorios, dejando, sólo, el restante 10 por ciento al respaldo del Convenio. De esta forma, el transportador ofrecerá dos tasas de flete a los cargadores: una con la aplicación de las RRotterdam y otra con las derogaciones consideradas adecuadas.

Invocan los opositores que las tasas de flete reducidas generadas por los contratos de volumen serán compensadas por el ascenso de las primas de seguro. A ello se suman las disposiciones sobre la jurisdicción, que pueden encarecer la acción en juicio para los demandantes, en caso de incumplimiento del transportador.

En la práctica, los contratos de volumen que utilicen una carta de fletamento se apartan de la reglamentación de las RHaya/RHaya-Visby, de las RHamburgo y de las RRotterdam pues es la peculiaridad del tráfico por línea no regular. No obstante, el artículo 7 de las RRotterdam puede ser aplicado a las relaciones con terceros en los contratos excluidos por el artículo 6. En tal caso, aunque las relaciones entre el transportador y el cargador o el transportador y el destinatario (o cuando el remitente

y el destinatario son los mismos) quedan fuera de la aplicación del Convenio, hay una protección de los terceros en los términos del artículo 7.

Sin embargo, puede ocurrir que un transportador esté tentado de forzar un cargador (o expedidor) a aceptar una derogación al contrato de volumen, situación contemplada en el artículo 80. Es evidente que se tratan, muchas veces, de verdaderos “contratos de adhesión”, que ni determinados procedimientos y advertencias de naturaleza esencialmente formal (cfr. artículo 80 (2) (d)) pueden garantizar el ejercicio de una libertad contractual para el cargador que asumirá un riesgo tanto mayor cuanto menor sea su dimensión.

La cuestión de los precios y de los costes en los contratos de volumen es también una de las muchas preocupaciones que se ha dado a conocer en ciertos sectores de la industria. Se alega que los transportadores pueden convencer los cargadores para celebrar contratos de volumen, ofreciendo un contrato con las condiciones de responsabilidad mínima frente a una tasa de flete más baja de lo que sería válido para un transporte en condiciones habituales de responsabilidad.

Siendo inequívoco que, en la mayoría de los casos en que sea aplicable el contrato de volumen, la tasa de flete es diferente de lo que ocurre para viajes frecuentes, hay algunas razones económicas que aportan ventajas en la utilización de aquel contrato, entre otras, las siguientes:

- (1) El mercado de contrato de volumen, siendo un mercado de futuros, es distinto del mercado “*spot*”. En un mercado de futuros, las expectativas sobre las perspectivas de ascenso o de descenso de la tasa se reflejan en los precios reales;
- (2) En el mercado “*spot*” a veces, el precio marginal (o sea, el precio que no cubre los costes fijos), suele aparecer con regularidad. Para grandes cantidades en un mercado de futuros, el precio marginal es poco frecuente ya que los precios por debajo de los costes pueden llevar a la quiebra del transportador;
- (3) Las grandes cantidades pueden llevar a un incremento de la economía de escala con la correspondiente disminución en el precio del transporte;
- (4) Especiales necesidades logísticas pueden dar lugar a costes adicionales y, así, pueden tener un efecto creciente del precio, lo que se evita con una contratación global a largo plazo;
- (5) El transporte de grandes volúmenes puede provocar una competencia feroz, lo que puede tener un coste, reduciendo su efecto en el mercado.

Todos estos factores conllevan a que el precio por unidad, en un contrato de volumen, sea diferente de un simple viaje en el mercado “*spot*” pero no es necesariamente superior o inferior, dependiendo de la combinación de los factores.

Para el transporte de contenedores, la prima del *P&I*, si se calcula por contenedor, es tremendamente baja en términos de coste del transporte. La prima exacta depende de la franquicia del transportador, de los datos estadísticos relativos a los daños y de otros factores. Teniendo en cuenta que las primas de los *P&I* cubren muchos otros riesgos del transportador (que pueden ser superiores a los correspondientes a la

responsabilidad sobre la mercancía), el ahorro teórico para un transportador en el contrato de volumen será poco relevante. Tan poco resultaría apropiada cualquier reducción de la tasa de flete en cuanto a volúmenes pequeños, que muchas veces son responsabilidad de los pequeños cargadores.

Otro tema de interés que conviene conocer es el que pone de manifiesto que la cuota de los contratos debe considerarse un hecho dominante en el mercado. En los Estados Unidos, donde los cargadores son libres de elegir sus transportadores, se estima que alrededor del 50 por ciento hasta el 70 por ciento del número total de viajes es transportado bajo este régimen.

Solamente cuando hay una escasez de tonelaje o de espacio, habrá una tendencia para un incremento del número de contratos de volumen ya que, en estos casos, la certidumbre del espacio puede ser mucho más importante para los cargadores.

Así, en condiciones habituales, si el nivel de ocupación media de los buques en línea regular es alrededor del 75 por ciento, se calcula que no más del 20 por ciento hasta el 25 por ciento del número total de los viajes a nivel mundial será ejecutado bajo contratos de volumen, lo que suele desentonar de la cuota de los “*services contracts*”.

De hecho, en el comercio con los Estados Unidos, casi todos los cargadores optan por un “*service contract*” hoy calificado como contrato de volumen según las RR Rotterdam. De ahí que, los Estados Unidos pueden lograr así, en contratos de volumen, más del 95 por ciento de su comercio total de carga contenedorizada.

Es evidente que el pensamiento de la delegación de los Estados Unidos en los trabajos preparatorios ha estado enfocado no sólo en el aspecto comercial y en el número de los contratos, sino también, en último extremo, si se beneficiaría a los consumidores. O sea, en un sentido macroeconómico, las alteraciones en los costes de transporte que operan a través de contratos de volumen serán realmente benéficas para el consumidor y para la sociedad en general.

Sin embargo, es discutible ese criterio, ya que el beneficio no es universal y la posición de grandes cargadores se verá reforzada y la de pequeños cargadores quedará inalterada pues serán incapaces de negociar las mejores condiciones posibles de transporte en virtud de la dimensión, escala o ubicación, quedando en desventaja competitiva.

Pero hay un otro grupo de figuras que valdrá la pena ser tomada en consideración como parte en los contratos de volumen: los NVOCC's, o sea, los transportadores logísticos sin buques propios, a los que pueden recurrir los actuales transportadores y otros agentes.

En términos generales, la importancia del contrato de volumen se demuestra en la amplia posibilidad derogatoria en lo que respecta, en particular, a la disminución de la responsabilidad del transportador sobre la carga y en la pretendida transferencia de esa diferencia hacia los cargadores (y las aseguradoras de la mercancía con quién estos contratan). Otra posibilidad consistiría en transferir este aumento de responsabilidades a las aseguradoras de los transportadores contractuales, en

beneficio de los transportadores no contractuales o efectivos. En fin, como ni los cargadores ni los armadores desean ver sus costes aumentados, la baja de las tasas de flete para los transportadores efectivos tiene como moneda de cambio que estos soporten el límite de la responsabilidad resultante de la reducción del conjunto de obligaciones del armador.

En consecuencia, a pesar de que los contratos de volumen derogatorios permitieren un descenso de las tasas de flete y un ascenso del tonelaje utilizado, no quedan claros los beneficios - por lo menos para los pequeños NVOCC's - dada la intervención de las aseguradoras de la mercancía que, necesariamente, elevarían las primas, agravando, igualmente, los costes a los cargadores y los destinatarios, en beneficio exclusivo de los armadores. Ello no sucederá si los NVOCC's tuviesen capacidad de negociar con los armadores y, para ello, necesitan garantizar la cantidad deseable de transporte a medio y a largo plazo.

OCTAVA. LA NECESIDAD DE NORMALIZAR EL TRANSPORTE “*MARITIME PLUS*”

La uniformidad del régimen del transporte internacional marítimo de mercancías no se logra únicamente mediante la adopción de instrumentos internacionales. En un momento de gran indefinición en cuanto a la posición que adoptarán los Estados en relación a la adhesión de dichos instrumentos, la elaboración de leyes modelo de ámbito regional (o con afinidades regionales) podría enmarcar una posición de “*espera activa*” en tanto se alcanza la vigencia del Convenio.

Progresivamente, aquellas leyes de ámbito regional podrían llevar a un marco legal globalmente aceptado colmando la incertidumbre y desconfianza jurídica de las RRotterdam y facilitando una base que demostrase sus resultados, en concreto, respecto de la disminución de los costes del transporte para los cargadores o para los pequeños NVOCC's.

Esta iniciativa podría, por ejemplo, reanudar las líneas generales del “*Proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo*”, en sede del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), tema que fue propuesto en el X Congreso de este Instituto, realizado en la Isla Margarita, en Venezuela, en noviembre de 2005. Aquel proyecto defendió la adopción de una ley de bases que sirviese a la progresiva uniformización, semejante a la figura de la “*Directiva*” a nivel de la Unión Europea, abarcando, sólo, los temas esenciales del transporte marítimo: en particular, la cuestión de la responsabilidad civil y de los foros de competencia judicial. Quedando fuera los aspectos de navegación y de control de los espacios bajo jurisdicción marítima, las relaciones laborales y las medidas de protección y de desarrollo de las marinas mercantes nacionales.

Cabe precisar que, a nivel de muchos de los países iberoamericanos, la obsolescencia del Derecho marítimo - agravado por el hecho de no que no sean partes ni en las RHaya, ni en las RHaya-Visby y, mucho menos, en las RHamburgo - ocasiona un profundo lastre al desarrollo del comercio internacional ya que los regímenes

vigentes no son, en la gran mayoría, compatibles con lo que suele ser la práctica a nivel internacional. A través de las aseguradoras y de los *P&I*, se suele crear una especie de “almohada” para intentar adaptar los regímenes de responsabilidad. Pero este es sólo uno de los puntos en el conjunto mucho más problemático y que implica, también, la protección de terceros en el contrato de transporte (cuando no se ha emitido un conocimiento de embarque).

Sucede que las reclamaciones de las aseguradoras de la mercancía, al ejercitar la acción de regreso contra los armadores y cuyo objeto son las averías en la carga, son difíciles o poco útiles para lograr el resultado perseguido. Por eso, el grado de recuperación es muy bajo. Como consecuencia, las primas a pagar por los importadores, por los propietarios de la carga y por los operadores de los países exportadores de materias primas, en particular, de América Latina o de África, son más elevadas que las aplicadas en los países con legislaciones marítimas modernas, teniendo como resultado el aumento de los costes del transporte y del precio de los productos importados.

La protección de terceros en el transporte consiste, a menudo, en la remisión a las RHaya/RHaya-Visby de los conocimientos a través de la cláusula “*Paramount*”. Dado que la mayoría del transporte marítimo de los países de América Latina o de África se hace recurriendo a buques de pabellón extranjero, la resolución del litigio se remite a un foro extranjero, lo que, además de agravar la correspondiente acción para la mayoría de los interesados en la carga, constituye, también, una forma de eludir la competencia de los tribunales locales, independientemente de la ley aplicable al litigio.

La “*Ley Modelo*” regional que se aboga como benéfica para la progresiva uniformización, debería contener una Parte general - incluyendo las normas referentes a la designación de la ley aplicable y los principios generales de aplicación de las normas de limitación de la responsabilidad y normas procesales específicas. En la Parte especial debería contemplarse el estatuto del buque, la titularidad y ejercicio de la navegación, los contratos de utilización del buque, los riesgos de la navegación, los seguros y los privilegios marítimos y los documentos electrónicos de transporte.

De modo concomitante, habría que decidir sobre el sistema de responsabilidad, en tres vectores distintos:

- (1) Respecto del armador: la adopción de un régimen convencional único de responsabilidad y limitación, con base en el Convenio de Londres de 1976 y en el Protocolo de 1996;
- (2) Respecto del transportador, que no sea armador o “*owner*”: la adopción de un régimen convencional único de responsabilidad y limitación y de los demás interesados en la carga, con base en las RHaya/RHaya-Visby, en las RHamburgo o en las RRotterdam;
- (3) Respecto del régimen de las hipotecas y privilegios marítimos: la adopción de un régimen convencional único, el Convenio de 1993.

En cuanto a los contratos de utilización del buque, podría seguirse la experiencia de los formularios en uso, salvo en caso de la responsabilidad del transportador que acogería algunas obligaciones imperativas. En relación al Derecho Internacional Privado, podrían incorporarse los principios reconocidos uniformemente por la doctrina, estableciéndose cláusulas de jurisdicción que no alejen, totalmente, la competencia de los tribunales nacionales, por lo menos, en la ejecución final del transporte y en la responsabilidad del transportador. En materia de la avería gruesa, habría que instituir la aplicación subsidiaria de las Reglas de York/Amberes 1974, estableciendo las normas procesales necesarias en lo que se refiere a la suscripción del compromiso, a los depósitos provisionales y garantías y al desembolso de la contribución.

Caso que se adoptasen instrumentos de este tipo a nivel regional y con matrices semejantes por todo el mundo (es decir, privilegiando las disposiciones más consensuadas de las RRotterdam), los contratos de volumen, en particular, vendrían a beneficiar de una mayor seguridad jurídica. Sería, incluso, posible abarcar en la reglamentación sólo los contratos de línea regular y disponiendo que la derogación de las normas obligatorias, por ejemplo, quedasen sometidas a ciertos tipos de trámites de documentación electrónica y de garantías sobre la carga que permitiría, así, una disminución de la responsabilidad civil del transportador (cuanto a la mercancía) y un descenso del flete.

El contrato de volumen, como modalidad del contrato de transporte, también permite dar una respuesta adecuada a la multimodalidad. En efecto, para el vértice de la pirámide de la cadena logística, se hace indispensable proveer un modelo contractual que suministre la respuesta global del transporte “puerta a puerta”. Y ello con independencia de la posición que el responsable por aquel transporte venga a desempeñar en aquella cadena, como simple agente (transitario tradicional) y que actúa en nombre de terceros, o como operador de hecho.

Con este propósito ha surgido el “contrato de volumen” para el transporte de contenedores que, en esta vertiente de “segunda vía”, no es nada más que una versión aún más flexible de los “*services contracts*” de matriz estadounidense. Su mayor flexibilidad respecta, esencialmente, a la no publicación de los horarios y de las rutas al público en los servicios de línea regular.

NOVENA. UN NUEVO CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL NO SUELE IMPONERSE CONVENCIONANDO A SUS ACTORES.

En los trabajos preparatorios de los Convenios, las negociaciones suelen ser bastante dinámicas y las posiciones de las partes se van, sucesivamente, transformando y, así, progresivamente se irán elaborando los textos finales.

En el caso de las RRotterdam, la introducción de la figura del “contrato de volumen” en los trabajos preparatorios cuyo objetivo fue el transporte de contenedores en línea regular (enmarcado por el OSLA estadounidense) siguió una secuencia metodológica

que es muy compleja y poco clara. En primer lugar, la definición es tan amplia que acoge, igualmente, el *"tramping"* de graneles. En segundo, se dispone un conjunto notable de derogaciones para el contrato reglado por las Reglas, derogaciones más amplias que las permitidas por la propia legislación vigente en el país proponente (los EEUU, mucho más próxima del proyecto de COGSA de 1999). Si añadimos a esta crítica otras que se hacen sobre los límites de responsabilidad del transportador y la multimodalidad "limitada", basada en un sistema en red con la prevalencia, en el caso de daño no localizable, de las propias Reglas sobre los Convenios modales, la vigencia internacional de las RRotterdam no es un asunto de fácil resolución.

En aras de un mejor texto en que las RRotterdam se traduzcan, lo que está en juego, para la seguridad jurídica del negocio, es compartir los riesgos relativos a las mercancías transportadas por vía marítima entre los varios intervinientes. Consecuentemente, la cuestión del análisis de estos riesgos obliga, necesariamente, a contabilizarse el valor real de las mercancías (completamente distinto entre los graneles y los contenedores) y el valor de la propia expedición marítima (es decir, el transporte propiamente dicho).

A medida que las mercancías transportadas sean de mayor valor y dejan de ser *"commodities"* (y, por eso, también sometidas a los derechos de propiedad industrial), existirá un desfase creciente para la cobertura del riesgo asociado a su pérdida o daño. En este caso, suele optarse, a menudo, por la cobertura de riesgos adicionales a través de los contratos de seguro de las mercancías que, de forma directa o indirecta, vienen a utilizar los mecanismos de los Convenios internacionales y la identificación más rigurosa de los riesgos en presencia, en cada tipo (o modo) de transporte.

La importancia para el comercio mundial de las mercancías transportadas por vía marítima y de su larga expresión nos lleva, seguramente, a una duda creciente, no sólo sobre la cobertura de los riesgos sino también sobre la seguridad del marco jurídico. Además, en nuestros días, las mercancías de mayor valor añadido exigen una manipulación y una acomodación a bordo no compatibles con el tradicional transporte de "carga general" o de "graneles". Por tanto, así como este tipo de transporte, poco a poco, se ha ido realizando en contenedores, tampoco el régimen de responsabilidad puede permanecer estático, en un marco internacional que poco cambió desde 1924. Actualmente, este régimen es insuficiente en la práctica comercial, esencialmente debido, a la multitud de causas de exoneración y a los valores reducidos de la responsabilidad del transportador.

Es en este mismo entorno, en esta evolución de qué se transporta, cómo se transporta y de cómo se van a beneficiar las partes, se ha creado la figura del contrato de volumen, con una transmutación expresiva desde los tiempos iniciales del *"tramping"* de los graneles. De hecho, los regímenes de responsabilidad sobre las mercancías se distinguen, en la práctica, por los diferentes tráfico a que, a menudo, corresponden distintas mercancías, de alto y de bajo valor añadido y que, por eso, también importan en primas de seguro muy distintas. De poco valdría sin aprovechar a ninguna de las partes, intentar incorporar estas dos realidades tan distintas en una misma definición que tampoco es sinónimo de un único régimen.

El contrato de volumen ha realizado un trayectoria morfológica notable: de los graneles hasta los contenedores, de la línea no regular hasta la línea regular. En virtud de esta transformación han surgido los mayores problemas, sobre todo, cuando se pretende excluir la obligatoriedad del régimen al transporte de línea regular, a través de las derogaciones al contrato de volumen a que sea aplicable el Convenio, en los términos del artículo 6 de las RRotterdam.

Así, asumiendo la protección de los pequeños y medios cargadores, se entendió que era suficiente el cumplimiento de las condiciones previstas en el artículo 80.2 de las RRotterdam, aunque el cargador no sea “obligado” a aceptar el contrato con derogaciones, lo que no siempre conlleva que tiene “libertad” de rehusarlo, dada la desproporcionalidad de negociación existente. Esta es la razón fundamental por la cual el modelo del contrato de volumen por línea regular construido en las RRotterdam - con una inmensa libertad contractual - es un severo obstáculo a su vigencia internacional.

Además, la referida definición de las RRotterdam tampoco alcanza a ser la figura compromisoria entre los transportadores y los cargadores: Asia y Europa son casi unánimes en su crítica (excepto algunos países europeos como los Escandinavos y España que, mientras tanto, ya ratificó el Convenio), junto con Canadá (de la mano doctrinal de TETLEY). Algunos intereses norteamericanos, asociados a algunos cargadores bastante expresivos y a grandes armadores, permanecen como sus defensores. Sin embargo, hasta ahora no han logrado siquiera el apoyo sustancial de los transitarios (sea en la calidad de agentes, sea en la de NVOCC's).

Después de nuestra reflexión e investigación, que se ha iniciado con el contrato de volumen para los graneles (“*contrat de tonnage*”), la disciplina prevista para el contrato de volumen en las RRotterdam con sus derogaciones, no siempre parecerá aceptable. Por el menos, ante el propósito demostrado por la delegación estadounidense en los trabajos preparatorios: la utilización del contrato en las líneas regulares de contenedores en la senda de los “*services contracts*”.

Se trata de un reto muy complejo: ¿cómo aceptar, en un contrato de línea regular, la derogación del régimen imperativo de las RHaya y, por otro lado, una mayor magnitud en la libertad contractual que la existente actualmente en el país inspirador, los EEUU?

¿Será que el objetivo del descenso del precio del flete soportado por el cargador queda debidamente equilibrado teniendo en cuenta las posibilidades muy amplias de limitación de la responsabilidad del transportador?

Es incuestionable que la consagración de la figura del contrato de volumen, en la forma adoptada por las RRotterdam, es un obstáculo muy difícil de superar y, seguramente, contribuirá para obstaculizar su vigencia. Y el argumento estático y formal de siete años de intensos trabajos preparatorios con la participación vigorosa y dedicada de eminentes expertos mundiales, por sí sólo, no revertirá aquella conclusión.

Se ha argumentado, con alguna razón, que es preciso valorar con atención que la complejidad no es un atributo propio de las RRotterdam: el transporte marítimo

internacional es un sector en que confluyen intereses muy dispares, es complejo y padece incertidumbre por la dispersión normativa y por el foro de litigación elegido.

No existiendo actualmente una regulación uniforme en esta materia, ni siquiera para el arbitraje marítimo internacional ya que las únicas normas relevantes figuran en las RR Hamburgo y deben valorarse con algún cuidado, un Convenio “*maritime plus*” sería la forma más tranquila de evolucionar todo el sistema marítimo para el multimodal.

En este caso, reconociendo la complejidad del transporte marítimo internacional y de las transacciones internacionales, en general, no creemos que el “método” elegido haya sido el más oportuno. Los ejemplos recientes exigen una profunda y equilibrada reflexión. No merece la pena insistir en la elaboración de un instrumento internacional “de arriba para abajo”, ya que el método que se base en los trabajos de un “comité de expertos” anclado a los trabajos de una conferencia internacional viene, aún más, a restringir la participación de toda la comunidad internacional.

Así, subrayamos que asistimos a que el núcleo esencial de países, armadores, operadores, cargadores y aseguradoras (que tiene más intereses en el desarrollo y reducción de los costes del transporte marítimo internacional) se ven progresivamente constreñido a participar activamente en los textos de la conferencia dada la “elocuencia presunta” de los expertos dotados de una “validez de sus soluciones casi absoluta”.

De este modo, el análisis de la definición del contrato de volumen ínsito en las RR Rotterdam y el arco contractual aplicable de aquellas Reglas, nos lleva a la conclusión de que es muy difícil admitir la aplicación de normas casi plenamente dispositivas a cualquier contrato de volumen por línea regular que, a su vez, poco tiene que ver con el transporte de graneles en el “*tramping*”.

Mientras tanto, a pesar de la amplia definición, la aplicabilidad de las RR Rotterdam es excluida siempre que se emitan únicamente cartas de fletamento o contratos análogos y habrá otros casos que, aunque de línea no regular, el Convenio sea aplicable. Significa ello que, cuando se utilicen las cartas de fletamento o los contratos de reserva de espacio a bordo (o similares) en las líneas regulares, las RR Rotterdam no serán de aplicación. Por otra parte, existirán transportes “*tramping*” (los llamados “on demand carriers”) que faenan, esencialmente, como armadores o navieros de “línea regular” que puedan verse regidos por las RR Rotterdam.

Los términos en que se hace la articulación entre las definiciones y, en particular, el artículo 6 (y, a continuación, el artículo 80) son, por lo menos, incomprensibles e incoherentes. Ya que, al inicio, se dispensan los documentos de transporte en papel, se amplía (y bien) la definición de contrato de transporte para, después, utilizarse, nuevamente, los criterios tradicionales de las “cartas de fletamento” (y otros) para someter (o no) los contratos al Convenio.

Pero se pregunta, igualmente si habrá alguna ventaja en consagrar una definición muy amplia que no acoge, siquiera, un régimen único basada en un entorno jurídico y económico con realidades completamente distintas y con valores de responsabilidades también muy distintos. Es decir, ¿el transporte de graneles *versus*

transporte de contenedores, el transporte no regular *versus* transporte regular o, por fin, la carta de fletamento *versus* el documento de transporte?

Y, ha de tenerse en cuenta que en los Estados Unidos, los “*services contracts*” se basan en la publicidad y la regularidad de escalas para la carga contenedorizada (y, eventualmente, para la carga general) y que se identifica, cabalmente, con los “*liners terms*” de las RRotterdam cuyo régimen no tiene cualquier sentido que sea aplicado, por ejemplo, para el transporte de graneles, en particular, para los titulados por cartas de fletamento, también fuera de las RRotterdam.

De iure condendo, una de las soluciones posibles para las Reglas sería atenerse a lo que ya sucede a en la práctica, otorgándole un mayor margen de certidumbre. Es decir, ampliar las exclusiones a los graneles (siendo o no tráfico regular), dejando claramente establecido que las RRotterdam no se aplican a aquel transporte, introduciendo, por ejemplo, un nuevo párrafo 3 al artículo 6, en los siguientes términos:

Article 6

1.....

2.

3. *“Notwithstanding paragraphs above to the present article, the Convention does not apply to the carriage by sea of bulk cargo and other commodities except when both parties expressly agree in the contrat to be bound by the Convention”.*

Es comprensible y bien sostenible que las RRotterdam tienen como objetivos principales, en el camino de la progresiva uniformidad internacional, la facilitación, física y telemática, del transporte de contenedores “*puerta a puerta*” que utilice el modo marítimo.

Por eso, es lógico dejar inequívocamente fuera de la aplicación de las RRotterdam los contratos de volumen tradicionales para el transporte de graneles, así como otros contratos utilizados en el transporte de las “*commodities*” (excepto si las partes así lo acuerdan), sean cuales sean los documentos de transporte utilizados. Esta solución ayudaría, seguramente, a estilizar la aplicación de las RRotterdam al contrato de volumen (de definición muy amplia), sus derogaciones y los valores de la responsabilidad de las mercancías transportadas por diversos clientes (al contrario de los graneles).

Así, las Reglas no regularían, salvo declaración de voluntad de las partes, los contratos de graneles, independientemente de los documentos utilizados o de la forma contractual elegida y su enfoque regulatorio esencial sería el transporte de contenedores y, subsidiariamente, la carga general. Entendemos que la “*primera vía*” de contratos de volumen (con su origen en los “*tonnage agreements*”), no debería tener una regulación desigual en función del documento que se utilice (la carta de fletamento o cualquier “*documento de transporte*”), sin perjuicio de la manifestación expresa de las partes.

Se salvaguardaría así la aplicación de las RRotterdam a lo que interesa del contrato

de volumen – el transporte de línea regular para la carga contenedorizada –, manteniendo la definición original y permitiendo la utilización en la carga general o siempre que las partes en el transporte de graneles así lo desearan.

Asimismo, en cuanto a la “segunda vía” de contratos de volumen (procedente de los “*services contracts*”) – sobre la cual incidiría, básicamente, el enfoque de la aplicación del Convenio una vez depurada del transporte de graneles – sería perfectamente exigible y enmarcado en su ámbito.

No obstante, debemos insistir en que es indispensable, para su normal funcionamiento en el mercado, la creación de una instancia de regulación que se encargaría de asegurar la legalidad del cumplimiento del régimen de la competencia, garantizando, simultáneamente, el control de información entre las partes y los otros intervinientes en el sector. Esta creciente dificultad de la creación de una instancia internacional de regulación puede, también, ser un nuevo obstáculo a la vigencia del Convenio, agravado por la existencia de mecanismos propios de regulación en algunas organizaciones internacionales de cariz más integrador, como es el caso de la Unión Europea.

Una segunda solución para minorar los inconvenientes mencionados en el momento de la vigencia del Convenio, pasaría por que la UNCTAD/ICC (u otra entidad de expresión mundial) estableciese, con el acuerdo de las aseguradoras y de los operadores, los términos exactos de un contrato formulario que disminuyese la amplitud de la definición del contrato de volumen y añadiese la obligación de “línea regular”. Las materias de las derogaciones y sus condiciones serían listadas en un “*numerus clausus*” y, genéricamente, aceptadas por la comunidad internacional como, por ejemplo, las condiciones para la disminución de los límites de responsabilidad del transportador, en refuerzo de las que se contemplan en el núm. 2 del artículo 80.

Esta idea ha sido acogida en uno de los últimos trabajos de la BIMCO que está desarrollando un nuevo contrato formulario para el transporte de contenedores, denominado “*SERVICECON*” (“*Standard Service Agreement for the Liner Sector*”), un tipo de contrato de volumen para el transporte de contenedores, naturalmente, por línea regular. Para nosotros, este formulario debería ser un compuesto entre los modelos ya sedimentados en el tráfico de graneles y los utilizados para el transporte de contenedores, procediéndose a las adaptaciones necesarias.

El Convenio ha sido diseñado, esencialmente, para el transporte contenedorizado y para la multimodalidad (mitigada). Por eso, independientemente de que se trate de una línea regular o no, defendemos que deberá excluirse de su aplicación el transporte de graneles (en que, además, hay un equilibrio manifiesto entre las partes, grandes cargadores y grandes armadores), modificando el artículo 6, salvo que fuese otra la voluntad de las partes.

DÉCIMA. UN NUEVO CONTRATO DE VOLUMEN DE LINEA PARA LOS CONTENEDORES COMO MARCO DE LA MULTIMODALIDAD.

En este contexto de incertidumbre jurídica que resulta de una proliferación de regímenes y de la dificultad de la consolidación de los instrumentos internacionales, se constata que el comercio marítimo internacional – que congrega más del 80 por ciento del tráfico mundial y, en particular, el transporte de contenedores – necesita de una disciplina internacional uniforme que contemple los transportadores y los cargadores, que vendría a beneficiar, así, el comercio mundial en la reducción de costes y en la circulación de la mercancía.

La “*Declaración de Montevideo*”- que, en 2010, ha representado una oposición de fondo de la mayoría de los países de la América Latina que, como se ha señalado, no están, en su mayoría, vinculados a cualquier instrumento relativo al transporte marítimo internacional (como las RHaya), es contemporánea de la “*Declaración de Alejandría*”, para el mundo árabe con una postura de gran expectativa. De hecho, la posición adoptada por la “*Declaración de Alejandría*” (2-3 de febrero de 2010), ha consistido en una actitud extremadamente prudente de “*wait and see*”, aunque con algunos rasgos de crítica que se centran en los intereses de los cargadores árabes y, por eso, en la supuesta imposición de reglas (o de su flexibilización) por los países de mayor importancia de flota marítima y en lo que respecta a la imposibilidad de la consagración de reservas a las RRotterdam.

Mientras tanto, en julio de 2012, la prensa estadounidense ha declarado que Presidente OBAMA solicitará al Senado una evaluación de las RRotterdam. Conviene señalar que los Estados Unidos habían asumido un posición de principio muy favorable en el momento de la elaboración de su texto, para el cual han contribuido mucho, sobre todo, con la nueva figura del “*contrato de volumen*” consagrada bajo su propuesta, y con su suscripción en Rotterdam, en diciembre de 2008.

A mediados de 2012, se volvió a plantear en los Estados Unidos la cuestión de la responsabilidad del operador del terminal portuario (que es una de las “partes ejecutantes marítimas” de las RRotterdam) y el foro aplicable cuando se desconoce el lugar del daño. La primera se relaciona sea con el propio Convenio sobre los terminales portuarios sea con la dificultad de que estos operadores aceptasen que se pueda accionar directamente por los interesados en la carga. La segunda respecta a la necesidad de intentar acciones en tribunales extranjeros (ajenos) a pesar de que el daño se manifestase en territorio nacional. Es decir, si el cargador americano, una vez constatado el daño en las mercancías, tendrá que intentar la acción contra el transportador en los tribunales de Japón o en Corea.

La idea general que ha pasado en la prensa estadounidense sobre las RRotterdam, en julio de 2012, se traducía en un cambio profundo del régimen. Es decir, las “*reglas del juego son otras*”, permitiendo una negociación más flexible entre las partes, los cargadores y los transportadores. Lo que suele ocurrir es que los operadores norteamericanos no son, muchas veces, partes en los contratos sino únicamente

partes ejecutantes marítimas (sean operadores de terminales, cargadores u otros que no están vinculados por el “contrato de transporte”), con un régimen complejo y algo dudoso desde el punto de vista de la seguridad jurídica.

La posición mayoritaria de los Estados con mayor influencia en el tráfico internacional sobre la ratificación de las RRotterdam se resume en un “*wait and see*”, como es el caso de China y de los Estados Unidos, siendo este último uno de los principales países que soportarán las RRotterdam, por el menos, en el momento “*de la parte final de los trabajos preparatorios y de su firma*”.

Hace ya más de cinco años desde la ceremonia de la firma del Convenio, en la ciudad de Rotterdam y, formalmente, se cuentan, sólo, veinte cinco firmas y, hasta el final de mayo de 2014, tres ratificaciones (España, Togo y República de Congo), lo que no constituye un buen augurio para su entrada en vigor.

Si no se hace algo o si nada cambiase, de forma más o menos inesperada, en el campo del transporte internacional marítimo de mercancías y por circunstancias externas imprevisibles, las RRotterdam muy difícilmente entrarán en vigor (o ingresarán con una escasa expresión, así como las RHamburgo) y serán “sepultadas” junto con otros instrumentos internacionales con fin idéntico, como el convenio multimodal de 1980 y, con ellas, esta nueva versión amplísima del contrato de volumen.

Si las RRotterdam no entran en vigor, los “*services contracts*” continuarán siendo el régimen de una parte muy significativa del tráfico de contenedores a nivel mundial, sobre todo de y hacia los Estados Unidos, con una regulación por instancias norteamericanas, sometidos, aunque, a alguna obligatoriedad por vía del conocimiento de embarque y de la remisión para los convenios aplicables, en concreto, las RHaya por vía directa o del COGSA de 1936.

Las relaciones económicas mundiales necesitan, a menudo, de una línea jurídica segura, coherente y consensual que promueva los cambios comerciales, basados en la confianza de los intervinientes. Asimismo, el comercio mundial no se identifica con documentos teóricos y herméticos que, por más virtudes que se les reconozcan, generan desconfianzas, a veces, racionalmente infundadas, lo que es cierto, pero que son de difícil superación por la ausencia de una participación comprometida en las decisiones por parte de la comunidad internacional.

Además, cabe recordar que las relaciones comerciales ya no se someten a los modelos económicos creados a mediados del siglo pasado. La segmentación de las producciones y la especialización del comercio, los movimientos de capitales, las preferencias sociales y las bajas tasas de flete en competencia conllevan que, incluso, el tradicional proteccionismo empieza a tener una utilidad cada vez menor.

Así, es necesario un refuerzo de la seguridad jurídica de los medios a disposición del comercio, que proporcione comportamientos “previsibles” de los diversos intervinientes en una medida idéntica a la que hacen las aseguradoras.

En el caso del transporte marítimo, la tradicional dicotomía entre el conocimiento de embarque y la carta de fletamento tuvo su trayecto meritorio pero, hoy, no siempre

resuelve las situaciones derivadas del transporte por línea regular, principalmente, cuando se trata del transporte de contenedores.

Sin embargo, parece ser demasiado temerario introducir, de forma totalmente innovadora a nivel de un instrumento internacional, un concepto muy amplio de “contrato de volumen” para, luego, darle a las partes una prerrogativa de derogación casi absoluta de las reglas previstas, mucho más allá de cualquier régimen vigente y sin una base práctica, doctrinal y jurisprudencial que lo sostenga.

Hay motivos fundados que preconizan el alejamiento del contrato de volumen del régimen obligatorio del conocimiento, incluso en las líneas regulares. Esta observación no debe tener, como simple consecuencia, que no se estudien y no se consideren los orígenes del contrato y la necesidad de un modelo específico para las líneas regulares, en particular, para los contenedores. Lo que se trata es de compartir el riesgo (responsabilidad) en un transporte de mercancías de elevado valor añadido, en lo que difiere de los graneles.

La publicitación de los contratos o, por el menos, de una gran parte de su contenido, frecuente en la matriz estadounidense, podría limitar estas consecuencias. No obstante ello todavía inspira alguna desconfianza en el mercado del transporte marítimo. Sin embargo, la publicitación general de los contratos ya fue abandonada en los EEUU y los “*services contracts*”, desde finales de los años 90, son confidenciales para terceros (aunque parte sea del conocimiento de la FMC), lo que viene a incitar un incremento sustancial en su utilización. Tampoco está publicitación, al menos en aquellos términos, sería deseable (o posible) en la Unión Europea.

Los Convenios que cubren las cuatro formas de transporte principales funcionan adecuadamente y pueden ser adoptados por más países, pero subsiste el hueco de la multimodalidad y que en nuestro entendimiento es más fácil de ser aprobado por un convenio “*maritime plus*”. Sin embargo, lograr una uniformidad global generalizada semejante a la de los Convenios modales aéreos, terrestres o fluviales que tratan accesoriamente el modo marítimo, armonizando las soluciones marítimas con los Convenios marítimos propiamente dichos, resulta muy complejo pues cada uno de ellos se intenta aplicar a todos sus supuestos.

Asistimos, hoy, en el seno mundial, a un proceso peligroso de una continua creación de nuevos instrumentos internacionales con una flaquísima (o mismo nula) aplicación práctica. Por eso, frente a la situación actual, consideramos preferible que se rescaten y se revisen las RRotterdam, al menos en algunos de los institutos más meritorios: el ámbito accesorio no marítimo, la responsabilidad de terceros, la eliminación de la culpa náutica y la introducción de los registros electrónicos. No será con la celebración de nuevos protocolos para los Convenios marítimos existentes como se logrará la adecuada regulación de la multimodalidad.

Aunque el objetivo laudable fuese la uniformización del Derecho marítimo y el texto de las RRotterdam hubiera sido fraguado por ilustres “expertos del Derecho marítimo” y otros, al abarcar institutos “nuevos” o con un abordaje “nuevo”, las Reglas inspiran gran desconfianza, ab initio, en las relaciones comerciales. Ello se

traduce, de inmediato, en un aumento de los costes del transporte y en la reducción de la fluidez de la circulación de las mercancías en las diferentes instancias internacionales y nacionales.

Las experiencias de instrumentos internacionales que generaran desconfianza en la comunidad llevan a que se propongan medidas que lo puedan superar. Una de ellas consiste en aplicar, en la práctica, las partes más novedosas (aunque controvertidas) y que se consideren ventajosas de las RRotterdam, de forma voluntaria y a través de formularios, para que, posteriormente, pueda venir a constituir “Derecho uniforme”. De hecho, si parte de sus normas no fueren aplicadas materialmente, muy difícilmente las Reglas entrarán en vigor. Y cuantos más años pasen desde su aprobación hasta su (eventual) vigencia, ¡más “pantanosos y dudosos” quedará su futuro!

La transcendencia práctica de todas las cuestiones sobre la vigencia de las RRotterdam y, en particular, la posibilidad de su progresiva superación a través de la actuación voluntaria de los intervinientes en el comercio mundial, nos lleva a dibujar un contrato dedicado al transporte de contenedores.

Proponemos, así, al final de la presente tesis, un formulario de contrato para el transporte por línea regular de contenedores (véase el Apéndice A, con el título “CONLINEVOLCON_DLF2015”), basado en un modelo de contrato de volumen para graneles secos (el *Gencoa*) y en otros modelos de “arrendamiento de espacio a bordo”, con la necesaria adaptación al transporte de contenedores, incluyendo, una cláusula “Himalaya”, con una base distinta del modelo SERVICECON de la BIMCO.

En síntesis: hemos propuesto, como primera solución, una alteración al artículo 6 y como segunda, el establecimiento de un contrato formulario que disminuyese la amplitud de la definición del contrato de volumen y añadiese la obligación de “línea regular” en el cual nos reiteramos con nuestra propuesta para el transporte de contenedores.

No obstante, se apunta una tercera solución más global para las RRotterdam (y que fue aplicada en la vigencia del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1980) que pasaría por la elaboración de un protocolo a las Reglas que apartase, suspendiese o abrogase los capítulos menos consensuados de las RRotterdam, pero manteniendo una matriz interpretativa coherente. Así, sería necesario un análisis y estudio integrado del texto que viniese a identificar los institutos y las normas que reflejan los puntos más controvertidos de las RRotterdam (entre transportadores y cargadores), proponiendo la anulación de algunos de ellos (o incluso su ligera modificación o adaptación), preservando un mínimo de coherencia del Convenio internacional y teniendo como vigencia subsidiaria material los correspondientes institutos ya regulados por las RHaya/RHaya-Visby.

Es una solución compleja pero que permite, no quedar sólo a la espera de la decisión de países vitales para la vigencia de las RRotterdam, como China y los Estados Unidos de América (o de las aseguradoras que representan los intereses de las empresas marítimas de esos países), intentando aislar e impulsar los institutos que,

pacíficamente, ya pueden hacer su camino, contribuyendo a la facilitación del comercio mundial.

Mientras tanto, estamos seguros de que, si nada cambia, una de las grandes innovaciones de las RRotterdam, el contrato de volumen para línea regular (de contenedores),- “morirá bien lejos de la playa” sin la vigencia del Convenio, continuando, su mentor (el “*service contract*”), su trayecto imperturbable, con la complacencia del tradicional “*tonnage agreement*” que no sufrirá ninguna modificación al saber que el Convenio “*se ha muerto*”.

Consecuentemente, en caso de la no vigencia de las RRotterdam, entendemos que se debería dar prevalencia a la utilización, en el transporte por línea regular de contenedores, de un formulario de contrato para o transporte de contenedores. En este caso, en una fase transitoria, el contrato sería regido (indirectamente) por el régimen imperativo consecuente de las RHaya/RHaya-Visby, siempre que si utilizase un conocimiento de embarque – lo que es, a principio, privilegio de las líneas regulares, desde los inicios del transporte de “carga general”, aunque, cada vez más, se recurra a títulos no negociables.

Si la mayor desconfianza se ha generado con el contrato de volumen derogatorio en las líneas regulares, puesto que favorece a los operadores en gran escala y les permite seleccionar sus propias reglas siendo una aportación estadounidense que tiene su fuente en los “*services contracts*”, podría proponerse que se revisen sus términos y, en particular, los supuestos que contempla el núm. 2 del artículo 80 así como los pactos de jurisdicción y arbitraje.

De forma simultánea, no podremos quedarnos sin una intervención en los márgenes multimodales accesorios: para proseguir en la uniformización, es necesario revisar los Convenios modales y dotarlos de una cláusula de conflictos multimodal que permita integrar los conflictos positivos de competencias para que se consagre un sistema multimodal en red debidamente armonizado, para el presente y para el futuro.

Contrariamente a lo que es más tradicional, una vez descartados los documentos de transporte en papel, todo el enfoque se deberá situar en la protección de los terceros en el contrato, sea el destinatario, el consignatario u otros. La nueva figura de responsabilidad del porteador y la protección de terceros aportada, más recientemente, por las RRotterdam o en que medida las reglas se puedan extender a los auxiliares terrestres del transportador y su articulación con los documentos electrónicos, en conjunto con el instituto del contrato de volumen derogatorio y la cláusula “Himalaya”, supone lo que ha sido objeto de estudio más profundo en esta Tesis.

Tal como se refiere en la introducción de las RRotterdam, consideramos que “*la aprobación de un régimen uniforme aplicable al contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, al promover la seguridad jurídica y mejorar la eficiencia del transporte internacional de mercancías y al facilitar nuevas oportunidades de acceso a comerciantes y mercados anteriormente remotos, será un factor decisivo para el fomento del comercio y el*

desarrollo económico tanto nacional como internacional”. Pero, no podremos concordar, como hemos dicho, con la estructura elegida por el Convenio en lo que respecta a la articulación entre las definiciones, la identificación de los contratos a él sometidos y los supuestos de la derogación del contrato de volumen.

La uniformidad del Derecho internacional es importante en cuanto intenta dar respuesta a una cuestión económica, de costos propios del transporte y de los relacionados con las transacciones comerciales que afecta a todos los que intervienen en el transporte y, en general, a los consumidores y productores. Su mayor eficiencia radica en que el costo de pérdidas y daños y el costo del transporte sea el más bajo posible.

No conseguido directamente aquel objetivo, hay que intentarlo por vía de la adopción de formularios voluntarios, de la aproximación de los Derechos internos que procuran, a su vez, superar las contradicciones entre convenios internacionales y las normas nacionales y, por último, de una reflexión global sobre las Reglas, procurando identificar (y apartar, si fuese posible) las “partes malas”.

De hecho, el marco internacional jurídico actual suele impulsar su cambio y su uniformización. La cuestión es, pues, más de método y en qué medida se deberán adoptar los elementos novedosos ¿Cómo hacerlo y sobre qué proyecto que responda a unos eventuales “términos de referencia” donde consten las metas económicas deseadas?

Séneca decía a los marinos: *“Cuando se navega sin rumbo, ningún viento es favorable”* ¡Aplicuémoslo también a toda la norma del comercio internacional!



Uno de los nuevos porta contenedores de 14.000 TEU del naviero y armador suizo MSC (*Mediterranean Shipping Company*) operando en la Terminal XXI en Sines

BIBLIOGRAFIA

A) LIBROS, TESIS Y OBRAS COLECTIVAS

AA.VV., *Voyage charters*, J. Cooke, J. Kimball, T. Young, D. Martowski, A. Taylor, L. Lamberg, London-N.York-Hamburgo-Hong Kong, 1993.

AA.VV., *Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI^e siècle*, Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM (ed), Anales 2010, CMDT, 29 et 21 mai 2010, Marseille, 2010.

AIRES, SANDRA M., *Conhecimentos de carga eletrónicos – contributo para a configuração da sua emissão e circulação no Direito português*, Tesis de mestrado, FDL, Lisboa, 2009 (policopiado)

ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho marítimo*, 2.^a edição, Thomson, Civitas, 2005.

AURITI, G., *Contributo allo studio del contratto di noleggio*, Milano, 1971.

AZEVEDO MATOS, *Princípios de Direito Marítimo*, vol. I, II, III e IV, Ática, Lisboa, 1958.

BAATZ, Y., DEBATTISTA, C., & LORENZON, F. (et al.), *The Rotterdam Rules – A Practical Annotation*, Informa Maritime & Transport, Londres, 2009, 348 pps.

BASTOS, N. M. CASTELLO-BRANCO, N., *Da disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*, Almedina, Coimbra, 2004.

BASTOS, N. M. CASTELLO-BRANCO, N., *Direito dos Transportes*, Instituto de Direito das Empresas e do Trabalho (IDET), Cadernos, n. 2, Almedina, Coimbra, 2004.

BEIRÃO, F. A. VEIGA, *Direito Comercial Português: esboço do curso*, Imprensa da Universidade, 1912.

BERNARD, P., *L'affrètement: tendances et perspectives*, Milano, 1981.

BOKALLI, V.E., *Conteneurisation et transport multimodal international de marchandises*, thèse pour le doctorat en droit, Université d'Aix-Marseille III, 1989, policopiado.

BONASSIES, P. & SCAPEL, C., *Traité de Droit maritime*, 2^{ème} éd., LGDJ, Paris, 2010.

BROSETA PONT, M., *Manual de Derecho Mercantil*, 8^a ed., Tecnos, Madrid, 1990.

CAMPBELL, COLLINS & WIGHTMAN (eds.), *Implicit dimensions of contract. Discrete, relational and network contracts*, Oxford & Portland 2003.

CARBONE, S., *Contratto di trasporto marítimo di cose*, in “Trattato di Diritto Civile e Commerciale”, vol. XXVI – t. 2, sez. I, Giuffrè, Milano, 1988.

- CARBONE, S., CELLE, P., LOPEZ DE GONZALO, M., *Il Diritto Marittimo - Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4ª ed., G.Giappichelli ed., Torino, 2011.
- CARVER, T. G., *Carriage by Sea*, vol.1, 13ª ed., por Raoul Colinvaux, London, 1982.
- CASTRO MENDES, *Teoria Geral do Direito Civil*, AAFDL, Lisboa, 1978, vol.I.
- COIMBRA, D. B., *O conhecimento de embarque no transporte marítimo*, 4ª edição, Aduaneiras, São Paulo, Brasil, 2011.
- CORDEIRO, A. MENEZES, *Da boa-fé no Direito Civil*, Coimbra, Almedina, 2007.
- CORDEIRO, A. BARRETO MENEZES, *Do "Trust" no Direito Civil*, tesis doctoral, FDUL, Lisboa, 2013.
- DESECK, P., *Charterparties – Maritime Know How*, Ostende, 2012, in <http://maritimeknowhow.com>; <https://www.bimco.org/en>.
- DUGUIT, L., *Traité de Droit Constitutionnel*, 3ª ed, Les Éditions Bocard, Paris, 1927.
- ECHEVARRIA RIVERA, L.E., *El transporte marítimo*, Aranzadi, Pamplona, 1983.
- EMPARANZA SOBEJANO, A., e MARTÍN OSANTE, J. M. (coord.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, 1ª ed., Aranzadi, Vitoria, 2006.
- FALKANGER, T., *Scandinavian Maritime Law*, Oslo, 2004.
- FARIA, D. LYNCE de, *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias*, Bertrand Editora, Venda Nova, 1996.
- FERREIRA de ALMEIDA, C., *Introdução ao Direito Comparado*, Coimbra, Almedina, 1994.
- FERREIRA de ALMEIDA, C., *Contratos II – Conteúdo. Contratos de Troca*, 3ª ed., Coimbra, Almedina, 2012.
- FERREIRA de ALMEIDA, C., *Contratos III – Contratos de liberalidade, de cooperação e de risco*, 2ª ed., Coimbra, Almedina, 2013.
- FORCE, R., YIANNPOULOS, A. N., DAVIES, M., *Admiralty and Maritime Law*, Abridged Edition, Washington, 2006.
- GARCIA DE LA MADRID, M., *Historia de los tres derechos, romano, canónico y español o tablas cronológicas de los códigos y colecciones de todos tres, escritas en latín y castellano*, 1831, Madrid.
- GIDEL, G., *Le Droit International Public de la Mer*, Paris, 1932-34, 3 volumenes.
- GILMORE, G., & BLACK, C., *Law of Admiralty* 125, n. 23 (1957)
- GILMORE, G., & BLACK, C., *Law of Admiralty* 145, n. 47 (2d ed. 1975).
- GOMES, M. JANUÁRIO da C., *Direito Marítimo – Jurisprudência selecionada para as aulas práticas*, AAFDL, Lisboa, 2002 y y BMJ 478, a pps 397ss.

- GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen (CoA)*, Aranzadi, Vitoria, 2008.
- GOOD, R., *Commercial Law*, 2ª ed., Penguin Books, London, 1995.
- GORTON, L., IHRE, R., *Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, 2ª ed., London, 1990.
- GORTON, L., IHRE, R., SANDERVAN, A., *Shipbroking and chartering practice*, 5ª ed., London-N. York-Hamburgo-Hong Kong, 1999.
- HEALY, N. (et al), *Cases and materials on Admiralty*, 5th ed., St. Paul, Minnesota, USA, 2012..
- HOEKS, M., *Multimodal Transport Law*, Wolter Kluwer, Austin-Boston-Chicago-New York-The Netherlands, 2010.
- HOU, Wey, *La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises – L'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*, thèse pour le doctorat en Droit, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, Faculté de Droit et de Science Politique, France, 2010, 536 pps. in www.fondation-droitcontinental.org/upload/docs/.../pdf/.../volume_1.pdf.
- HUMANN, *Le contentieux du conteneur*, Thèse pour le doctorat en droit, Université des affaires internationales du Havre, 1995.
- ILLESCAS ORTIZ, R. y FERANANDÉZ, M. A. (Dir.), *Las Reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Madrid, Civitas/Thomson Reuters, 2012.
- JESSUP, P. C., *Transnational Law*, Yale University Press, New Haven, Connecticut, 1956.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. (coord.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, 7ª ed., Tecnos, Madrid, 2002.
- MARQUES DOS SANTOS, A., *As normas de aplicação imediata no Direito Internacional Privado – esboço de uma teoria geral*, 2 volumes, Almedina, Coimbra, 1990.
- MARTINEZ JIMÉNEZ, M. I., *Los contratos de explotación del buque. Especial estudio del fletamento por tiempo*, Barcelona, 1991 (tesis doctoral).
- MARTINS, ELIANE OCTAVIANO, *Curso de Direito Marítimo*, vol. I e II, Manole, Tamboré, 2005-2008.
- MEDEIROS, J. GAGO de, *O Transporte Marítimo - contratos de transporte e de seguro marítimos*, Parceria António Maria Pereira, Lisboa, 1942.
- MORINIERE, J.M., *Les non vessel operating common carriers (NVOCC), essai sur le concept de transporteur maritime contractuel*, Thèse, Nantes 1997, policopiado.
- MOZLEY & WHITELEY, *Law Dictionary*, 10ª ed., E. R. Hardy Ivamy ed., Butterworths, London, 1988.
- ONANA, C., *La protection des marchandises en droit des transports maritimes*, thèse, 2010, in www.crafi.net.

- PINHEIRO, L. LIMA, *Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional*, Almedina, Coimbra, 2006.
- RAMOS, R. M., SOARES, M.A. BENTO, *Contratos Internacionais – compra e venda, cláusulas penais, arbitragem*, Almedina, Coimbra, 1995.
- RAPOSO, MÁRIO B., *Estudos sobre o novo Direito Marítimo – realidades internacionais e situação portuguesa*, Coimbra Editora, Coimbra, 1999.
- REMOND-GOUILLOUD, M., *Droit maritime*, Pédone, 1^a ed. Paris, 1988.
- REMOND-GOUILLOUD, M., *Droit maritime*, Pédone, 2^a ed. Paris, 1993.
- RICHARDSON, J.W., P&O Nedlloyd Ltd., *The Merchants Guide*, Rotterdam, Netherlands, P&O Nedlloyd, 1998.
- RIPERT, G., *Droit maritime*, 3 volumes, Paris, 1950-53.
- ROCHA, F. COSTEIRA da, *O Contrato de Transporte de Mercadorias*, Almedina, Coimbra, 2000.
- RODIÈRE, R., PONTAVICE, E. du, *Droit Maritime*, 12^a ed., Précis Dalloz, Paris, 1997.
- RODIÈRE, R., *Traité général de droit maritime, affrètement et transports*, 6 vols, v. I e II, Dalloz, Paris, 1967-1980.
- ROMANELLI, G., *Profilo del nollegio*, Milano, 1979.
- SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías – Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, 2.^a ed., Aranzadi, Navarra, 2010.
- SANDIDORF, R., *Diritto Marítimo*, Roma, 1960.
- SCHOFIELD, J., *Laytime and Demurrage*, 5.^a ed., London, Lloyd's Shipping Law Library, 2005
- SCRUTTON, T.E., *On Charterparties and Bills of Lading*, 19.^a ed., London, Sweet & Maxwell, 1984.
- SMITH, ADAM, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, London, 1776.
- STURLEY, M., *Scope of Application in The Rotterdam Rules 2008, Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, ed. by Stefano Alexander von Ziegler and Schelin, Johanand Zunarelli, 39th ed. (Kluwer Law International, 2010);
- TETLEY, W., *Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms and Odds'n Ends*, 2.^a ed., act. 2001, in <http://www.admitylaw.com/tetley/A-D.htm>.
- TETLEY, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd ed. International Shipping Publications, 1988.
- TETLEY, W., *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Thomson Carswell, 2008.
- TETLEY, W., *Maritime Liens and Claims*, 2^a ed., Blais, Montreal, 1998.

THOMAS, D. R., *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*, edited by R. Thomas, Lawtext Publishing Limited, Devon, 2009.

THOMAS, D. R., *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, London, 2010.

TREITEL, G, REYNOLDS, F., *Carver on bills of lading*, 3rd ed., Sweet & Maxwell, London, 2011.

TULLIO, L., *Il contract of affreightment*, Padua, 1991.

VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S., *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the UN Convention on Contracts for the In'l Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Wolters Kluwer, June 2010.

WEI, HOU, *La liberte contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises – L'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*, thèse pour le doctorat en droit, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, Faculté de Droit et de Science Politique, France, 2010, 536 pps. in www.fondation-droitcontinental.org/upload/docs/.../pdf/.../volume_1.pdf.

WILDIERS, P., *Le Connaissance Maritime*, Larcier, Bruxelles, 1961.

WILSON, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Pearson/Longman, Harlow, UK, 2008 (Capitulo 2 – *Implied obligations in a contract of affreightment* – pps. 9-45, disponible in

http://catalogue.pearsoned.co.uk/assets/hip/gb/hip_gb_pearsonhighered/samplechapter/Wilson_COGBS_C02.pdf).

B) ARTÍCULOS, MONOGRAFÍAS, PRESENTACIONES, NOTAS DE PRENSA Y OTROS

AA. VV., *Challenges in using Standard Form Charterparty Contracts* in <http://www.tiberiasmc.com>.

ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M., *Asociación de Derecho Marítimo*, in *Transporte XXI* (revista espanhola), 01/01/2013, pps.5.

ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M., (e outros), *Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules*, April 2010, pp. 8 e ss, disponível no sítio www.amya.es.

ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M., *La regulación del transporte marítimo. Enfoque nacional e internacional* in Seminario “Los retos sostenibles para la logística del transporte de mercancías”, Facultad Nautica de Barcelona, 14 e 15 de marzo de 2007, in <http://www.upcommons.upc.edu/>.

ALVAREZ RUBIO, J.J., *Competencia judicial internacional* in «El transporte internacional. Especial referencia al transporte marítimo», in EIZAGUIRRE, J.M. (coord.), *El Derecho del Transporte Marítimo Internacional*, Donostia, 1994, pps. 41ss.

APAT, Associação de Transitários de Portugal, *Apresentações e Notas do XIV Congresso*, 25 e 26 de outubro, Guimarães, 2013.

APAT, Associação de Transitários de Portugal, *Diretório 2013/2014*, ed. APAT, Lisboa, 2013.

ARROYO MARTINEZ, I., *Contrato de utilización del buque (II). Los contratos de fletamento y Contratos de utilización del buque (III). El transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque*, in Rodrigo URÍA & Aurelio MENÉNDEZ, *Curso de Derecho Mercantil, estudio colectivo, vários autores*, vol. II, *La contratación mercantil. Derecho de los valores. Derecho concursal. Derecho de la navegación*, Madrid, 2001, pps. 1281-1371.

ARROYO MARTINEZ, I., *Laudos arbitrales extranjeros de interés para el Derecho marítimo durante 1987*, ADM, vol. VII, 1989, pps 757-758.

ARROYO MARTINEZ, I., *Reflexiones sobre la reforma del código de la navegación (primera parte)*, ADM, vol. VI, 1989, pps. 15-49.

BACKDÉN, P., *Will Himalaya bring class down from Mount Olympus? - Impact of the Rotterdam Rules* in JMLC, Baltimore, Maryland, n 42, pps. 115-123, 2011.

BEARE, S., *Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going*, [2002] LMCLQ, pps 306-314.

BEITIA, J. I., *NVOCC*, in *Transporte XXI*, 01/02/2013

BENETT, S. C., *Lex Mercatoria and Arbitration: A Discussion of the New Law Merchant*, Thomas E. Carbonneau, ed., Yonkers, N.Y., Juris Publishing, 1998 (Revised ed.). pps. 290ss, N. York, 1999 Juris Publishing, Inc. in *The American Review of International Arbitration*.

BERLINGIERI, F., *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, Rev. Droit Uniforme, 2003-1/2, pps 265-279.

BERLINGIERI, F., *Ambito di applicazione del progetto UNCITRAL e libertà contrattuale*, in IDM 2004, pps. 877ss.

BERLINGIERI, F., *An analysis of two recent commentaries of the Rotterdam Rules*, in DM, Fasc. I – 2012, Estratto della Revista - Dottrina, 2012, pps. 1-119.

BERLINGIERI F., *Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam*, DMF 2009, pps 867-879.

BERLINGIERI, F., *Il nollegio*, Dir. Mar., 1983, fasc. I-II, pps. 108-119.

BERLINGIERI, F., *The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly by Sea)*, Universidade de Zagrebe, Croácia, 2008, vol. 58, num. 1-2.

BERLINGIERI, F., *The liability of the owner for loss of or damage to the goods*, in International Conference on Current Issues on Maritime Transportation, CMI, 1992, pps 1104ss.

- BERLINGIERI, F., *Uniformité de la loi sur le transport maritime: perspectives de succès*, in Mélanges Bonassies, Moreux, Paris, 2001, pps. 57ss
- BLANCO-MORALES L., P., *Competencia Judicial y Transporte Marítimo de Mercancías* in Derecho de los Negocios, Año 6, n 63, Ed. La Ley-Wolters Kluwer, Las Rozas, España, 1995, pps. 1-14.
- BLANCO-MORALES L., P., *Los fundamentos de un mercado regulado del transporte marítimo en la Comunidad Europea* in Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia, Madrid, n 214, 1995, pps. 81-237.
- BLOCK, S., *By land or by sea. A comparison of the fundamentals of the Carmark and COGSA liability regimes*, paper presented at The Transportation Lawyers Association, 29 avril 2009 in “Comprehensive resource for legal information on freight forwarding global logistics”, ‘[Http://www.iforwarderlaw.com/library/](http://www.iforwarderlaw.com/library/)’.
- BLOCK, S., *Son of the Sampo Japan Slip-Up: Second Circuit holds COGSA governs ocean carrier and NVOCC liability for inland loss*”, 01/11/2008 in “Comprehensive resource for legal information on freight forwarding global logistics”, ‘[Http://www.iforwarderlaw.com/library/](http://www.iforwarderlaw.com/library/)’.
- BON-GARCIN, I., *Les transports: activités, contrats et responsabilités*, La semaine juridique Entreprise et Affaires, n.º 41, 08/10/2009.
- BONASSIES, P., *Cour suprême des États-Unis, 19 juin 1995, Navire Sky Reefer*, DMF 1995, pps 932-938.
- BONASSIES P., *Le transport multimodal transmaritime*, Annales IMTM, 1988, pps 93ss.
- BONASSIES P., *Soixante ans après – Un nouveau COGSA américain*, DMF 1996, pps. 614.
- BONNEVIE, P., *Evaluation of the new Convention from perspective of cargo interests*, in Transportrecht, vol.32, núm. 9, September 2009, pp. 363ss.
- BORDAHANDY, J.P., *Containers: a conundrum or a concept?* in *Journal of JIML*, vol. 11, n 5, sept/oct. 2005, pps. 342ss.
- BROOKS, M.R., MACKAY, J., *Will the Rotterdam Rules be accepted?: a liner cargo interest perspective*, in “Dalhousie Law Journal”, Halifax, Canadá, n 35, pps. 267-294, 2012.
- BUGDEN, P., *Demurrage claims under Voyage Charterparties*, August 2012, in <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php>.
- CALDERALE, A., *Il contratto di volume nelle Regole di Rotterdam*, in Coletânea das III Jornadas de Direito Marítimo – Das Regras da Haia às Regras de Roterdão, Almedina, Coimbra, 2013 (no prelo).
- CAPRIOLI, E. A., *Considérations sur les nouvelles règles UNCTAD/CCI applicables aux documents de transport multimodal*, DMF 1993, pps 204-224

CARLSON, M. H., *U.S. Participation in the International Unification of Private Law: The Making of the UNCITRAL Draft Carriage of Goods by Sea Convention*, Tulane Maritime Law Journal 2007, pps 630ss.

CASTRO, MARTÍN, M.P., *La regulación del transporte multimodal internacional de mercancías*, in 1 RDT 2008, pps. 259-293.

CHAO, A., *NVOCC - Non vessel operating (or owning) common carriers*, BTL 1993, pps.320 ss.

CHERKAOUI, H., *Portée juridique et économique des Règles de Hambourg et conséquences pour le Maroc résultant de leur application*, in DMF, núm. 524, fev 1993, pps. 124ss.

CHICO PADILLA, P. *Los Contratos de Volumen en el Marco de las Nuevas Reglas de Rotterdam*, monografía, policopiado, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, sept. 2011 in <http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1>.

COELHO, C. OLIVEIRA, *Três datas, um século de direito marítimo. Esboço de evolução do direito comercial marítimo no século XX*, in Estudos em Homenagem ao Doutor Inocêncio Galvão Telles, Vol. I – Direito Privado e Vária, Almedina, Coimbra, 2002.

COLLAÇO, I. MAGALHÃES, *Da compra e venda em Direito Internacional Privado, vol. I – Aspectos fundamentais*, Lisboa, 1954.

CORDEIRO, A. MENEZES, *Introdução ao Direito dos Transportes*, Revista O.A., ano 68, vol. I, jan. 2008;

COVA ARRIA, L., *Proyecto de Ley Modelo Iberoamericana de Derecho Marítimo*, polic., 2005, in <http://iidmaritimo.org/>.

D'ALMEIDA, J. P., *Portos e globalização*, IST, Unidade de Engenharia e Tecnologia Naval, Lisboa, 2010.

DAVID, B. VELENGA, *The Ocean Shipping Reform Act of 1998*, disponível no sítio allbusiness.com.

DALEY, J. M., *The extension of an ocean carrier's limitation of liability to the inland carriage of goods under a through ocean bill of lading: How the second and eleventh circuits have undone the work of the supreme court in Kirby*, Tulane Maritime Law Journal 2008, pps 114-134.

DE ORCHIS, WALKER & CORSA, *Fall 2001* in

<http://www.marinelex.com/marinelex/indexhome.cfm#/page/category/updates/client-alert/>.

DE WIT, R., *Le conteneur dans les Règles de Rotterdam* in DMF n 65, pps. 646-653, 2013.

DE WIT, R., *Minimal music: multimodal transport including a maritime leg under the Rotterdam Rules* in THOMAS, R. *A New Convention for the Carriage of Goods*

by Sea – The Rotterdam Rules, edited by R. Thomas, Lawtext Publishing Limited, Devon, 2009, pps. 91-111.

DELEBECQUE, P., *Affrètement et transport maritime*, DMF 1999, pps. 256-263.

DELEBECQUE, P., *Contrats de services: quelle qualification?*, Gazette de Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) 2004, n°4 pps. 2 a 5.

DELEBECQUE, P., *Le conteneur et les Règles de Rotterdam* in DMF n 65, pps. 654-657, 2013.

DELEBECQUE, P., *Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport par mer*, DMF, 2003, pps. 315ss.

DELEBECQUE, P., *Les premiers travaux de la CNUDCI sur le projet préliminaire d'instrument relatif au transport de marchandises par mer*, Rev. Scapel, 2002, pps. 84ss.

DELEBECQUE, P., *Les travaux du comité des transports du CMI sur le projet CNUDCI*, DMF, 2004, pps. 820ss.

DELEBECQUE, P., *Observations on TNT v Mitsui Marine and Sony*, RTD Com (2005) 871, n 18.

DELEBECQUE, P., *Pour une théorie du contrat de transport*, in *Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit*, Mélanges offerts à J.-L. Aubert, Dalloz, 2005, p.p. 103/114.

DESECK, P., *Charterparties – Maritime Know How*, Ostende, 2012 in <http://maritimeknowhow.com>;
<https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents.aspx>

DIAMOND, A., *The Rotterdam Rules*, LMCLQ 445 (2009), pps. 445-460.

DUPIN, C., *Rotterdam Rules: Will the U.S. lead?*, in *American Shipper*, July 2012, pps. 41.

ENRIQUEZ, D., *UNICTRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno de la búsqueda de una tercera vía* in *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 7 (2008), pps. 99ss (in www.bibliojuridica.org/estrev/pdf/derint/cont/8/art/art.3pdf).

ESPINOSA CALABUIG, R., *Las cláusulas arbitrales marítimas a la luz de los “usos” del tráfico comercial internacional*, in REEI (Revista Electrónica de Estudios Internacionales), núm. 13, junio de 2007, a pps. 1 a 21.

ESPINOSA CALABUIG, R., *Cuestiones de jurisdicción y ley aplicable al transporte marítimo tras las “Reglas de Rotterdam” y el Reglamento “Roma I”* in DM, 2011-I, pps. 18-36.

FAKHR-ELDIN, A.M. & NOTEBOOM, T., *How are container lines adjusting the business model to cope with market and revenue volatility?*, Documento presentado na Conferência da *International Association of Maritime Economists* (IAME), Taipé, Taiwan, 5-8 September 2012 in www.porteconomics.eu.

- FALKANGER, T., *Quantity contracts: transportation by sea without reference to a named vessel*, Sc. St. L., vol. 21, 1977, pps. 63-92.
- FEDI, L., *La notion de terminal: entre incertitude de iure et certitude de facto*, DMF 692, mai 2008, pps. 455ss.
- FERNANDÉZ, M. ALBA, *Obligaciones y Responsabilidad del Porteador*, in Buenos Aires 2010, Colloquium del CMI, presentación, 27out2010 in <http://www.cmi2010buenosaires.com.ar/en/colloquium-documentation>;
- FOGLAR, PÓLIC, *Evaluation of the new Convention from the perspectives of insurers*, in Transportrecht, vol.32, núm. 9, September 2009, pp. 367ss.
- FORCE, R., *The Regal-Beloit decision: what, if anything, would happen to the legal regime for multimodal transport in the United States if it adopted the Rotterdam Rule* in Tulane Maritime Law Journal, New Orleans, USA, n 36, pps. 685-706, 2012.
- FRANCO, M., *Multimodal transport after the Rotterdam Rules: will it work this time?* in JIML, n 18, May-June 2012, pps. 208-226.
- FUJITA, T., *Performing Parties and Himalaya Protection*, UNCITRAL Colloquium on Rotterdam Rules on 21 September 2009, pps. 5ss.
- FUJITA, T., *The comprehensive Coverage of The New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications*, Texas international Law Journal 2009, pps 349-373.
- GAUTIER, J.P., *Presentation des données économiques du transport des grandes quantités*, in *Journée d'études sur Le transport maritime des grandes quantités en plusieurs voyages*, IDIT, Port Autonome de Rouen, mai 1978 (policopiado).
- GIORGIA, B., *Diritto uniforme e diversi modi di trasporto: riflessione compartae*, in *Studi in onore di Elio Fanara*, vol. I, Giuffrè, Milano, 2006.
- GLASS, D., *Meddling in the multimodal muddle? – a network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods wholly or partly by sea*, LMCLQ 2006, pps 307-334.
- GOMES, M. JANUÁRIO da C., *Do transporte “port to port” ao transporte “door to door”*, I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, Almedina, Coimbra, 2008.
- GOMES, M. JANUÁRIO da C., *Introdução às Regras de Roterdão – A Convenção Marítima-Plus sobre Transporte Internacional de Mercadorias*, in *Temas de Direito dos Transportes volume I*, Almedina, Coimbra, 2010, pp. 48ss.
- GOMES, M. JANUÁRIO da C., *O contrato de transporte marítimo de mercadorias*, in I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, Almedina, Coimbra, 2008.
- GOMES, M. JANUÁRIO da C., *Sobre a responsabilidade do transportador nas Regras de Roterdão in Estudios de Derecho Marítimo*, org. por J.L.Pitta-Garcia y Lastres, Aranzadi, Pamplona Navarra, 2012, pps. 650ss.
- GÓMEZ PRIETO, M.T., *El contrato de volumen ¿está regulado en las Reglas de Rotterdam?*, ADM 30 (2013), a pps. 188-190.

GORTON, L., *Volume Contracts of Affreightment – some features and principles*, Stockholm Institute for Scandinavian Law 1957-2010, Stockholm, 2010, pps.69 ss, in <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-3.pdf>.

GRONFORS, K., *Non-contractual claims* in MANKABADY, S., “The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea”, A.W. Sijthoff, Leyden/Boston, 1978, pps. 187ss.

HANCOCK, C. *Multimodal transport and the New UN Convention on the carriage of goods*, JIML 2009, pps 484-495.

HEALY, N. J., *Termination of charter parties*, Tulane Maritime Law Journal, vol. 49, 1975, n 4, pps. 845-859.

HOEKS, L., *Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the UNCITRAL Draft instrument*, European Transport Law, 2008, pps 257-287.

HOLMES, W., *Risk allocation in the international importation of cargo into the U.S via sea and rail: A critical evaluation of Sampo Japan Ins.Co. of Am. V Union PSTCJ R.R. Co.*, JIML 2006, pps 378-392.

HONAN, W. J., *Contract of Affreightment*, Istanbul, April 22, 2008, Holland & Knight LLP (apresentação).

HONKA, H., *The Rotterdam Rules 2008: General Provisions* in VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S., “The Rotterdam Rules 2008, Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, Kluwer Law International, 2010, pps. 27-38.

HOOPER, G., *¿Quién paga cuando se pierde la carga?*, in Revista Transporte XXI, 01/09/2012, pps. 5).

IBRAHIM, N. M., *The 2008 Rotterdam Rules: An Arab World Perspective*, Marselha, 2010, in <http://ssrn.com/abstract=1737712>, pps.1-15.

JACQUES, L., *United Kingdom – The Rotterdam Rules – How are they different from the Hague-Visby Rules*, 08/07/2009, in

<http://www.mondaq.com/x/81002/Marine+Shipping/The+Rotterdam+Rules+How+Are+They+Different+From+The+Hague+Visby+Regime>.

JOHANSSON, S., OLAND, B., PYSDEN, K., RAMBERG J., SCHMITT, D. y TETLEY, W., *A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over Rotterdam Rules*, published 05/08/2009, 01/09/2009, in

<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summationpdf.pdf>

JOHANSSON, S., OLAND, B., PYSDEN, K., RAMBERG, J., SCHMITT, D., TETLEY, W., *La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, DMF 2010, N° 14 Supplément.

JONES, P. *Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?*, in www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=602 .

KAMIENSKI, M., *The practice of performance of large volume contracts*, in Journée d'études sur Le transport maritime des grandes quantités en plusieurs voyages, IDIT, Port Autonome de Rouen, mai 1978 (policopiado), pp 2ss.

KENGUEP, E., *La notion de conteneur en droit des transports internationaux de marchandises para mer: l'apport des Règles de Rotterdam*, Neptunus e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 17, 2011/2 in <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>.

KIM, H., *Korean Maritime Law Update: 2008*, JMLC 2009, pps 438-440, comentário à s. de 08/10/2008, *Pusan District Court*.

KRUK, L., *Volcoa: The First Internationally Recognized Pattern of a Universal Contract of Affreightment*, in *The Polish-British Colloquium on Carriage of Goods by Sea*, 23-25th May 1983, Gdansk, Institute of Maritime Law-University of Gdansk, Institute of Maritime Law, University of Southampton, Centre for Marine Law and Policy, University of Wales, Institute of Science and Technology, 1984, ed. N.J.J. Gaskell, University of Southampton, 5 pps.

LAVALL, M. V. P., *El contrato de arrendamiento de buque*, in Garcia Pita y Lastres e outros, *Estudios de Derecho Marítimo*, Aranzadi, Pamplona, 2012, pps. 571ss.

LEE, D., SOOKSRIPAISARNKIT, P., *The straight bill of lading: past, present and future*, 18 JIML 2012, pps. 39-58.

LEGROS, C., *Relations between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*, *Tulane Maritime Law Journal*, New Orleans, USA, 2012, pps. 725-740.

LÓPEZ, C. GÓRRIZ, *Estudio comparado de la responsabilidad del porteador en las Reglas de Rotterdam y en el PLGNM*, in *Anuário de Derecho Marítimo*, XXVII, Ignacio Arroyo (coord.), 2010, pps. 201-218.

LÓPEZ, M. ROCA, *Las reglas de Rotterdam*, in “*Estudios de Derecho Marítimo*”, direção de J.L. Garcia-Pita y Lastres, Aranzadi, Pamplona, 2012, pps 607ss.

LÓPEZ RUEDA, F. C., *La limitación de la responsabilidad del porteador en las Reglas de Rotterdam y en el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, in *Anuário de Derecho Marítimo*, XXVII, Ignacio Arroyo (coord.), 2010.

LÓPEZ SANTANA, N., *Las operaciones de puerta a puerta en el Convénio de Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Cuestiones de responsabilidad*, in 1 RDT 2008, pps. 295-355.

MALGORZATA NESTEROWICZ, *Unión Europea y transporte marítimo de mercaderías*, in “*I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*”, 6 e 7 de Março de 2008,

“O contrato de transporte marítimo de mercadorias”, CDTONS da FDUL, Almedina, Coimbra, 2008, pp. 351ss.

MALOOF, D., *Questions and Answers why the MLA needs an open debate concerning the volume contracts exception to the proposed Rotterdam Rules*, 05/11/2008, JMM 2009, núm. 4678, pps. 4ss.

MARCH, DAN, *Ocean freight rates – is the future in the futures market?*, 23/08/2012, in

<http://theloadstar.co.uk/ocean-freight-rates-is-the-future-in-the-futures-market>.

MARLOW, P., RAWINDARAN, N., *Service contracts – An instrument of international logistics supply chain: Under United States and European Union regulatory frameworks*, Elsevier, Cardiff University, disponible in www.sciencedirect.com.

MARTÍN OSANTE, J.M., *Responsabilidad del Porteador por pérdida, daño o retraso en las Reglas de Rotterdam*, in “Las Reglas de Rotterdam – La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar”, Emparanza, A. (Dir.), Marcial Pons, Madrid, 2010, pps.253-283.

MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador marítimo in EMPARANZA SOBEJANO, A., e MARTÍN OSANTE, J. M. (coord.), “Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima”, 1ª ed., Aranzadi, Vitoria, 2006, pps. 355-382.*

MARTINS, A. de SOVERAL, *As Regras de Roterdão*, in “Novos Caminhos para o Direito dos Transportes”, AA. VV., IDET, colóquios, n 6, Almedina, Coimbra, 2013, pps. 93-152.

MARTIUS, H. P. A. J., *The Electronic Bill of lading*, in “Aspects of Maritime Law – Claims unders Bills of Lading”, Hendriske, M.L., Margetson, N. H. e Margetson, N. J. (ed), Kluwer Law International, USA/UK/The Netherlands, 2008.

MAURY, J., *Règles générales de las conflits de lois*, RCADI, t. 57, 1936-III, Paris.

McLAUGHLIN, C., *The Evolution of Ocean Bills of Lading*, Yale Law Journal, n 35, pps 548ss.

MENDESOHN, A., *Why the U.S. did not ratify the Visby Amendments*, JMLC 1992.

MONTAS, A., *L’affrètement au voyage est-il un contrat de transport? (Divergences juridiques, convergence pratique)*, in Neptunus e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 16, 2010/1.

NEAME, C., *What impact will the Rotterdam Rules have on shipowners?* in Brittanica News, jul. 2010, pps. 10-15.

NEIL, C. R., *Maritime contract law moves inland: The Kirby decision*, USFMLJ 2004/2005, pps 306-317.

NIKAKI, T., *The modified Network liability system of the UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [Wholly or partly][by Sea]*, ADMO 2004, pps 11-48.

NIKAKI, T., *The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]: Multimodal at Last or Still All at Sea?*, Journal of Business Law 2005, pps 647-658.

NIKAKI, T., *Conflicting Laws in "Wet" Multimodal Transport: The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]*, JMLC 2006, pps 521-544.

NOTTEBOOM, T., RODRIGUES, J.P., *The Containerization of Commodities, in The Future of Containerization: Perspectives from Maritime and Inland Freight Distribution*, Geojournal, Vol. 74, n 1, pps. 7-22.

OTERO, A., MARTINS, ELIANE OCTAVIANO, *Regras das Convenções Internacionais em Contratos de Transporte Marítimo*, Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI, Fortaleza-CE, 09 a 12 de junho de 2010, Fortaleza, Brasil, pps. 6694ss.

OVERBEEK, S., KLIEVINK, B., HESKETH, D., HEIJMANN, F., TAN, Y.H., *A seamless integrated data pipeline in A Web-Based Data Pipeline for Compliance in International Trade*, Paper for WITNESS 2011, Delft, The Netherlands, adapted from Hesketh, D. (2010), in *Weaknesses in the supply chain: who packed the box?*, World Customs Journal, 4 (2), pps. 3-20.

PALMA CARLOS, A., *O Contrato de Transporte Marítimo*, in "Novas perspectivas do Direito Comercial", FDUCL/CEJ, Almedina, Coimbra, 1988, pps. 11ss.

PEJOVIC, C., *Article 47(2) of the Rotterdam Rules: solution of old problems or a new confusion*, in 18 JIML 2012, sep/oct 2012, pps. 348-363.

PELETEIRO, F., *Ventajas y desventajas de las Reglas de Rotterdam para porteadores y cargadores. El punto de vista de armadores* in Anuário de Derecho Marítimo, XXVII, Ignacio Arroyo (coord.), 2010, pps. 243-248.

PINHEIRO, L. LIMA, *Apontamentos sobre as Normas de Aplicação Necessária perante o Direito Internacional Privado Português e o artigo 21º do Código Civil de Macau* in ROA, ano 60, janeiro 2000, pps. 23-48.

PINHEIRO, L. LIMA, *Contributo para a Reforma do Direito Comercial Marítimo*, in ROA 2000, págs. 1057-1210 e na coletânea Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional, Almedina, Coimbra, 2006, pps. 161ss.

PONTAVICE, E. du, *Observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer*, ADMA, tome IX, Pédone, Paris, 1987.

PROSHANTO, K. M., ABHINAYAN, B. B., *A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective*, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, September 21, 2009, pps. 5ss,

40 Journal of Maritime Law and Commerce 579, Oct. 2009, disponible in <http://www.cmi.org>.

PUTSEYS, J., *RR versus CMR? In Free on Board*, ed. Marc A. Huybrechts (et al), Anvers, Belgique, 2011, pps. 469-484.

RAFENOMANJATO, N., *Volume contracts under Rotterdam Rules: one step forward or two steps backwards?*, Neptunus, e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, volume 19, 2013/2, in <http://www.cdmo.univ-nantes.fr>.

RAMBERG, J., *Freedom of contract in maritime law*, L.I.M.C.L.Q., 1993, 2, pps. 178-191.

RAMBERG, J., *Global unification of transport law: a hopeless task?*, Penn State International Law Review 2009, pps 855ss.

RAMBERG, J., TETLEY, W., (y otros), *Algunas preocupaciones concretas sobre las Reglas de Rotterdam*, 2009, in www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules.

RAPOSO, M., *Direito Marítimo*, “Enciclopédia Verbo Século XXI”, Lisboa, 1997.

RAPOSO, M., *Projecto de resposta ao questionário do CMI (HV/H Rules núm. 1-XI-94) sobre a Convenção de Bruxelas de 1924 e as Regras de Hamburgo*, Comissão de Direito Marítimo Internacional, Ministério da Defesa Nacional, Portugal, 07 de fevereiro de 1995.

RAPOSO, M., *Transporte internacional de mercadorias por mar. As Regras de Hamburgo de 1978*, in “Estudos sobre o novo Direito Marítimo. Realidades internacionais e situação portuguesa”, Coimbra Editora, Coimbra, 1999, pps. 273 ss.

RAPOSO, M., *As reservas ao conhecimento em Direito Marítimo* in “Estudos sobre o Novo Direito Marítimo - realidades internacionais e situação portuguesa”, Coimbra Editora, Coimbra, 1999, pps. 173-188

RECALDE CASTELLS, A., *Los contratos de utilización del buque* in EMPARANZA SOBEJANO, A., e MARTÍN OSANTE, J. M. (coord.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, 1ª ed., Aranzadi, Vitoria, 2006, pps. 251-287.

REMIORZ, M., *Reform of German maritime law*, 15/07/2013, in “Comprehensive resource for legal information on freight forwarding global logistics”, ‘[Http://www.iforwarderlaw.com/library](http://www.iforwarderlaw.com/library)’.

REYNOLDS, F., *Time charter parties: is the owner a carrier?*, in International Conference on Current Issues in Maritime Transportation, CMI, 1992, pps 1083ss.

RODIÈRE, R., *La mer, Droits des Hommes ou Droit des États?*, 1980, Paris.

RODIÈRE, R., *La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978* in DMF, 1978, pps.451ss.

ROSOEG, E., *The applicability of Convention for the carriage of goods and for multimodal transport*, [2002] LMCLQ, pps 316-335.

ROSOEG, E., *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*, in <http://folk.uio.no/erikro>.

ROVAS, A. M., *De nuevo sobre el transporte multimodal: algunos apuntes sobre la actual regulación nacional e internacional* in LÓPEZ, M.R., *Las Reglas de Rotterdam*, in *Estudios de Derecho Marítimo*, Dirección de J.L. García-Pita y Lastres, Aranzadi, Pamplona, 2012, pps. 621-638.

RUIZ SOROA, J. M., *La responsabilidad del transportista marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam. Un guía de urgência*, in *Revista de Derecho del Transporte*, Rdt, 2010, n 4, pps. 13-38.

SANTOS PINTO, M. R., *Contratos de afretamento à luz da “Common Law”*, Universidade Católica do Rio de Janeiro, policopiado, monografía, fevereiro de 2007, disponible in em <https://pipl.com/directory/name/Rebello/Marianna/> - Estados Unidos.

SCHELIN, J., *Shipper’s obligations under Rotterdam Rules – A fundamental change of view?*, Jan. 2013, Maritime Law Library

SCHELIN, J., *The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?*, in *Texas International Law Journal*, vol. 44:321, 2009, pps. 321-327.

SHASHIKUMAR, N., *Services contracts: A Case Study of Unfilled Promises*, (1989) 16 MPMJ (*Maritime Policy & Management Journal*), pps. 13-26.

SMEELE, F., *The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009*, Colloque des Règles de Rotterdam du 20 et 21 mai 2010 à Marseille.

SNYDER, P., *The Proposed Ocean Shipping Reform Act of 1995: An Interim Report*, JMLC 1995, pps. 545 a 551.

STRULEY, M., *Ammending the Rotterdam Rules: technical corrections on the U. N. Convention on Contracts for the Internional Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, in 18 JIML 2012, nov/dec 2012, pps. 423-432.

STURLEY, M., *Les Règles de Rotterdam à la Conférence de Pékin* in DMF n 65, 2013, pps. 124-129.

STURLEY, M., *Maritime cases about train wrecks: applying maritime to the inland damage of ocean cargo*, JMLC 2009, pps 2-41.

STURLEY, M., *Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States*, *Texas International Law Journal* 2009, pps 449-450.

STURLEY, M., *The Proposed amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act: a response to English criticisms*, LMCLQ 1999, pps. 519 a 529; *Maritime Law Journal* 2000, pps. 1 a 28.

STURLEY, M., *Overruling Sky Reefer in the international Arena: A Preliminary Assessment of Forum Selection and Arbitration Clauses in the New UNCITRAL*

Transport Law Convention, JMLC 2006, pps. 1-21 (S. de la Cour supreme des États-Unis, 19juin1995).

STURLEY, M., *Sea Carriage Goes Ashore: The Relationship Between Multimodal Conventions and Domestic Unimodal Rules*, UNCITRAL Modern Law for Global Commerce Congress, 11/07/2007, Carriage of Goods in the 21st Century panel, Vienna International Centre, Vienna, Austria in

<http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Sturley.pdf>.

STURLEY, M., *The Treatment of Performing Parties*, CMI Yearbook 2003, pps 230-244.

STURLEY, M., *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress*, Texas international Law Journal 2003, pps. 66-109.

SWEENEY, J. C., *The uniform regime governing the liability of maritime carriers*, in "International Conference on Current Issues in Maritime Transportation", CMI, 1992, pps. 964ss.

SWEENEY, J. C., *Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport*, JMLC 2005, pps 190ss.

TASSEL, Y., *Affrètement d'espaces et garanties réelles*, DMF, n 552, 1995, pps 595 a 605.

TASSEL, Y., *Les sentences du Tribunal de Rouen dans les cas JDH Textiles c. Ageco CHCI et Hilaya Express*, CA Rouen, 29/04/1999, DMF 2000.

TASSEL, Y., *L'affréteur au voyage n'est-il pas transporteur?*. Neptunus e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 04, 1998/3, pps. 1-5, Études à la mémoire du Professeur EmManuel du Pontavice, in <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>.

TASSEL, Y., *Le projet CNUDCI, une double critique de fond*, DMF 2004, pps 3ss;

TASSEL, Y., *Transport multimodal transmaritime in Neptunus e. revue*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 6, 2000/2 pps 1ss.

TETTENBORN, A., *Conwartime clause and the construction of off-hire clauses, Osmium Shipping Corp v. Cargill International SA, 2012 in JIML*, vol. 18 issue 4, jul/ago 2012, pps. 276-278.

TETLEY, W., *Reform of carriage of goods. The UNCITRAL draft & Senate COGSA 1999 (Let's have two-track approach)*, 28 Tul. Mar. L. J., 2003, pps. 7ss.

TETLEY, W., *The Himalaya Clause - Revisted*, Journal of JIML 2003, pps 40-64.

TETLEY, W., *The proposed new Unites States COGSA: The disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law*, JMLC, vol. 30, n.,4, October 1999, pps.595ss.

TETLEY, W., *Sea Way-bills: The Modern Contract of Carriage of Goods By Sea*, 1983, JMLC, pps 465ss.

TETLEY, W., *The proposed New US COGSA*, European Transport Law 1999, pps. 415 a 424.

TETLEY, W., *Uniformity of International Private Maritime Law – The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions – How to Adopt an International Convention*, Final version pub. in (2000) 34 Tul.Mar. L.J. 775-856.

TETLEY, W., *A critique of and the Canadian response to the Rules in THOMAS, D. R., A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*, edited by R. Thomas, Lawtext Publishing Limited, Devon, 2009, pps. 289-290.

THOMAS, D. R., *And then were the Rotterdam Rules*, in 14 JIML, 2008, pps. 189-190.

THOMAS, D. R., *Liability regime of carriers and maritime performing parties in “A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules”*, edited by R. Thomas, Lawtext Publishing Limited, Devon, 2009, pps. 85ss.

ULFBECK, V., *Multimodal transport in the United States and Europe-Global or regional liability rules?*, Tulane Maritime Law Journal 2009, pps 38-90.

V. PEYLET, R., *La réforme portuaire de 2008*, Revue juridique de l'économie publique, n 663, avril 2009, étude 8.

VAN DER ZIEL, G., *Multimodal aspects of the Rotterdam rules*, Yearbook de CMI, 2009, pps 301-313.

VAN OSTERHOUT, M. P. A., ZIELINSKI, M., TAN, Y. H., *Inventory of flows & processes in the port. Virtuele Haven [Virtual Port]*, 2000, deliverable T2.D1a in <https://doc.novay.nl/dsweb/Get/Document-14442/T2-D1a-Procesbeschrijving%20Haven.pdf>

VERHEYEN, W., *Fleximodal contracts and CMR: the Begian approach*, in 18 JIML 2012, sep/oct 2012, pps. 364-371.

VICENS MATAS, M.M., *Reglas de Rotterdam: sus puntos fuertes y debilidades desde la visión de los transitarios*, in Revista de Derecho del Transporte (Rdt), núm. 4, 2010, pps. 173-184.

VICENTE, D. MOURA, *As Regras de Roterdão e as outras convenções de Direito dos Transportes*, in Coletânea das III Jornadas de Direito Marítimo – Das Regras da Haia às Regras de Roterdão, Almedina, Coimbra, 2013 (no prelo).

WEI, HOU, *Le contrat de tonnage*, CMDT, Aix-Marseille Université, 2007 in http://www.cdmt.droit.univ_cezanne.fr/filiadmin/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_W._Hou.pdf.

ZHAO, L., *Liability Regime of the Carrier under Rotterdam Rules*, Honk Kong Polytechnic University, 2013, in <http://www.icms.polyu.edu.hk/ifspa2013/.pdf>.

ZEKOS, G., *ePen Technology and Electronic Signatures*, 2003, *IP&ITL Issue 6*, pps. 2-7, in www.emispp.com e em *Electronic signatures and Electronic Contracts*, 2004, DEE 614 (Grécia)

ZEKOS, G., *Bills of Lading and Charter-parties in CMI Draft Instrument on Transport Law 2001 and Cyberspace*, 2005, The ICFAI journal of international Business Law, pps. 25ss, in www.icfaipress.org,

ZEKOS, G., *Documentation in the 2007 Draft convention on the carriage of goods wholly or partly by sea*, *Neptunus*, e. revue, Centre de droit maritime et océanique de Nantes, vol. 14, 2008/1, pps. 2ss in <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/Neptunus/Neptunus.php>.,

ZEKOS, G., *Electronic Bills of Lading and Negotiability 2001*, *Journal of World Intellectual Property*, pps. 977ss.

ZEKOS, G., *Seawaybills: A New Marketable name for straight bills of lading*, 1994, DM 714.

ZUNARELLI, S., *The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules*, *Revue de droit uniform* 2009, pps 1011-1023.

C) DOCUMENTOS DE LAS NACIONES UNIDAS, DE LA UNIÓN EUROPEA, DEL CMI, DE LA BIMCO Y DE OTROS

BIMCO, *VOLCOA, Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes*, in *BIMCO Bulletin V*, 1982.

BIMCO, *INTERCOA, Tanker Contract of Affreightment*, BIMCO Documentary Council, 1982.

BIMCO, *War Risks in Charter Parties – Categories*, *BIMCO Bulletin*, I, 1991, pps. 6ss.

BIMCO (and IG of P&I Clubs), *Revised Himalaya Clause (draft)*, sept 2010, (in <http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/ClubCircular1510>).

CCI, *Le développement du transport international par conteneur: son application dans les pays en développement*, Paris, ICC Publishing, 1978, n°314.

CMI YEARBOOK (diferentes años).

CMI, *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and the Hague-Visby Rules*, Antwerp, 1997.

EUROPEAN PARLIAMENT - COM (2013) 0296-C7-0144/2013-2013/0157 (COD), 24.10.2013.

EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL, *View of the European Shippers*, Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also Known as the Rotterdam Rules, mar 2009, pps. 2-7.

EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL, *Summary of main provisions in the Rotterdam Rules*, 2011, pps.1-4, in <http://www.europeanshippers.eu/learning-training/e-library/maritime/summary-of-main-provisions-in-the-rotterdam-rules/>.

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC), *THE IMPACT OF THE OCEAN SHIPPING REFORM ACT OF 1998*, FMC, sept. 2001.

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC), FMC Docket n° 90-29: *Petition of Evergreen Marine Corp. for Declaratory order: Global International Transport Inc.*

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC), *Reg. 2005, Part 530 Service contract e Part 531 NVOCC Service Arrangement.*

FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC), *COMMENTS OF UPS REGARDING FEDERAL MARITIME COMMISSION REGULATIONS ON NVOCC NEGOTIATED RATE ARRANGEMENTS*, March 26 2012, UPS Ocean Freight Services Inc, FMC, 2012.

INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT ASSOCIATION (IMMTA), *Final text of the UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, 2008, IMMTA – News, 2nd Issue.

LLOYD'S SHIPPING LAW LIBRARY, *Contracts for the carriage of goods*, London, 2010.

UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, *Report of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), The Use of Transport Documents in International Trade*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 de noviembre de 2003.

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

UNCTAD, *Implementation of multimodal transport rules*, 2001, para. 16-17.

UNCITRAL, Report of MLA Delegates, HOOPER & DE ORCHIS to UN Working Group III - Viena, enero de 2008

UNCITRAL,A/CN.9/510

UNCITRAL,A/CN.9/526

UNCITRAL,A/CN.9/544

UNCITRAL,A/CN.9/572

UNCITRAL,A/CN.9/576

UNCITRAL,A/CN.9/591

UNCITRAL,A/CN.9/594

UNCITRAL,A/CN.9/612

UNCITRAL,A/CN.9/616

UNCITRAL,A/CN.9/621
UNCITRAL,A/CN.9/642
UNCITRAL,A/CN.9/645
UNCITRAL,A/CN.9/558
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.21
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.29
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.32
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.33
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.34
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.42
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.46
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.51
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.56
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.61
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.64
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.66
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.81
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.84
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.88
UNCITRAL,A/CN.9/WG.III/wp.90

UNIÓN EUROPEA, COMISSÃO EUROPEIA, *Nota informativa* de 23 de mayo de 2013.

UNIÓN EUROPEA, COMISIÓN EUROPEA, *Global Trade Facilitation Conference 2011, Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade*, THE DATA PIPELINE, Discussion paper developed with the support of the: EUROPEAN COMMISSION, DG RTD SEVENTH FRAMEWORK PROGRAMME THEME, Monitoring and tracking of shipping containers SECURITY FP7-SEC-2010-3.2-1, GA No. 261795, 2011.

UNIÓN EUROPEA, *Legal and economic analysis of tramp maritime services*, Annex 2 – Glossary of legal definitions, in http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/tramp_annex2.pdf.

UNIÓN EUROPEA, *Documento del Comité del Empleo y Asuntos Sociales*, COM (2013) 0296-C7-0144/2013-2013/0157 (COD), de 24.10.2013, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo,

UNITED NATIONS, C.N.178.2009.TREATIES - 01 of April 2009 (notificação de depósito de las RR).

UNITED NATIONS, C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8 – 11 of October 2012 (proposta de correção).

UNITED NATIONS, C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8 – 25 of January 2013 (validação da correção).

USAID ADS (U.S. Agency for International Development - Automatic Directives System) *Chapter 314, Eligibility of Delivery Services*, Responsible Office: GC/A&A, File Name: 314_083012 *in* <http://www.usaid.gov/sites/default/files/documents/1876/314.pdf>.

D) JURISPRUDENCIA

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), 15/10/1980, núm. 68562, BMJ núm. 300, 1980, pps. 424ss.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), 19/02/1987, BMJ núm. 364, 1987, pps. 879ss.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), núm. 293/98, 02/06/1998.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), 20/01/2004 (*in* Colectânea de Jurisprudência – STCJs del STJ, ano II, tomo I – 1994, pps. 49ss, comentado por RAPOSO, MÁRIO B., *O contrato de transporte marítimo. O seu espaço próprio em confronto com o dos contratos de venda e de abertura de crédito documentário in* “Estudos sobre o Novo Direito Marítimo, *cit.*, pps. 135-160).

Adler v. Dickson (The Himalaya) (*in* [1954] 2 Lloyd’s Report. 267, [1955] 1 Q.B. 158 (C.A.)).

California Shipping Lane (CSL) v. Yangming Marine Transport Corp, 18/10/1990 (*in* 1991 AMC 817, pps. 825ss).

Chambre Arbitrale Maritime de Paris (553), 10/12/1984 (*in* DMF 1985, pps. 311)

Chambre Arbitrale Maritime de Paris (1039), 12/12/2000 (*in* DMF 2001 (615), pps. 404-406).

Cour d’Appel de Paris, 27/02/2013 (*in* RG n 10/01930, n ficha do IDIT 23940).

Cour d’Appel de Rouen, 29/04/1999, (*in* DMF 2000) (JDH Textiles c. Ageco CHCI et Hilaya Express).

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 27/06/1995 (des. 93-17471, Numéro d’arrêt: 93-17471, Numéro NOR: JURITEXT000007277161, Identifiant URN:LEX:urn:lex;fr;cour.cassation;arret;1995-06-27;93.17471).

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 28/03/2000, n°98-11.600, navire Canaille, DMF 2000, 920, obs. BONASSIES, P. e obs. DELEBECQUE, P., in DMF HS n°10, juin 2006, 69.

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 25/11/2008, n°07-17.957 (in JurisData n°2008-045994 e in DMF 2009, pps 138ss, obs TASSEL, Y.)

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 24/03/2009, n°08-11.589 (in JurisData n°2009-047549; Rev. Dr. Transp. 2009, comm.109, obs. BON-GARCIN, I.).

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 26/01/2010 (in DMF 2010, pps 212-214, obs. BONASSIES, P.).

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 16/03/2010 (in DM 2010, vol. I, obs DELEBECQUE, P.)

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 10/05/1983 (in DMF 1984, a pps. 59ss).

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 16/11/1999 (in Juris-Classeur Périodique, La semaine juridique, Éd. G., II. – Jurisprudence, Paris, Éditions du Juris-Classeur, citado y comentado por Tassel, Y.)

Cour de Cassation, Ch. Commerciale, 21/06/1950 (in Juris-Classeur Périodique, La semaine juridique, Éd. G., II. – Jurisprudence, Paris, Éditions du Juris-Classeur, 1979).

Cour de Cassation, Belgique, arrêt de 07/12/1973 in Coletânea «Arr. Cassation 1974», n 395, Brussels.

Elder Dempster and Company Ltd. v. Pasterson Zochonis & Company Ltd (in [1924] A.C. 522).

Hansson v Hamel & Horley Ltd 1921 (in Lloyd's List LR 432 pps. 433ss)

Indussa Corp. v. S.S. Ranborg, 2nd Circuit, 1967 AMC 589.

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., et al v. Regal Beloit Corp., 21/06/2010, US Supreme Court (in 130 S. Ct. 2433, 2438-49 (2010) e JIML 2010, pps. 184-185, obs. SCHOENHAUM, T.).

Kirby (The), James N. Kirby, Pty Ltd v. Norfolk Southern Railway Co (The Kirby) (in 543 U.S. 14, 2004 AMC 2705 (2004)).

Navire Arno (citado y comentado por TASSEL, Y., *L'affrètement au voyage n'est-il pas transporteur?*, cit., pps. 2).

Rexroth Hydraudyne B. V. v. Ocean World Lines, et al, 2008 WL 4810069 (2nd Circuit 2008).

Robert C. Herd & Co. v. Krawill Machinery Corp 1959 (in 359 U.S. 297, 1959 AMC 879 (1959)).

Scruttons, Ltd. v. Midland Silicones, Ltd., The House of Lords (in [1962] A.C. 446, [1961] 2 Lloyd's Rep. 365 (H.L.)).

Sentencia Audiencia Provincial de Alicante, núm. 122/11, 11/03/2011.

Sentencia Audiencia Provincial de Madrid, núm. 72/2012, 05/03/2012.
Sentencia Audiencia Provincial de Madrid, núm. 256/2012, 21/09/2012.
Sentencia Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 212/2009, 01/12/2009.
Sentencia Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 35/2010, 21/01/2010.
Sentencia Audiencia Provincial de Valencia núm. 13/2012, 18/01/2012.
Sentencia Audiencia Provincial de Zaragoza núm. 360/2013, 16/07/2013.
Sentencia Tribunal de Cuenca, núm. 42/09, 22/11/2009.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 18/04/2006.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 31/05/2006.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, núm. 1316/2006, 20/12/2006.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 31/01/2007.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 15/11/2007.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 17/09/2008.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 14/02/2008.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 06/06/2008.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 04/12/2008.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, núm. 513/2009, 29/06/2009.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 26/05/2011.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 07/04/1995.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 17/07/1995.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 18/06/1996.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 28/07/2000.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 19/04/2001.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 21/07/2004.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 18/11/2004.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, 30/03/2006.
Sentencia Tribunal Supremo, civil, primera sala, 21/02/2008.
Société Insansandang c. Bank Ekspor Impor Indonesia, Cour de cassation (Ch. Com.), 16/11/1999, n 96-17.664, in
<http://www.easydroit.fr/jurisprudence/chambre-commerciale-16-Novembre-1999-BANQUE-Credit-documentaire-Regles-et-usances-Connaissance-c/C237600>.
Sompo Japan Ins. Co. of America. v. Union Pacific R. Co (Sompo japan), 10/07/2006 (in 456 F.3d 54 (2nd Circ. 2006))

State Establishment for Agricultural Product Trading v. M/V Wesermunde, (in 838 F.2d 1576-1581, 1988 AMC 2328).

E) OTRAS FUENTES

(*NETOGRAFIA, sitios da Internet - websites*)

Admiralty Law

- <http://www.admiraltylaw.com>;
- <http://www.admiraltylaw.com/practice.htm>

BIMCO <http://www.bimco.org>

Business Dictionary <http://www.businessdictionary.com/definition/>

CAMP <http://www.arbitrage-maritime.org>

CNUDCI <http://www.uncitral.org>

Comité Maritime Internationale <http://www.cmi.org>

Comprehensive resource for legal information on freight forwarding global logistics

- <http://www.forwarderlaw.com/>;
- http://www.iforwarderlaw.com/library/view.php?article_id=602

Daily collection of maritime press clippings <http://quistmaritime.com/content/clip-news/>

Ehow.com Libr. <http://www.ehow.com/facts>

Electronic System for International Law <http://www.eisil.org>

FIATA (Intern. Fed. of Freight Forwarders Associations) <http://www.fiata.org>

Find Law <http://www.findlaw.com/01topics/39admiralty/sites.html>

FMC <http://www.fmc.gov/>

Fondation Droit Continental <http://www.fondation-droitcontinental.org>

Foreign Trade Information System <http://www.sice.oas.org/>

Free Trade Area of Americas <http://www.ftaa-alca.org/>

International Chamber of Commerce <http://www.iccwbo.org>

International Trade Centre, Geneva <http://www.intracen.org>

Intertanko: <http://www.intertanko.com/>

Journal of Comparative International Management <http://www.lib.unb.ca>

Jurisclasseur periodique (JCP) <http://www.lexisnexis.fr>

Lare vue Library <http://larevue.ssd.com/The-new-Lugano-convention>

Legal Sources for International Trade Law <http://www.dbtrade.com/>

London Shipping Law Centre – The Rotterdam Rules, 10 th March 2011

- http://www.shippinglbc.com/content/uploads/members_documents/rotterdam_rules.pdf

Maritime Know How <http://maritimeknowhow.com>; <https://www.bimco.org>

Maritime Law Association of the United States <http://www.mlaus.org/>

McGill Library <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites>

Ministério do Desenv., Ind.e Com. Exterior (Brasil) <http://www.mdic.gov.br>

OECD Trade Directorate <http://www.oecd.org>

People Hofstra Libr. <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/>

Pipl.com Libr <https://pipl.com/directory/name/Rebello/Marianna>

Stockholm Institute for Scandinavian Law <http://www.scandinavianlaw.se>

Tiberiansmc.com Libr. <http://www.tiberiasmc.com>

TSACarriers org <http://www.tsacarriers.org/guidelines.html>

Uk praticallaw Libr. <http://uk.practicallaw.com>

United Nations <http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails>

United Nations Commission on International Trade Law

- <http://www.uncitral.org>;
- http://www.uncitral.org/uncitral/fr/commission/working_groups/3Transport.html;
- http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

United Nations Conference on Trade and Development <http://www.unctad.org>

Université de Nantes – Centre de Droit Maritime Océanique

- <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>

Université de Aix-Marseille - Faculté de Droit et de Science Politique-Centre de Droit Maritime et des Transports <http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/>

University of Oslo–Faculty of Law

- <http://www.jus.uio.no/english/lm/transport.and.carriage.of.goods>;
- <http://www.jus.uio.no/lm/transport.and.carriage.of.goods/toc.html>

Up Commons Libr - <http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1>

US Congress <http://www.govtrack.us/congress/bills/>

Wikipedia Org. <http://www.pt.wikipedia.org/wiki>

Wiley online Library

- <http://onlinelibrary.wiley.com>.

APENDICE A

PROPUESTA DE PÓLIZA DE CONTRATO DE VOLUMEN PARA EL TRANSPORTE “*MARITIME PLUS*” DE LINEA DE CONTENEDORES (“*CONLINEVOLCON*”_DLF2015)

“CONLINEVOLCON”_DLF2015

“Standard Contract of Volume for Container Liners”

PART I

- 1) Shipbroker
- 2) Place and Date of Contract
- 3) Carriers (indicate name, address and telex number)
- 4) Shippers (indicate name, address and telex number) (or Ship. Assoc. or multiple shippers.)
- 5) Description of Cargoes (Cl. 1)
- 6) Loading Port(s) or Range(s) (Cl. 1)
- 7) Discharging Port(s) or Range(s) (Cl. 1)
- 8) Total Quantity/Number of Shipments (Cl. 2):
 - a) If option (a) applies state min./max. quantities and at whose option___OR
 - b) If option (b) applies state number of shipments: _____.
- 9) Period of Contract (state period, first layday for initial vessel and cancelling date for final vessel) (Cl. 3);
- 10) Quantity per Shipment (state min./max. quantity at Carriers’ option) (Cl. 4)
- 11) Final Shipment (state min. quantity) (Cl. 5)
- 12) Shipment Periods/Programme of Shipments/Scheduling/Nomination (Cl. 6 & 7)
- 13) Performing Vessels/Description (Cl. 10);
- 14) Freight Rate (Cl. 12);
- 15) Freight Payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 12);
- 16) Demurrage/Despatch Money (state rate(s) or scale) (Cl. 13)
- 17) Applicable *bill of lading* or other electronic transportation document (Preamble)
- 18) Bunker Price Adjustment (Cl. 16)
 - a) Bunker price (USD per metric ton)
 - b) Type and grade of oil (indicate whether gas oil, diesel or fuel oil)
 - c) Port or place (also supplier or published index)
 - d) Bunker price (higher limit and lower limit)
 - e) Bunker consumption
- 19) War Cancellation (indicate other countries, if any, agreed) (Cl. 17)

- 20) Dispute Resolution (state 18(a), 18(b) or 18(c) of Cl. 18, as agreed; if 18(c) agreed state place of arbitration) (if not filled *in* 18(a) shall apply) (Cl. 18)
- 21) Commission and to whom payable (Cl. 19)
- 22) Names and Addresses for Nominations/Notifications by the Carriers
- 23) Names and Addresses for Nominations/Notifications by the Shippers
- 24) Additional Clauses

It is mutually agreed between the party mentioned *in* Box 3 (hereinafter referred to as “the Carriers”) and the party mentioned *in* Box 4 (hereinafter referred to as “the Shippers”) that this Contract shall be performed *in* accordance with the conditions contained *in* PART I including additional clauses, if any agreed and stated *in* Box 24, and PART II. *in* the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

PART II

“CONLINEVOLCON”_DLF2015

“Standard Contract of Volume for Container Liners”

Preamble

For the purpose of interpretation:

- “Form” means PARTS I and II of this CONLINEVOLCON_DLF2015 form.
- “Contract of carriage” means a contract *in* which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport carriage. The Carrier's *bill of lading, sea waybill* or other electronic transport document are considered as a part of a “contract of carriage”, as the case may be together with any booking note or confirmation, as may be amended from time to time.
- “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods *in* a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
- “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports *in* accordance with publicly available timetables of sailing dates.
- “Cargo tendered” means cargo when given into the control of the Carrier.
- “MQC” means the Minimum Quantity Commitment of TEUS. For the purpose of satisfying the MQC, it must be referred the description of container’s type (in TEU).

–“Contract” means a “volume contract” including the Form and the attached *bill of lading* or electronic transportation document (as a “*sea waybill*”) for each voyage, stated *in* Box 17.

This Form is intended for use with a *bill of lading* or electronic transportation document (as a “*sea waybill*”) for each voyage or for multiple voyages, as the case may be together with any booking note or confirmation, as may be amended from time to time. *in* the event of any conflict between the *bill of lading* or electronic transportation document and this Form, the first shall prevail.

1. Subject of Contract and Commitments

This Contract covers the carriage of the containers within the geographic scope “*maritime plus*” *in* liner transportation, ruled by the “*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*”, adopted by the United Nations on 11th December 2008, known as “*The Rotterdam Rules*”. The Shippers undertake to provide for shipment and the Carriers undertake to carry the cargoes as described *in* Box 5 from the port(s) or range(s) stated *in* Box 6 to the port(s) or range(s) stated *in* Box 7. Additionally:

(a) The Carrier agrees to make available during the Contract Period equipment unless otherwise agreed and vessel space adequate to carry the MQC of cargo *in* accordance with Box 8; and

(b) The Shipper agrees to tender to the Carrier no less than the MQC and shall provide cargo evenly distributed throughout the Contract Period. Any significant variations *in* Shipper’s requirements shall be by mutual agreement.

2. Total Quantity/Number of Shipments

*) (a) The total quantity to be shipped shall be within the limits and at the option of the party stated *in* Box 8. For the purpose of calculating the total quantity shipped under this Contract, the intaken quantity for each shipment shall apply.

*) (b) The number of shipments under this Contract shall be as stated *in* Box 8.

*) (a) and (b) are options. Please state applicable option *in* Box 8.

3. Period of Contract

This Contract is made for the period stated *in* Box 9. The first layday for the initial shipment shall not be before the commencement of the period stated *in* Box 9. The cancelling date for the final shipment shall not fall later than the final date of the Contract period stated *in* Box 9.

4. Quantity per Shipment

The quantity of each and every shipment shall be at the Carriers' option within the limits stated *in* Box 10.

5. Final Shipment

The Carriers shall not be bound to carry any balance of the total quantity which would be under the minimum quantity stated *in* Box 11.

6. Programme of Shipments

(a) Unless otherwise specified *in* Box 12, the Shippers' programme of shipments shall be fairly evenly spread over the period of the Contract.

(b) The Shippers shall advise the Carriers of their programme of shipments no later than the number of days stated *in* Box 12 before the commencement of each period as stated *in* Box 12 giving their preferred dates for each shipment within the stated period.

7. Scheduling/Nomination

(a) The Shippers shall give the Carriers the following Scheduling notices for each shipment:

(i) Provisional Notice: The Shippers shall give the Carriers a provisional notice nominating a spread of laydays of the number of days stated *in* Box 12, no later than the number of days stated *in* Box 12 before the opening layday.

(ii) Definite Notice: The Shippers shall give the Carriers a definite notice narrowing the laydays to the number of days stated *in* Box 12, within the original spread of laydays, no later than the number of days stated *in* Box 12 prior to the opening layday.

(b) The Carriers shall nominate a vessel or substitute latest within the number of days stated *in* Box 12 of the Shippers' definite declaration of laydays.

(c) The actual performing vessel shall be nominated latest by the number of days stated *in* Box 12 prior to the opening layday with estimated time of arrival at the load port and the approximate quantity of cargo required.

(d) Acceptance of the actual performing vessel shall be given by the Shippers within 24 hours of nomination Sundays and holidays excluded, failing receipt of which the vessel shall be deemed accepted.

8. Declaration of Loading Port(s)

Where various loading ports or a range or ranges are agreed and stated *in* Box 6, the Shippers shall declare the definite loading port(s) for each shipment latest on giving the definite notice as stated *in* Clause 7(a).

9. Declaration of Discharging Port(s)

The Shippers shall declare the discharging port(s) for each shipment so as not to delay the Vessel and *in* sufficient time to permit, if necessary, the preparation of the discharging plan and adjustment of the vessel's draft and trim.

10. Performing Vessels

The Carriers shall nominate vessels only of the description stated *in* Box 13 suitable for the intended trade.

11. Non-performance

In the event of non-performance by a party, the other party shall be act as follows:

- a) If the Shipper breaches on MQC delivering, it will pay liquidated damages measured as the difference between the TEUs actually shipped and the MQC at the rate stated, *in* 30 days of notification.
- b) If the Carrier breaches on carrying cargo tendered by the Shipper within the MQC, the Shipper has the option to reduce the MQC by the quantity of cargo tendered but not carried, or *in* the event of repeated breaches by the Carrier, to terminate this Contract.
- c) If the Carrier fails to carry the cargo tendered by the end of the Contract Period, it will pay only proven damages.
- d) If a shipment is cancelled by virtue of the appropriate cancelling provisions of the contract, other than stated above or for default, the cancellation applies to that shipment only and the corresponding quantity of cargo shall be deducted from the outstanding balance of the total contracted quantity.

12. Freight

For each and every voyage under this Contract, the freight shall be paid at the applicable rate stated *in* Box 14 to the party and *in* the manner indicated *in* Box 15. The Shippers shall not be entitled to make any deductions from the freight unless specifically agreed.

13. Demurrage/Despatch Money

Demurrage and, if applicable, despatch money shall be computed according to the terms of the attached *bill of lading* or other transport document and settled at the rate(s) stated *in* Box 16.

14. Late Payment of Freight and Demurrage

(a) Interest: Any freight or part thereof received after the due date shall bear interest at 2 (two) per cent. Per month or pro rata for part of a month. Demurrage due or any part thereof received later than 15 days after the Shippers' receipt of the Carriers' documented invoice shall bear interest at the same rate from the 16th day.

(b) Suspension: As long as any freight, deadfreight or demurrage due under this Contract is unpaid, the Carriers shall not be obliged to:

- (i) nominate further tonnage hereunder;
- (ii) send any vessel to the loading port;
- (iii) commence loading of any vessel.

Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall be paid by the Shippers to the Carriers at the applicable demurrage rate. The Carriers' right to suspend performance under this Clause shall be without prejudice to any right to cancel the Contract.

(c) Cancelling: If the Shippers have failed to pay freight, deadfreight or demurrage when such freight, deadfreight or demurrage is due, the Carriers may give notice to the Shippers that unless they pay within 120 running hours (the "Grace Period") of receipt of the Carriers' notice, the Carriers shall be entitled to cancel the remaining part of this Contract without prejudice to

any other claims the Carriers may have against the Shippers. The right to cancel this Contract on the expiry of the Grace Period shall be exercised promptly by written notice from the Carriers to the Shippers stating that the Contract is cancelled with immediate effect. The receipt by the Carriers of a payment from the Shippers after the Grace Period has expired but prior to the notice of cancellation shall not be deemed a waiver of the Carriers' right to cancel the Contract.

(d) Liability: Whether or not the Carriers exercise their rights under sub-clauses 14(b) or 14(c), no claim whatsoever that they may have on the Shippers shall be prejudiced thereby.

(e) Lien: The Carriers shall have a lien on all cargoes carried hereunder for all claims and costs of recovering same.

15. Interruption of Performance

Neither the Carriers nor the Shippers shall, except as otherwise provided *in* the attached *bill of lading* or other transport document, be responsible for any loss,

damage, delay or failure *in* performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, act of terrorism, seizure under legal process; quarantine restrictions; strikes; boycotts; lockouts; riots, civil commotions and arrest or restraint of princes, rulers or people. Quantities not carried as a result cannot be demanded to be shipped.

16. BIMCO Bunker Price Adjustment Clause

This Contract is concluded on the basis of the bunker price stated *in* Box 18(a) for oil of the type and grade stated *in* Box 18(b). If the bunker price per metric ton at the port or place stated *in* Box 18(c) on the first day of loading is higher than the figure stated *in* Box 18(d)(i) or

lower than the figure stated *in* Box 18(d)(ii), any amount *in* excess of such increase or decrease shall be payable to Carriers or Shippers as the case may be. The agreed bunker consumption for each voyage is as stated *in* Box 18(e).

17. BIMCO War Cancellation Clause 2004

Either party may cancel this Contract on the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not)

- i. between any two or more of the following countries: the United States of America; Russia; the United Kingdom; France; and the People's Republic of China, or,
- ii. between two or more of the countries stated *in* Box 19.

18. BIMCO Dispute Resolution Clause

*) (a) This Contract shall be governed by and construed *in* accordance with English law and any dispute arising out of or *in* connection with this Contract shall be referred to arbitration *in* London *in* accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or reenactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause. The arbitration shall be conducted *in* accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced. The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment *in* writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement. Nothing herein shall prevent the parties agreeing *in* writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator. *in* cases

where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted *in* accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (b) This Contract shall be governed by and construed *in* accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or *in* connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted *in* accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.. *in* cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted *in* accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (c) This Contract shall be governed by and construed *in* accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or *in* connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

(d) Notwithstanding 18(a), 18(b) or 18(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or *in* connection with this Contract. *in* the case of a dispute *in* respect of which arbitration has been commenced under 18(a), 18(b) or 18(c) above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, *in* which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted *in* such place and *in* accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, *in* the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the

Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps *in* the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified *in* the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred *in* the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

(e) If Box 20 *in* PART I is not appropriately filled in, sub-clause 18(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 18(d) shall apply *in* all cases.

**) Sub-clauses 18(a), 18(b) and 18(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 20.*

19. Commission

The Carriers shall pay commission on freight, deadfreight and demurrage earned and paid at the rate indicated and to the party mentioned *in* Box 21.

20. BIMCO Notices Clause

(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents *in* accordance with the provisions of this Contract shall be *in* writing.

(b) For the purposes of this Contract, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.

21. Confidentially

Neither party shall disclose the terms and conditions of the contract to third parties during, at least, 12 months after the cancelling date except for the terms and conditions that must be relayed by law to public authorities. However, that reservation doesn't include the duly holder of a negotiable transport document neither the intention or the obligation of each party to relay the appropriate information for statistical data purposes.

22. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents (BIMCO/IG of P&I Clubs, 2010)

(a) It is hereby expressly agreed that no servant, agent, direct or indirect subcontractor or other party employed by or on behalf of the Carrier, or whose services or equipment have been used *in* order to perform this contract (such persons so employed, or whose services or equipment have been used, hereinafter termed "Servant") shall *in* any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee, receiver or other party to this contract (hereinafter termed "Merchant") for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on the Servant's part while acting *in* the course of or *in* connection with the performance of this contract.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions *in* this clause, every exemption, limitation, condition and liberty contained herein (other than Art III Rule 8 of the Hague/Hague-Visby Rules if incorporated herein) and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction or arbitration provision contained herein shall also be available and shall extend to every such Servant, who shall be entitled to enforce the same against the Merchant.

(c) (i) The Merchant undertakes that no claim or allegation whether arising *in* contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any Servant which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned or chartered by any of them any liability whatsoever *in* connection with this contract whether or not arising out of negligence on the part of such Servant. The Servant shall also be entitled to enforce the foregoing covenant against the Merchant; and

(ii) The Merchant undertakes that if any such claim or allegation should nevertheless be made, he will indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of sub-paragraphs (a)-(d) of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of the Servant who shall to this extent be or be deemed to be a party to this contract.

ANEXOS

ANEXO I - POLIZAS DE FLETAMENTO POR VIAJE

1. General – GENCON94;
2. Gráneles sólidos – COALOREVOY, GRAINCON;
3. Gráneles líquidos – ASBATANKVOY, SHELLVOY6.



1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" <div style="text-align: right;">Part I</div>
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	2. Place and date
5. Vessel's name (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abl.) (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abl.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	always work under the supervision of the Master. (c) <i>Stevedore Damage</i> The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.	75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88
2. Owners' Responsibility Clause The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.	15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	6. Laytime * (a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. * (b) <i>Total laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i> Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19. If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/dischARGE time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/dischARGE shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count. * <i>Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</i>	89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121
3. Deviation Clause The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	28 29 30 31		
4. Payment of Freight (a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo. (b) <i>Prepaid.</i> If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid. (c) <i>On delivery.</i> If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.	32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49		
5. Loading/Discharging (a) <i>Costs/Risks</i> The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed. (b) <i>Cargo Handling Gear</i> Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winches required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranes/winchen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/winchen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall	50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74		
		7. Demurrage Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.	122 123 124 125 126 127 128 129 130 131
		8. Lien Clause The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	132 133 134 135 136
		9. Cancelling Clause (a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. (b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that	137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.	149	at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	220
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	150	(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	221
10. Bills of Lading	151	(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	222
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	152	17. War Risks ("Voywar 1993")	223
	153	(1) For the purpose of this Clause, the words:	224
11. Both-to-Blame Collision Clause	154	(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	225
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.	155	(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	226
	156	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	227
	157	(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been	228
	158		229
	159		230
	160		231
	161		232
	162		233
	163		234
	164		235
12. General Average and New Jason Clause	165		236
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).	166		237
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners 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 cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their 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 cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."	167		238
	168		239
	169		240
	170		241
	171		242
	172		243
	173		244
	174		245
	175		246
	176		247
	177		248
	178		249
	179		250
	180		251
	181		252
	182		253
	183		254
	184		255
	185		256
	186		257
	187		258
	188		259
	189		260
	190		261
	191		262
	192		263
	193		264
	194		265
	195		266
	196		267
	197		268
	198		269
	199		270
	200		271
	201		272
	202		273
	203		274
	204		275
	205		276
	206		277
	207		278
	208		279
	209		280
	210		281
	211		282
	212		283
	213		284
	214		285
	215		286
	216		287
	217		288
	218		289
	219		290
	220		291
	221		292
	222		293
	223		294
	224		295
	225		296
	226		297
	227		298
	228		299
	229		300
	230		301
	231		302
	232		303
	233		304
	234		305
	235		306
	236		307
	237		308
	238		309
	239		310
	240		311
	241		312
	242		313
	243		314
	244		315
	245		316
	246		317
	247		318
	248		319
	249		320
	250		321
	251		322
	252		323
	253		324
	254		325
	255		326
	256		327
	257		328
	258		329
	259		330
	260		331
	261		332
	262		333
	263		334
	264		335
	265		336
	266		337
	267		338
	268		339
	269		340
	270		341
	271		342
	272		343
	273		344
	274		345
	275		346
	276		347
	277		348
	278		349
	279		350
	280		351
	281		352
	282		353
	283		354
	284		355
	285		356
	286		357
	287		358
	288		359
	289		360
	290		361
	291		362
	292		363
	293		364
	294		365
	295		366
	296		367
	297		368
	298		369
	299		370
	300		371
	301		372
	302		373
	303		374
	304		375
	305		376
	306		377
	307		378
	308		379
	309		380
	310		381
	311		382
	312		383
	313		384
	314		385
	315		386
	316		387
	317		388
	318		389
	319		390
	320		391
	321		392
	322		393
	323		394
	324		395
	325		396
	326		397
	327		398
	328		399
	329		400
	330		401
	331		402
	332		403
	333		404
	334		405
	335		406
	336		407
	337		408
	338		409
	339		410
	340		411
	341		412
	342		413
	343		414
	344		415
	345		416
	346		417
	347		418
	348		419
	349		420
	350		421
	351		422
	352		423
	353		424
	354		425
	355		426
	356		427
	357		428
	358		429
	359		430
	360		431
	361		432
	362		433
	363		434
	364		435
	365		436
	366		437
	367		438
	368		439
	369		440
	370		441
	371		442
	372		443
	373		444
	374		445
	375		446
	376		447
	377		448
	378		449
	379		450
	380		451
	381		452
	382		453
	383		454
	384		455
	385		456
	386		457
	387		458
	388		459
	389		460
	390		461
	391		462
	392		463
	393		464
	394		465
	395		466
	396		467
	397		468
	398		469
	399		470
	400		471
	401		472
	402		473
	403		474
	404		475
	405		476
	406		477
	407		478
	408		479
	409		480
	410		481
	411		482
	412		483
	413		484
	414		485
	415		486
	416		487
	417		488
	418		489
	419		490
	420		491
	421		492
	422		493
	423		494
	424		495
	425		496
	426		497
	427		498
	428		499
	429		500
	430		501
	431		502
	432		503
	433		504
	434		505
	435		506
	436		507
	437		508
	438		509
	439		510
	440		511
	441		512
	442		

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, 297
to additional freight which shall be the same percentage of the freight 298
contracted for as the percentage which the extra distance represents to 299
the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien 300
on the cargo for such expenses and freight. 301

(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it 302
appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the 303
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel 304
may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route 305
(including any canal or waterway) which is normally and customarily used 306
in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route 307
to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that 308
this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total 309
extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the 310
same percentage of the freight contracted for as the percentage which the 311
extra distance represents to the distance of the normal and customary 312
route. 313

(5) The Vessel shall have liberty:- 314

(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to 315
departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, 316
destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which 317
are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel 318
sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any 319
other Government which so requires, or any body or group acting with the 320
power to compel compliance with their orders or directions; 321

(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war 322
risks underwriters who have the authority to give the same under the terms 323
of the war risks insurance; 324

(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the 325
United Nations, any directives of the European Community, the effective 326
orders of any other Supranational body which has the right to issue and 327
give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which 328
the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who 329
are charged with their enforcement; 330

(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may 331
render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier; 332

(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other 333
persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may 334
be subject to internment, imprisonment or other sanctions; 335

(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the 336
Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the 337
Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, 338
whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or 339
customary route. 340

(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this 341
Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a 342
deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of 343
Carriage. 344

of destination. 373
(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems 374
it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 375
to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 376
(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall 377
apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at 378
the original port of destination, except that if the distance of the substituted port 379
exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted 380
port to be increased in proportion. 381

19. Law and Arbitration 382

* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 383
English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to 384
arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or 385
any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. 386
Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be 387
appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third 388
arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of 389
them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of 390
the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within 391
fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall 392
be final. 393
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 394
the amount stated in Box 25* the arbitration shall be conducted in accordance 395
with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators 396
Association. 397

* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 398
Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and 399
should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be 400
referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the 401
parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any 402
two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this 403
agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be 404
conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, 405
Inc.. 406
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 407
the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 408
with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, 409
Inc. 410

(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at 411
the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The 412
laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party. 413

(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. 414
(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. 415
** Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but 416
the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect. 417

18. General Ice Clause 345

Part of loading 346

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the 347
Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or 348
on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the 349
Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this 350
Charter Party shall be null and void. 351

(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it 352
advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 353
to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the 354
Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part 355
cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the 356
Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra 357
expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity 358
delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter 359
Party. 360

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are 361
closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part 362
cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under 363
section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers 364
agree to load full cargo at the open port. 365

Part of discharge 366

(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the 367
Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re- 368
opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe 369
and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of 370
detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 371
Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port 372

1. Shipbroker		BIMCO STANDARD COAL AND ORE CHARTER PARTY CODE NAME: COAL-OREVOY		 PART I
3. Owners (full style and address)		2. Place and date of Charter Party		
5. Vessel's name and flag		4. Charterers (full style and address)		
7. Vessel's particulars (Cl. 1(b)(v))		6. Rate in tons per hour (load.) (Cl. 1(b)(iv))		
9. First layday (Cl. 2(a))		8. Present position and prior commitments, if known (Cl. 2(b))		
11. Cancelling date (also state if other period of declaration of cancelling agreed) (Cl. 3(a))		10. Expected load readiness date (Cl. 2(b))		
13. Cargo / margin / lts or mts (Cl. 6)		12. Substitution (state "no" if not agreed) (Cl. 5)		
14. Advance notices (load and discharging) (State number of running days' notice to be given and to whom) (Cl. 7)				
15. Loading port(s) / berth(s) (Cl. 8(a))		16. Discharging port(s) / berth(s) (Cl. 8(b))		
17. Notice time in running hours (load and discharging) (only to be filled in if agreed) (Cl. 9(b)(i))				
18. Laytime (if separate laytime for load and discharging is agreed, fill in a) and b); If total laytime for load and discharging, fill in c) only) (Cl. 9(b)(iv) & 9(b)(v))				
a) Laytime for loading _____				
b) Laytime for discharging _____				
c) Total laytime for loading and discharging _____				

(continued)

COAL-OREVOY BIMCO Standard Coal and Ore Charter Party

PART I

19. Laytime exceptions (loading) (Cl. 9(c)(i))	20. Laytime exceptions (discharging) (Cl. 9(c)(ii))
21. Demurrage rate (loading) (Cl. 9(e)(iii))	22. Demurrage rate (discharging) (Cl. 9(e)(ii))
23. Despatch money (load &/or discharging) (Optional; if agreed indicate rate of despatch money) (Cl. 9(e)(iii))	24. Freight tax (state whether for Owners' or Charterers' account) (Cl. 13(c))
25. Agents at loading port(s) (Cl. 14)	26. Agents at discharging port(s) (Cl. 14)
27. Freight rate per metric ton (state whether fully or partly prepaid) (Cl. 15)	28. Freight payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 15)
29. General average shall be adjusted/settled at (Cl. 22)	30. Dispute Resolution (state 26(a), 26(b) or 26(c) of Cl. 26, as agreed; if 26(c) agreed state place of arbitration) (if not filled in 26(a) shall apply) (Cl. 26)
31. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 27)	32. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed

It is mutually agreed that this Charter Party shall be performed subject to the conditions contained herein consisting of PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 32, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
"COAL-OREVOY" Standard Coal and Ore Charter Party

1.	Vessel	1	of readiness to load on or before 23.59 hours on the	67
	(a) The Owners shall exercise due diligence:	2	new cancelling date.	68
	(i) before and at the beginning of the loaded voyage	3	(c) The Charterers shall in any event declare whether	69
	to make the Vessel seaworthy and in every way	4	they exercise any option of cancelling under this Clause	70
	fit for the voyage and for the trade for which the	5	no later than the time of the Vessel's readiness to load.	71
	Vessel is employed;	6		
	(ii) throughout the currency of this Charter Party to	7	4. Subletting, Assigning	72
	ensure that the Vessel and her Master and crew	8	The Charterers shall have the liberty of subletting or	73
	comply with all safety, health and other applicable	9	assigning this Charter Party to any individual or	74
	laws and regulations of the Vessel's flag State and	10	company, but the Charterers shall always remain	75
	of the places where she trades necessary to secure	11	responsible for the due fulfilment of all the terms and	76
	the safe and unhindered loading of the cargo,	12	conditions of this Charter Party and shall warrant that	77
	performance of the voyage and discharging of the	13	any such sublet or assignment to another party will	78
	cargo.	14	not result in the Vessel being restricted in her future	79
	(b) The Vessel shall be:	15	trading.	80
	(i) classed as stated in Box 7 and the Owners	16		
	warrant that this class shall be maintained	17	5. Substitution	81
	throughout the currency of this Charter Party;	18	The Owners shall have liberty to substitute a Vessel,	82
	(ii) fully insured in respect of loss of or damage to	19	provided that such substitute Vessel's main particulars	83
	the cargo by a Protection and Indemnity Club or	20	and position shall be subject to the Charterers' prior	84
	liability underwriter and the Owners shall provide,	21	approval, which is not to be unreasonably withheld,	85
	on request, evidence of such insurance;	22	but the Owners under this Charter Party shall remain	86
	(iii) insured for Hull and Machinery and basic War	23	responsible to the Charterers for the due fulfilment of	87
	Risks purposes;	24	this Charter Party. This Clause shall not apply if "No"	88
	(iv) suitable for mechanical loading of the cargo and	25	inserted in Box 12.	89
	capable of receiving the cargo at the rate (if any)	26		
	specified in Box 6 and be suitable for grab	27	6. Cargo	90
	discharge, failing which Clause (c) (iii) shall	28	(a) The Charterers warrant that unless otherwise	91
	apply and the Owners shall reimburse the	29	specified in Part I, the cargo referred to in Box 13 is	92
	Charterers any actual extra discharge costs;	30	non-hazardous and non-dangerous for carriage	93
	(v) equipped to meet the technical requirements if	31	according to applicable safety regulations including,	94
	and as specified in Box 7.	32	but not limited to, IMO Code(s).	95
			(b) The Charterers shall have the right to ship parcels	96
			of different qualities and/or for different receivers in	97
			separate holds within the Vessel's natural segregation	98
			and suitable for her trim provided that such parcels	99
			can be loaded, carried and discharged without effecting	100
			the Vessel's seaworthiness. Other means of separation	101
			of different parcels may be specified in Part I.	102
2.	First Layday, Present Position and Expected Load	33		
	Readiness	34		
	(a) Laydays shall not commence before 00.00 hours	35		
	on the date stated in Box 9. However, notice of	36		
	readiness may be given before that date and notice	37		
	time, if provided for in Box 17, shall run forthwith.	38		
	(b) Present position of Vessel as per Box 8.	39		
	Commitments prior to commencement of this Charter	40		
	are as per Box 8. Expected load readiness as per	41		
	Box 10.	42		
			7. Advance Notices	103
			The Owners or the Master shall give notices of	104
			expected readiness to load/discharge as specified in	105
			Box 14 to the parties named therein and shall keep	106
			those parties advised of any alteration in expected load/	107
			discharge readiness.	108
3.	Cancelling	43		
	(a) The Charterers shall have the option of cancelling	44		
	the Charter Party if the Vessel has not tendered notice	45		
	of readiness to load on or before 23.59 hours on the	46		
	cancelling date stated in Box 11.	47		
	(b) Should the Owners anticipate that, despite the	48		
	exercise of due diligence, the Vessel will not be ready	49		
	to load by the cancelling date, they shall notify the	50		
	Charterers thereof without delay stating the expected	51		
	date of the Vessel's readiness to load and asking	52		
	whether the Charterers will exercise their option of	53		
	cancelling the Charter Party, or agree to a new	54		
	cancelling date. The Charterers must declare such	55		
	option within 2 working days as applied at the	56		
	Charterers' place of business after the receipt of the	57		
	Owners' notice. If the Charterers do not exercise their	58		
	option of cancelling, then this Charter Party shall be	59		
	deemed to be amended such that the seventh day	60		
	after the new readiness date stated in the Owners'	61		
	notification to the Charterers shall be the new	62		
	cancelling date. The provisions of sub-clause (b) shall	63		
	operate only once, and in case of the Vessel's further	64		
	delay, the Charterers shall have the option of cancelling	65		
	the Charter Party if the Vessel has not tendered notice	66		
			8. Port of Loading, Voyage, Port of Discharge	109
			(a) After completion of prior commitments as may	110
			be stated in Box 8, the Vessel shall proceed to the	111
			loading port(s)/berth(s) as stated in Box 15.	112
			(b) The Vessel shall carry the cargo with due	113
			despatch to the port(s)/berth(s) of discharge stated in	114
			Box 16. If the Charterers have the right to order the	115
			Vessel to discharge at one or more ports out of several	116
			ports named or within a specific range, the Charterers	117
			shall declare the actual port(s) of discharge to be	118
			inserted in the Bills of Lading prior to the arrival of the	119
			Vessel at the first port of loading.	120
			(c) Unless the loading/discharging port(s)/berth(s) are	121
			specifically mentioned herein, the Charterers warrant	122
			the safety of port(s)/berth(s) nominated and that the	123
			Vessel will be loaded and discharged always afloat.	124
			(d) The Vessel shall be left in seaworthy trim for	125
			shifting between berths and ports.	126
			(e) Unless otherwise agreed, loading and/or dis-	127
			charging at two or more ports shall be effected in	128
			geographical rotation.	129

PART II
“COAL-OREVOY” Standard Coal and Ore Charter Party

9.	Notices of Readiness, Laytime, Demurrage/Des-patch Money	130			
	(a) <u>Notice of Readiness</u>	132			
	(i) At each port of loading and discharging notice of readiness shall be given to the Charterers or their Agents when the Vessel is in all respects ready to load/discharge at the loading/discharging berth. If the Vessel is a combination carrier, and has carried liquid cargo on its previous voyage, the Vessel shall possess a valid gas free certificate on tendering notice of readiness.	133-140			198-206
	(ii) If a loading/discharging berth is not designated or if such designated berth is not available upon the Vessel's arrival at or off the port, notice of readiness may be given upon arrival at the waiting place at or off the port. However, if at the time the loading/discharging berth becomes available, the Vessel is prevented from proceeding to the berth due to her inefficiency, weather, tidal conditions, strikes of tugs or pilots or mandatory regulations applicable to the Vessel, time shall not count from that time until such hindrance(s) has (have) ceased.	141-151			207-218
	(iii) Notice of readiness may be given on any day at any time.	152			219
	(b) <u>Laytime</u>	154			
	(i) The laytime shall commence when notice of readiness has been given and after expiration of notice time, if any, provided for in Box 17. Should the Vessel arrive at the (first) loading port and be ready to load before the date stated in Box 9, the Charterers shall have the right to start loading. The Charterers shall also have the right to load/dischARGE before the expiration of notice time. In either event, during such periods only time actually used shall count as laytime or as time on demurrage.	155-165			207-225
	(ii) The notice time, if any, shall only apply at first or sole loading and discharging port, respectively.	166			220
	(iii) If total laytime for loading and discharging has been agreed in Box 18 notice time, if any, at port of discharge shall be applied unless the Vessel is already on demurrage.	167-171			221-225
*	(iv) <u>Separate laytime.</u> - The cargo shall be loaded within the number of hours/days of 24 consecutive hours or at the average loading rate per day of 24 consecutive hours as stated in Box 18a). The cargo shall be discharged within the number of hours/days of 24 consecutive hours or at the average discharging rate per day of 24 consecutive hours as stated in Box 18b).	172-178			222-232
*	(v) <u>Total laytime.</u> -The cargo shall be loaded and discharged within the number of hours/days of 24 consecutive hours stated in Box 18c).	179-182			233-236
	(vi) In the case of loading and/or discharging at more than one berth, laytime shall run continuously as if loading/discharging had been effected at one berth only but without prejudice to sub-clause (c).	183-186			237-239
	(vii) Notwithstanding any other terms of this Charter Party, in any event laytime will start counting at the latest upon commencement of loading or discharging of the cargo from the Vessel.	187-190			240-241
*	<i>Indicate alternative agreed in Box 18.</i>	191			242
	(c) <u>Suspension of Laytime</u>	192			
	(i) Unless the Vessel is on demurrage, laytime shall not count (1) during periods excepted as per Boxes 19 and 20, unless used, in which case only time actually used shall count; (2) for the duration of bad weather or sea conditions which actually prevent the Vessel's loading, discharging or the shifting between loading/discharging berths of the Vessel; (3) if so provided for in Clause 16.	193-197			243-260
	(ii) Time shall not count as laytime or as time on demurrage whilst Vessel actually moving from waiting place whether at or off the port or from a lightening place off the port, until the Vessel is securely moored at the designated loading/discharging berth.	201-206			261-266
	(iii) Time lost due to inefficiency or any other cause attributable to the Vessel, her Master, her crew or the Owners shall not count as notice time or as laytime or as time on demurrage to the extent that loading or discharging or the matters covered by sub-clause (d)(i) are thereby affected.	207-212			267-272
	(iv) If pursuant to Clause 10 (m) the Vessel has to vacate the loading/ discharging berth, notice time or laytime or time on demurrage shall not count from that time until she be in all respects ready to load/dischARGE and notification has been given to the Charterers accordingly.	213-218			273-278
	(v) If due to the matters referred to in sub-clauses (c)(iii) or (c)(iv), the Vessel loses her turn, such time shall count again only as from 24 hours after notification of the Vessel's new readiness has been given to the Charterers or when loading/discharging resumes whichever may be the sooner.	219-225			279-285
	(d) <u>Termination of Laytime</u>	226			
	(i) Laytime/Demurrage shall stop counting on completion of: (a) loading/discharging at the relevant port, (b) cargo documentation and/or draft survey for determination of cargo weight, (c) repairs to stevedore damage under Clause 12(b), whichever may be the later.	227-232			286-291
	(ii) If required, the Vessel shall leave the berth as soon as possible within her control on completion of loading/discharging, failing which the Charterers shall be entitled to proved damages. However, if the Vessel then has to wait for reasons (b) and/or (c) as per sub-clause (d)(i), there must be a place available at which she can safely wait, and any extra expenses shall be for the Charterers' account.	233-241			292-298
	(e) <u>Demurrage/Despatch Money</u>	242			
	(i) Demurrage accrued under this Charter Party shall be considered as constituting liquidated damages for exceeding the laytime provided for herein. However, if the Vessel has been on demurrage for 15 days or more and no cargo has been loaded, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. No claim which the Owners may otherwise have against the Charterers shall be prejudiced by the Owners exercising their option of cancelling.	243-252			299-308
	(ii) Demurrage shall be due and payable by the Charterers day by day at the rate specified in Boxes 21 and 22 and in the manner provided for in Box 28.	253-256			309-312
	(iii) Despatch money, if agreed upon in Box 23, shall be paid promptly by the Owners to the Charterers at half the demurrage rate or as otherwise agreed upon in Box 23 for laytime saved in loading and/ or discharging.	257-260			313-316
10.	Loading and Discharging	262			
	(a) The Vessel shall be loaded and discharged as and where ordered by the Charterers.	263-264			317-318

PART II
“COAL-OREVOY” Standard Coal and Ore Charter Party

(b) If the Charterers have not nominated a suitable loading or discharging berth on the Vessel's arrival off the port, or if such berth should not be available, the Vessel is to wait at a suitable place at or off the port. The Charterers shall have the right to designate a safe waiting place, otherwise the Master shall choose a waiting place using due diligence to minimize extra shifting costs provided for in sub-clause (d).	265 266 267 268 269 270 271 272	ordered by Port Authorities or any other Governmental Agencies, the Charterers to pay any extra expenses incurred. Officers' and crew's overtime charges always to be paid by the Owners.	333 334 335 336
(c) The Charterers shall have the right to load and/or discharge at two berths at each port or place subject to sub-clause (d).	273 274 275	(m) In the event of loading/discharging being impossible due to inefficiency or any other cause attributable to the Vessel, her Master, her crew or the Owners and such impossibility continuing for more than three consecutive hours, the Charterers shall have the right to order the Vessel to vacate the berth and shifting from and back to berth shall be at the Owners' expense and time.	337 338 339 340 341 342 343 344
(d) <u>Shifting</u> . - Costs of shifting the Vessel between berths at port(s) of loading and port(s) of discharge, including bunkers, shall be for the Charterers' account. Other costs on board the Vessel including wages and officers' and crew's overtime charges to be for the Owners' account.	276 277 278 279 280 281	11. Bulk Carrier Safety Clause	345
(e) The Owners or the Master shall in due time prior to commencement of loading submit to the Charterers (or their nominees) at the loading port a loading plan which shall be based on a reasonable number of shiftings between hatches and also meet applicable rules and regulations, including IMO Code(s). The Charterers shall inform the Owners/Master of any special composition of cargo required in sufficient time to permit the Owners/Master to work out and submit such loading plan.	282 283 284 285 286 287 288 289 290 291	(a) The Charterers shall instruct the terminal operators or their representatives to co-operate with the Master in completing the IMO SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST (IMO Resolution A.862(20) – Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code) Appendix 3) and shall arrange all cargo operations strictly in accordance with the guidelines set out therein.	346 347 348 349 350 351 352 353
(f) Prior to loading, the Vessel's holds shall be adequately cleaned for loading the contracted cargo.	292 293	(b) In addition to the above and notwithstanding any provision in this Charter Party in respect of loading/discharging rates, the Charterers shall instruct the terminal operators to load/discharge the Vessel in accordance with the loading/discharging plan, which shall be approved by the Master with due regard to the Vessel's draught, trim, stability, stress or any other factor which may affect the safety of the Vessel.	354 355 356 357 358 359 360 361
(g) The Charterers shall load and spout-trim the cargo as per the loading plan, free of any risk, liability and expense to the Vessel. Any extra trimming and/or levelling required by the Master or Owners shall be performed at the Owners' expense and any time lost thereby shall not count as laytime/demurrage. Discharging, including shovel cleaning, shall be effected by the Charterers free of any risk, liability and expense to the Vessel.	294 295 296 297 298 299 300 301 302	(c) At any time during cargo operations the Master may, if he deems it necessary for reasons of safety of the Vessel, instruct the terminal operators or their representatives to slow down or stop the loading or discharging.	362 363 364 365 366
(h) <u>Warping</u> . - The Vessel shall warp, as reasonably required by the Charterers, solely for the purpose of making any hatch or hatches available to the loading/discharging appliances at that berth, and costs on board the Vessel including bunkers, wages and officers' and crew's overtime charges shall be for the Owners' account. However, the costs of any necessary outside services shall be for the Charterers' account. Laytime or time on demurrage shall not be interrupted thereby.	303 304 305 306 307 308 309 310 311 312	(d) Compliance with the provisions of this Clause shall not affect the counting of laytime.	367 368
(i) The Vessel shall work day and night and during any time as may be excepted as per Box 19 and Box 20, as required by the Charterers.	313 314 315	12. Stevedore Damage	369
(j) The Vessel shall, at her own risk and expense, open and close hatches prior to and after loading/discharging and also during loading/discharging as may be required by the Charterers to protect the cargo, provided local shore regulations permit. If same, however, is not permitted by local shore labour regulations, shore labour is to be employed by the Charterers at their risk, liability and expense. The Vessel shall furnish and give free use of sufficient light for deck and holds, as on board.	316 317 318 319 320 321 322 323 324 325	(a) The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores at both ends. Such damage, as soon as apparent, shall be notified immediately by the Master to the Charterers or their port agents and to their Stevedores. The Owners/Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgment of the damage caused.	370 371 372 373 374 375 376 377
(k) The Charterers shall have the right to order the Vessel to leave without having loaded a full cargo, always provided that the Vessel be in seaworthy condition and that the Charterers pay deadfreight according to Clause 15(f).	326 327 328 329 330	(b) Stevedore damage affecting seaworthiness or the proper working of the Vessel and/or her equipment shall be repaired without delay before the Vessel sails from the port where such damage was caused and shall be paid for by the Charterers. Other repairs shall be done before the completion of the voyage where practicable, or otherwise at a place mutually agreed between the parties. All costs of such repairs shall also be for the Charterers' account and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.	378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388
(l) Overtime for loading and discharging to be for the account of the party ordering the same. If overtime be	331 332	13. Dues, Taxes and Charges, Extra Insurance	389
		(a) <u>On the Vessel</u> . - The Owners shall pay all dues, duties, taxes and other charges customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	390 391 392 393
		(b) <u>On the cargo</u> . - The Charterers shall pay all dues, duties, taxes and charges levied on the cargo at the port of loading/discharging, howsoever the amount thereof may be assessed.	394 395 396 397

PART II
“COAL-OREVOY” Standard Coal and Ore Charter Party

<p>(c) <u>On the freight</u>. - Taxes levied on the freight shall be paid by the Owners or the Charterers as agreed in Box 24.</p> <p>(d) <u>Extra Insurance</u>. - Any extra insurance on cargo actually paid by the Charterers owing to Vessel's age, class, flag or ownership shall be for the Owners' account and may be deducted from the freight. The Charterers shall furnish evidence of payment supporting any such deduction. Unless a maximum amount has been agreed in Part I, such extra insurance shall not exceed the lowest extra premium which would be charged for the Vessel and voyage in the London insurance market.</p> <p>14. Agents</p> <p>At the port(s) of loading the Vessel shall be consigned to the Agents as stated in Box 25 and at the port(s) of discharge to the Agents as stipulated in Box 26, the Owners always paying the customary fees.</p> <p>15. Freight</p> <p>The freight at the rate stated in Box 27 shall be calculated on intaken quantity.</p> <p>(a) <u>Prepaid</u>. - If according to Boxes 27 or 28 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable Vessel and/or cargo lost or not lost. Bills of Lading showing "Freight prepaid" or the like shall not be released until the freight has been duly paid.</p> <p>(b) <u>After shipment</u>. - If according to Box 28 freight shall be payable within a number of days after shipment, the freight shall be deemed earned as per sub-clause (a). In such case Bills of Lading shall not be endorsed "Freight prepaid" or the like, unless the freight has been paid.</p> <p>(c) <u>Partly on Delivery</u>. - If according to Boxes 27 or 28 a percentage of the freight shall be payable as per sub-clauses (a) or (b) the balance shall be paid as per sub-clause (c). However, in such case the total freight shall be deemed earned as per sub-clause (a) and the Charterers shall not have the option referred to in sub-clause (e).</p> <p>(d) <u>On Delivery</u>. - If according to Boxes 27 or 28 freight is payable at destination or on right and true delivery of the cargo, it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered.</p> <p>(e) <u>On Delivered Weight</u>. - When the freight is payable on delivery of cargo the Charterers shall have the option of paying freight on delivered weight, provided such option be declared in writing before breaking bulk and the weight be ascertained by official weighing machine, otherwise by joint draught survey. The Charterers shall pay all costs incurred in connection with weighing or draught survey. The Owners shall be at liberty to appoint check clerks at their own expense.</p> <p>(f) <u>Deductions</u>. - The freight shall be paid in cash without discount in the manner described in Box 28. The Charterers shall only be entitled to deduct from the freight undisputed despatch money and extra insurance, provided properly documented, as per Clause 13(d).</p> <p>(g) <u>Deadfreight</u>. - If the Charterers fail to supply a cargo as specified in Box 13, deadfreight shall be payable but the Charterers shall not be bound to supply cargo in excess of any quantity stated by the Owners as the Vessel's capacity made available to the Charterers. The laytime shall be calculated on that quantity. The Owners/Master shall be entitled to clause</p>	<p>398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410</p> <p>411 412 413 414 415</p> <p>416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463</p>	<p>Bills of Lading for any deadfreight due. If the Shippers/ Suppliers state in writing that no more cargo will be shipped, the Owners shall not need to have any such statement confirmed by the Charterers.</p> <p>16. Strike and Other Hindrances</p> <p>(a) If there is a strike or lock-out or any other cause referred to in Clause 24 (hereinafter the "hindrance") affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no hindrance. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.</p> <p>(b) If there is a hindrance affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of (keeping the Vessel waiting until such hindrance is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the hindrance has come to an end and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by a hindrance. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the hindrance affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.</p> <p>(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of hindrances preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.</p> <p>17. General Ice Clause</p> <p>The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' approval and having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers when reasonably required.</p> <p>(a) <u>Port of Loading</u></p> <p>(i) If at any time after setting out on the approach voyage the Vessel's passage is impeded by ice, or if on arrival the loading port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof and request them to nominate a safe and accessible alternative port. If the Charterers fail within 48 running hours, Sundays and holidays included, to make such nomination or agree to reckon laytime as if the port named in the Charter Party were accessible or declare that they cancel the Charter Party, the Owners shall have the option of cancelling the</p>	<p>464 465 466 467</p> <p>468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511</p> <p>512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529</p>
--	--	--	--

PART II
“COAL-OREVOY” Standard Coal and Ore Charter Party

Charter Party. In the event of cancellation by	530	revolution, rebellion, civil commotion, warlike	597
either party, the Charterers shall compensate the	531	operations, the laying of mines (whether actual	598
Owners for all proven loss of earnings under this	532	or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts	599
Charter Party.	533	of hostility or malicious damage, blockades	600
(ii) If at any loading port the Master considers that	534	(whether imposed against all vessels or imposed	601
there is a danger of the Vessel being frozen in,	535	selectively against vessels of certain flags or	602
and provided that the Master or Owners	536	ownership, or against certain cargoes or crews	603
immediately notify the Charterers thereof, the	537	or otherwise howsoever), by any person, body,	604
Vessel may leave with cargo loaded on board	538	terrorist or political group, or the Government of	605
and proceed to the nearest safe and ice free	539	any state whatsoever, which, in the reasonable	606
place and there await the Charterers' nomination	540	judgement of the Master and/or the Owners, may	607
of a safe and accessible alternative port within	541	be dangerous or are likely to be or to become	608
24 running hours, Sundays and holidays	542	dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other	609
excluded, of the Master's or Owners' notification.	543	persons on board the Vessel.	610
If the Charterers fail to nominate such alternative	544	(b) If at any time before the Vessel commences	611
port, the Vessel may proceed to any port(s),	545	loading, it appears that, in the reasonable judgement	612
whether or not on the customary route for the	546	of the Master and/or the Owners, performance of the	613
chartered voyage, to complete with cargo for the	547	Charter Party, or any part of it, may expose, or is likely	614
Owners' account.	548	to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons	615
(b) <u>Port of Discharge</u>	549	on board the Vessel to War Risks, the Owners may	616
(i) If the voyage to the discharging port is impeded	550	give notice to the Charterers cancelling this Charter	617
by ice, or if on arrival the discharging port is	551	Party, or may refuse to perform such part of it as may	618
inaccessible by reason of ice, the Master or	552	expose, or may be likely to expose, the Vessel, her	619
Owners shall notify the Charterers thereof. In such	553	cargo, crew or other persons on board the Vessel to	620
case, the Charterers shall have the option of	554	War Risks, provided always that if this Charter Party	621
keeping the Vessel waiting until the port is	555	provides that loading or discharging is to take place	622
accessible against paying compensation in an	556	within a range of ports, and at the port or ports	623
amount equivalent to the rate of demurrage or of	557	nominated by the Charterers the Vessel, her cargo,	624
ordering the Vessel to a safe and accessible	558	crew, or other persons on board the Vessel may be	625
alternative port.	559	exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks,	626
If the Charterers fail to make such declaration	560	the Owners shall first require the Charterers to	627
within 48 running hours, Sundays and holidays	561	nominate any other safe port which lies within the range	628
included, of the Master or Owners having given	562	for loading or discharging, and may only cancel this	629
notice to the Charterers, the Master may proceed	563	Charter Party if the Charterers shall not have	630
without further notice to the nearest safe and	564	nominated such safe port or ports within 48 hours of	631
accessible port and there discharge the cargo.	565	receipt of notice of such requirement.	632
(ii) If at any discharging port the Master considers	566	(c) The Owners shall not be required to continue to	633
that there is a danger of the Vessel being frozen	567	load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for	634
in, and provided that the Master or Owners	568	any port or place, or to proceed or continue on any	635
immediately notify the Charterers thereof, the	569	voyage, or on any part thereof, or to proceed through	636
Vessel may leave with cargo remaining on board	570	any canal or waterway, or to proceed to or remain at	637
and proceed to the nearest safe and ice free place	571	any port or place whatsoever, where it appears, either	638
and there await the Charterers' nomination of a	572	after the loading of the cargo commences, or at any	639
safe and accessible alternative port within 24	573	stage of the voyage thereafter before the discharge of	640
running hours, Sundays and holidays excluded,	574	the cargo is completed, that, in the reasonable	641
of the Master's or Owners' notification. If the	575	judgement of the Master and/or the Owners, the	642
Charterers fail to nominate such alternative port,	576	Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other	643
the Vessel may proceed to the nearest safe and	577	persons on board the Vessel (or any one or more of	644
accessible port and there discharge the remaining	578	them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks.	645
cargo.	579	If it should so appear, the Owners may by notice	646
(iii) On delivery of the cargo other than at the port(s)	580	request the Charterers to nominate a safe port for the	647
named in the Charter Party, all conditions of the	581	discharge of the cargo or any part thereof, and if within	648
Bill of Lading shall apply and the Vessel shall	582	48 hours of the receipt of such notice, the Charterers	649
receive the same freight as if discharge had been	583	shall not have nominated such a port, the Owners may	650
at the original port(s) of destination, except that if	584	discharge the cargo at any safe port of their choice	651
the distance of the substituted port(s) exceeds	585	(including the port of loading) in complete fulfilment of	652
100 nautical miles, the freight on the cargo	586	the Charter Party. The Owners shall be entitled to	653
delivered at the substituted port(s) shall be	587	recover from the Charterers the extra expenses of such	654
increased proportionately.	588	discharge and, if the discharge takes place at any port	655
18. War Risks (“Voywar 1993”)	589	other than the loading port, to receive the full freight	656
(a) For the purpose of this Clause, the words:	590	as though the cargo had been carried to the discharging	657
(i) “Owners” shall include the shipowners, bareboat	591	port and if the extra distance exceeds 100 miles, to	658
charterers, disponent owners, managers or other	592	additional freight which shall be the same percentage	659
operators who are charged with the management	593	of the freight contracted for as the percentage which	660
of the Vessel, and the Master; and	594	the extra distance represents to the distance of the	661
(ii) “War Risks” shall include any war (whether actual	595	normal and customary route, the Owners having a lien	662
or threatened), act of war, civil war, hostilities,	596	on the cargo for such expenses and freight.	663
		(d) If at any stage of the voyage after the loading of	664

PART II
"COAL-OREVOY" Standard Coal and Ore Charter Party

the cargo commences, it appears that, in the	665	discharge.	732
reasonable judgement of the Master and/or the	666		
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons	667	20. Liberty	733
on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed	668	The Vessel shall have liberty to sail with or without	734
to War Risks on any part of the route (including any	669	pilots, to tow or go to the assistance of vessels in	735
canal or waterway) which is normally and customarily	670	distress, to call at any port or place for oil fuel supplies,	736
used in a voyage of the nature contracted for, and there	671	and to deviate for the purpose of saving life or property,	737
is another longer route to the discharging port, the	672	or for any other reasonable purpose whatsoever.	738
Owners shall give notice to the Charterers that this	673		
route will be taken. In this event the Owners shall be	674	21. Both-to-Blame Collision Clause	739
entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles,	675	If the Vessel comes into collision with another vessel	740
to additional freight which shall be the same percentage	676	as a result of the negligence of the other vessel and	741
of the freight contracted for as the percentage which	677	any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot	742
the extra distance represents to the distance of the	678	or the servants of the Owners in the navigation or in	743
normal and customary route.	679	the management of the Vessel, the owners of the cargo	744
(e) The Vessel shall have liberty:-	680	carried hereunder will indemnify Owners against all	745
(i) to comply with all orders, directions, recommen-	681	loss or liability to the other or non-carrying vessel or	746
dations or advice as to departure, arrival, routes,	682	her owners in so far as such loss or liability represents	747
sailing in convoy, ports of call, stoppages,	683	loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the	748
destinations, discharge of cargo, delivery or in any	684	owners of said cargo, paid or payable by the other or	749
way whatsoever which are given by the Govern-	685	non-carrying vessel or her owners to the owners of	750
ment of the Nation under whose flag the Vessel	686	said cargo and set-off, recouped or recovered by the	751
sails, or other Government to whose laws the	687	other or non-carrying vessel or her owners as part of	752
Owners are subject, or any other Government	688	their claim against the carrying vessel or owners. The	753
which so requires, or any body or group acting	689	foregoing provisions shall also apply where the owners,	754
with the power to compel compliance with their	690	operators or those in charge of any vessel or vessels	755
orders or directions;	691	or objects (other than, or in addition to, the colliding	756
(ii) to comply with the orders, directions or recom-	692	vessels or objects are at fault in respect of a collision	757
mendations of any war risks underwriters who	693	or contact.	758
have the authority to give the same under the	694		
terms of the war risks insurance;	695	22. General Average and New Jason Clause	759
(iii) to comply with the terms of any resolution of the	696	General Average shall be adjusted and settled at the	760
Security Council of the United Nations, any	697	place indicated in Box 29 according to the York/Antwerp	761
directives of the European Community, the	698	Rules, 1994, or any modification thereof, but if,	762
effective orders of any other Supranational body	699	notwithstanding the provisions specified in Box 29, the	763
which has the right to issue and give the same,	700	adjustment is made in accordance with the law and	764
and with national laws aimed at enforcing the	701	practice of the United States of America, the following	765
same to which the Owners are subject, and to	702	clause shall apply: "In the event of accident, danger,	766
obey the orders and directions of those who are	703	damage or disaster before or after the commencement	767
charged with their enforcement;	704	of the voyage, resulting from any cause whatsoever,	768
(iv) to discharge at any other port any cargo or part	705	whether due to negligence or not, for which, or for the	769
thereof which may render the Vessel liable to	706	consequence of which, Owners are not responsible,	770
confiscation as a contraband carrier;	707	by statute, contract or otherwise, the goods, shippers,	771
(v) to call at any other port to change the crew or any	708	consignees or owners of the goods shall contribute	772
part thereof or other persons on board the Vessel	709	with Owners in general average to the payment of any	773
when there is reason to believe that they may be	710	sacrifices, losses or expenses of a general average	774
subject to internment, imprisonment or other	711	nature that may be made or incurred and shall pay	775
sanctions;	712	salvage and special charges incurred in respect of the	776
(vi) where cargo has not been loaded or has been	713	goods. If a salving Vessel is owned or operated by	777
discharged by the Owners under any provisions	714	Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said	778
of this Clause, to load other cargo for the Owners'	715	salving Vessel or vessels belonged to strangers. Such	779
own benefit and carry it to any other port or ports	716	deposit as Owners, or their agents, may deem sufficient	780
whatsoever, whether backwards or forwards or	717	to cover the estimated contribution of the goods and	781
in a contrary direction to the ordinary or customary	718	any salvage and special charges thereon shall, if	782
route.	719	required, be made by the goods, shippers, consignees	783
(f) If in compliance with any of the provisions of sub-	720	or owners of the goods to Owners before delivery".	784
clauses (b) to (e) of this Clause anything is done or	721		
not done, such shall not be deemed to be a deviation,	722	23. Responsibilities	785
but shall be considered as due fulfilment of the Charter	723	(a) The International Convention for the Unification	786
Party.	724	of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed	787
		at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as	788
19. Lien	725	amended by the Protocol signed at Brussels on 23	789
(a) The Owners shall have a lien on the cargo for	726	February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as	790
freight, deadfreight, demurrage and general average	727	enacted in the country of shipment shall apply to this	791
contribution due to them under this Charter Party.	728	Charter Party. When the Hague-Visby Rules are not	792
(b) The Charterers shall remain responsible for	729	enacted in the country of shipment, the corresponding	793
deadfreight and demurrage, incurred at port of loading	730	legislation of the country of destination shall apply,	794
and for freight and demurrage incurred at port of	731	irrespective of whether such legislation may only	795

PART II
“COAL-OREVOY” Standard Coal and Ore Charter Party

regulate outbound shipments.	796		
(b) When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Charter Party save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination, compulsorily applicable to shipments, in which case the provisions of such Rules shall apply.	797 798 799 800 801 802 803 804 805		referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.
(c) The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 (“the SDR Protocol 1979”) shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Charter Party.	806 807 808 809		Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.
(d) The Owners shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.	810 811 *) 812 813 814		In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.
24. Force Majeure	815		(b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.
Save to the extent otherwise in this Charter Party expressly provided, neither party shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder resulting from Act of God, war, terrorism, civil commotion, quarantine, strikes, lockouts, arrest or restraint of princes, rulers and peoples or any other event whatsoever which cannot be avoided or guarded against.	816 817 818 819 820 821 822 823		In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.
25. Bills of Lading	824		(c) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the “COAL-OREVOYBILL” Bill of Lading form, always in accordance with Mate’s Receipts and without prejudice to this Charter Party, or by the Agents provided written authority has been given by Owners to the Agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	825 826 827 828 829 *) 830 831 832 833 834 835 836 837		(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter Party.
26. Dispute Resolution	838		In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:-
*) (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause. The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced. The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party	839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860		(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the “Mediation Notice”) calling on the other party to agree to mediation.
			(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal (“the Tribunal”) or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.
			(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal

PART II
“COAL-OREVOY” Standard Coal and Ore Charter Party

and may be taken into account by the Tribunal	929	sub-clause (a) of this Clause shall apply.	955
when allocating the costs of the arbitration as	930	(d) shall apply in all cases.	956
between the parties.	931	<i>Sub-clauses (a), (b) and (c) are alternatives; indicate</i>	957
(iv) The mediation shall not affect the right of either	932	<i>alternative agreed in Box 30:</i>	958
party to seek such relief or take such steps as it	933		
considers necessary to protect its interest.	934	27. Brokerage	959
(v) Either party may advise the Tribunal that they have	935	A brokerage commission at the rate stated in Box 31	960
agreed to mediation. The arbitration procedure	936	on the freight, dead-freight and demurrage earned is	961
shall continue during the conduct of the mediation	937	due to the party mentioned in Box 31.	962
but the Tribunal may take the mediation timetable	938	In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the	963
into account when setting the timetable for steps	939	estimated amount of freight to be paid by the party	964
in the arbitration.	940	responsible for such non-execution to the Brokers as	965
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the	941	indemnity for the latter's expenses and work. In case	966
mediation terms, each party shall bear its own	942	of more voyages the amount of indemnity to be	967
costs incurred in the mediation and the parties	943	agreed.	968
shall share equally the mediator's costs and	944		
expenses.	945	28. Notices	969
(vii) The mediation process shall be without prejudice	946	(a) All notices given by either party or their agents	970
and confidential and no information or documents	947	to the other party or their agents in accordance with	971
disclosed during it shall be revealed to the Tribunal	948	the provisions of this Charter Party shall be in writing.	972
except to the extent that they are disclosable	949	(b) For the purposes of this Charter Party, "in writing"	973
under the law and procedure governing the	950	shall mean any method of legible communication. A	974
arbitration.	951	notice may be given by any effective means including,	975
(Note: The parties should be aware that the mediation	952	but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered	976
process may not necessarily interrupt time limits.)	953	or recorded mail, or by personal service.	977
(e) If Box 30 in PART I is not appropriately filled in,	954		

Sample Copy

BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: GRAINCON
 Issued by BIMCO May 2003



Copyright, published by
 BIMCO, Copenhagen.

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallengaardsvej 61, DK-2625 Vallensbaek. Fax: +45 4366 0708

Date and place	1
It is this day mutually agreed, between	2
..... Owners* / Disponent Owners* of the m.v.	3
..... Self / Non-Self Trimming Bulk Carrier* / Tween Decker*,	4
Call Sign, Built at of	5
..... metric tons deadweight all told, or thereabouts, and with a grain cubic capacity available for cargo of	6
..... cubic metres (including cubic metres in self-bleeding wing spaces) classed	7
in now	8
.....	9
(insert Vessel's itinerary) and	10
of Charterers.	11
*Delete as appropriate	12
1. Loading Port(s)	13
That the said Vessel, being tight, staunch, strong and in every way fit for the voyage, shall with all due despatch proceed to the port(s) of	14
..... or	15
alternatively safe port(s) within the range	16
at safe loading berth(s) and/or safe anchorage(s) in the Charterers' option,	17
always afloat, a full and complete cargo*/part cargo*/quantity* of	18
(commodity) in bulk of	19
..... metric tons percent more or less, quantity at the Owners' option.	20
*Delete as appropriate.	20
2. Notice and Loading Port Orders	21
The Master or the Owners shall give the Charterers or their Agents in writing at	22
..... (contact address)	23
15 and 7 days notice of the Vessel's expected readiness to load date, and approximate quantity of cargo required with the 15 days notice, such quantity to be based on a cargo of Heavy Grain, unless the cargo composition has been declared or indicated.	24
25	25
26	26
The Charterers are to be kept continuously advised by telex/fax of any alteration in the Vessel's readiness to load date.	27
Master to apply to the contact address for first or sole loading port orders 6 days before Vessel's expected readiness to load date but not sooner than 6 days before the laydays in Clause 4 and Charterers or their Agents are to give orders for first or sole loading port within three days of receipt of Master's application. If the Charterers fail to give such first or sole loading port orders within said three days then any time lost and/or additional bunkers used shall be for the Charterers' account. Orders for the second or subsequent port of loading if used to be given to the Master not later than upon the Vessel's arrival at the first loading port, unless already in the port of loading, in which case to be given to the Master not later than upon completion of her previous employment or works. Master to give Charterers or their Agents 72 and 24 hours notice in writing of Vessel's estimated time of arrival at the first or sole loading port together with the Vessel's estimated date of readiness to load.	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
In all instances the Vessel's expected date of readiness to load is based on all going well, unforeseen circumstances always excepted.	36
37	37
3. Vessel Inspection	38
The Vessel shall pass the inspections of the relevant Port, State or National Authority and/or Grain Inspection Bureau at the first or sole port or place of loading, certifying the Vessel's readiness in all compartments to be loaded with the cargo covered by this Charter Party. If the Vessel completes loading at a port in a different country than the first loading port, she shall pass the inspections of such subsequent national and/or regulatory bodies as may be required. The cost of such inspections shall be borne by the Owners and should the Vessel fail to pass inspections, the time from such failure until the Vessel has been passed shall not count as laytime or time on demurrage. Unless the conditions of Clause 18(b) apply the Master's notice of readiness at the first or sole loading port, shall be accompanied by the certificates issued in accordance with this Clause.	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
4. Laydays/Cancelling	46
(a) Laydays for loading shall not commence before (time) on (date).	47
(b) Should the Vessel's notice of readiness not be validly tendered as per Clause 18 (Time Counting) before 1600 on	48
..... (date) the Charterers have the option of cancelling this Charter Party any time	49
thereafter, but not later than one hour after the tender of notice of readiness as per Clause 18 (Time Counting).	50
* (c) If, prior to tendering notice of readiness, the Vessel's cancelling date has already passed or the Vessel is ready to begin her voyage to the loading port (whichever first occurs) and in the ordinary course of events would be unable to tender notice before the cancelling date, the Owners having given a revised date of expected readiness to load, may require the Charterers to declare whether they elect to cancel the Charter Party and the Charterers shall be given up to 48 running hours to make this declaration. Should the Charterers elect not to cancel, the cancelling date shall be extended by three running days, Sundays and holidays excluded, from the Vessel's revised date of expected readiness to load. This provision shall be without prejudice to any claim the Charterers may have as to the Owners' possible misrepresentations of the expected date of readiness to load and/or laydays/cancelling dates contained herein.	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
*Sub-clause 4(c) is optional and shall not apply unless agreed to by the parties and so indicated by marking the following box <input type="checkbox"/>	59
60	60

BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: GRAINCON

5. Destination	61
On being so loaded, the Vessel shall proceed with all due despatch to the following port(s)	62
.....as ordered by the Charterers, and deliver the cargo, according to Bills	63
of Lading at	64
anchorage(s) in Charterers' option, the Vessel being always afloat on having been paid freight as per Clauses 8 (Freight)	65
and 9 (Freight Payment).	66
<i>Discharging Port Orders</i>	67
The Master shall apply in writing to	68
.....for first or	69
sole discharging port orders 96 hours before the Vessel is due off/at	70
and they are to give first or sole discharging port orders in writing within 48 hours of receipt of the Master's application	71
unless given earlier. If such first or sole discharging port orders are not given within said 48 hours then any time lost and/	72
or additional bunkers used shall be for the Charterers' account.	73
The Charterers or their Agents shall give the Master/Owners orders for second and/or subsequent port(s) of discharge not	74
later than the Vessel's arrival at first port.	75
The Master/Owners shall give the Charterers or their Agents 48 and 24 hours notice in writing of the Vessel's estimated	76
time of arrival at first or sole discharging port. The Charterers or their Agents are to be kept continuously advised of any	77
alterations in such estimated time of arrival.	77
6. Rotation of Ports	78
Rotation of loading ports is to be in Owners**/Charterers** option.	79
Rotation of discharging ports is to be in Owners**/Charterers** option, but if more than two (2) ports of discharge are used	80
rotation is to be geographic	81
to	82
<i>*Delete as appropriate.</i>	82
7. Bills of Lading	83
The Master shall sign Bills of Lading as presented on the GRAINCONBILL Bill of Lading form, in accordance with mate's	84
receipts, without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charter Party. If the Master elects to delegate the	85
signing of Bills of Lading to the Vessel's agents he shall give them authority to do so in writing, copy of which is to be	86
furnished to the Charterers if so required.	87
8. Freight	88
Freight shall be paid in US Dollars per ton of 1,000 Kilos.	89
Charterers shall bear all bank charges incurred in paying freight to the account stated in Clause 9.	90
The freight rate shall be USD	91
Charterers have the option of ordering the Vessel to load at	92
in which case the freight rate shall be USD	93
Charterers have the option of ordering the Vessel to discharge at	94
in which case the freight rate shall be USD	95
If more than one port of loading and/or discharging is used, the freight rate shall be increased by USD	96
for each additional loading and/or discharging port on the entire cargo.	97
9. Freight Payment	98
Freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board, without discount and non-returnable, Vessel and/or cargo	99
lost or not lost.	100
*(a) Freight shall be fully paid on release of signed Bills of Lading marked "freight payable as per Charter Party" at	101
..... (state place)	102
to the bank account	103
..... (state bank account details) on Bill of Lading weight.	104
If required by the Charterers, the Owners undertake to endorse Bills of Lading "freight paid" immediately upon receipt of	105
advice from the Owners' bank that freight has been paid.	106
Once the Bills of Lading have been signed, and the Charterers call for release of Original Bills of Lading against receipt of	107
freight, it will be incumbent upon the Owners or their Agents to comply immediately with such call for release during office	108
hours, Mondays to Fridays inclusive.	109
*(b) per cent. of freight shall be paid on Bills of Lading weight within banking days on release	110
of Bills of Lading marked "freight payable as per Charter Party" at	111
..... (state place) to the bank account	112
..... (state bank account details).	113
Balance of freight is to be paid upon right and true delivery of the cargo after receipt by Charterers of copies of relevant	114
Statements of Fact and Notices of Readiness along with settlement of demurrage/despatch accounts at loading/discharging	115
ports or within 30 days after completion of discharging, whichever is earlier.	116
<i>*Delete as appropriate.</i>	117
10. Cost of Loading and Discharging	118
Cargo is to be loaded and spout trimmed to the Master's satisfaction in respect of seaworthiness, free of risk and expense	119
to the Vessel. Any manual or mechanical trimming over and above spout trimming required by the Vessel shall be for the	120
Owners' account. Cargo is to be discharged to the Master's satisfaction in respect of seaworthiness, free of risk and	121
expense to the Vessel.	122

BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: GRAINCON

11. Stevedores at Loading Port(s) and Discharging Port(s)	123
Stevedores (including crane-drivers/winch-men) at loading and discharging port(s) shall be appointed and paid for by the Charterers.	124
In all cases, stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners*/Charterers* and shall work under the supervision of the Master.	125
<i>*Delete as appropriate.</i>	126
	127
	128
12. Cargo Spaces	129
Cargo shall be loaded in unobstructed main holds only, unless the Owners require, solely for trim and stability purposes, cargo to be loaded into wing spaces, always provided the cargo can bleed into centre holds. Wing spaces are to be spout trimmed; any further trimming in wing spaces and any additional expenses in loading or discharging to be for the Owners' account and additional time so used is not to count as laytime or time on demurrage.	130
	131
	132
	133
13. Overtime	134
<i>(a) Expenses</i>	135
(i) All overtime expenses at loading and discharging ports shall be for account of the party ordering same.	136
(ii) If overtime is ordered by port authorities or the operators of the loading and/or discharging terminal or facility, all overtime expenses are to be equally shared between the Owners and the Charterers.	137
(iii) Overtime expenses for the Vessel's officers and crew shall always be for the Owners' account.	138
<i>(b) Time Counting</i>	139
If overtime ordered by the Owners be worked during periods excepted from laytime the actual time used shall count; if ordered by the Charterers, the actual time used shall not count; if ordered by port authorities or the operators of the loading and/or discharging terminal or facility half the actual time used shall count.	140
	141
	142
	143
14. Separations	144
*(a) The laying of cargo separations, including their removal from the vessel and their proper disposal ashore, shall be for the Charterers' account and risk and all time used shall count as laytime or time on demurrage. Separations ordered by the Charterers shall be made to the Master's satisfaction and must comply with the requirements of the competent authorities. Any claims arising out of or in connection with the commingling and/or admixing and/or contamination of the cargoes shall be the Charterers' responsibility.	145
	146
	147
	148
	149
*(b) The laying of cargo separations required by the Owners shall be for the Owners' account and risk and time lost shall not count as laytime or time on demurrage. Any claims arising out of or in connection with the commingling and/or admixing and/or contamination of the cargoes shall be the Owners' responsibility.	150
	151
	152
<i>*Delete as appropriate.</i>	153
15. Securing	154
<i>*(a) For the Owners' account</i>	155
Any securing required for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by the Owners, and time so used shall not count as laytime or time on demurrage. Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) shall be at the Owners' expense, and time actually lost shall not count.	156
	157
	158
<i>*(b) For the Charterers' account</i>	159
Any securing required for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by the Charterers, and time so used shall count as laytime or time on demurrage. Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) shall be at the Charterers' expense, and time actually lost shall count.	160
	161
	162
<i>*Delete as appropriate.</i>	163
16. Fumigation	164
If after loading has commenced, and at any time thereafter until completion of discharge, the cargo is required to be fumigated in the Vessel's holds, the Owners are to permit same to take place at the Charterers' risk and expense. If local authorities require the crew to be accommodated ashore as a result of fumigation, all associated expenses shall be for the Charterers' account.	165
	166
	167
	168
The Charterers warrant that the fumigants used will not expose the Vessel's personnel to any known health hazards, and will comply with current IMO regulations.	169
	170
Time lost to the Vessel shall count as laytime or time on demurrage.	171
17. Opening/Closing Hatches	172
At each loading and discharging port, the first opening and last closing of hatches shall be performed by the crew, provided shore regulations permit, otherwise shore labour shall be employed at Charterers' risk and expense. Cost of all other opening and closing of hatches shall be for the Charterers' account.	173
	174
	175
18. Time Counting	176
<i>(a) Notice of Readiness</i>	177
Notification of the Vessel's readiness to load and discharge at the first or sole loading and discharging port shall be tendered in writing at the office of Charterers or their Agents between 0900 and 1700 on all days except Sundays (or the local equivalent) and holidays, and between 0900 and 1200 on Saturdays (or the local equivalent). Such notice of readiness shall be tendered when the Vessel is in the loading or discharging berth, if vacant, failing which from a lay-by berth or customary anchorage or waiting place within limits of the port, or otherwise as provided in Clause 18 (b) hereunder.	178
	179
	180
	181
	182

**BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: GRAINCON**

(b) <i>Waiting for Berth Outside Port Limits</i>	183
If the Vessel is prevented from entering the limits of the loading/discharging port(s) because the first or sole loading/discharging berth or a lay-by berth or anchorage or waiting place is not available within the port limits, or as a result of waiting for the Charterers' orders, or pursuant to the orders of the Charterers or any competent official body or authority, and the Master warrants that the Vessel is physically ready in all respects to load or discharge, he may tender Vessel's notice of readiness in writing from the customary anchorage or waiting place outside the limits of the port, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. If after entering the limits of the loading port, the Vessel fails to pass inspections as per Clause 3 any time so lost shall not count as laytime or time on demurrage from the time the Vessel fails inspections until she is passed.	184 185 186 187 188 189 190 191
(c) <i>Commencement of Laytime</i>	192
Following receipt of notice of readiness laytime will commence at 0800 on the next day not excepted from laytime. Time actually used before commencement of laytime shall count.	193 194
Regardless of whether a valid notice of readiness has been tendered laytime or time on demurrage shall begin at 0800 on the next day not excepted from laytime following the commencement of loading or discharging of the cargo.	195 196
(d) <i>Subsequent Ports</i>	197
At second or subsequent port(s) of loading and/or discharging, laytime or time on demurrage shall resume counting from the Vessel's arrival within the limits of the port or as provided in Clause 18 (b) if applicable.	198 199
19. Laytime	200
<i>*(a) Total laytime for loading and discharging</i>	201
The Vessel shall be loaded and discharged within working days of twenty-four (24) consecutive hours each, weather permitting, Sundays (or the local equivalent) and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	202 203 204
<i>*(b) Separate laytime for loading and discharging</i>	205
(i) The Vessel shall be loaded at the average rate of metric tons per day* within working days of twenty-four (24) consecutive hours each*, weather permitting, Sundays (or the local equivalent) and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	206 207 208
(ii) The Vessel shall be discharged at the average rate of metric tons per working day of twenty-four (24) consecutive hours, calculated on the basis of the Bill of Lading weight, weather permitting, Sundays (or the local equivalent) and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	209 210 211
(c) Notwithstanding any custom of the port to the contrary, Saturdays (or the local equivalent) shall not count as laytime at loading and discharging port or ports where stevedoring labour and/or grain handling facilities are unavailable on Saturdays (or the local equivalent) or available only at overtime and/or premium rates.	212 213 214
In ports where only part of Saturdays (or the local equivalent) is affected by such conditions, as described above, laytime shall count until the expiration of the last straight time period. Where six or more hours of work are performed at normal rates, Saturday (or the local equivalent) shall count as a full layday.	215 216 217
(d) In the event that the Vessel is waiting for a loading or discharging berth, no time is to be deducted during such period for reasons of weather unless the vessel occupying the loading or discharging berth in question is actually prevented from working due to weather conditions in which case time so lost is not to count.	218 219 220
<i>*Delete as appropriate.</i>	221
20. Demurrage/Despatch	222
On expiry of laytime, demurrage at loading and/or discharging ports is to be paid at the rate of per day or pro rata for part of a day and shall be paid by the Charterers. Despatch shall be paid by the Owners at half the demurrage rate for all laytime saved at loading and/or discharging ports.	223 224 225
Any time lost for which the Owners are not responsible, shall count as laytime, until same has expired, thereafter as time on demurrage.	226 227
21. Shifting	228
<i>(a) Shifting expenses and time</i>	229
(i) The cost of shifting between loading berths and the cost of shifting between discharging berths and/or anchorages, including bunker fuel used, shall be for the Owners*/Charterers* account. Laytime or time on demurrage used in shifting shall count.	230 231 232
(ii) If the Vessel is required to shift from one loading or discharging berth and/or anchorage to a lay-by berth or anchorage due to subsequent loading or discharging berth(s) not being available, all such shifting expenses, as defined above shall be for the Owners*/Charterers* account. Laytime or time on demurrage used in shifting shall count.	233 234 235
(iii) If the Vessel shifts from the anchorage or waiting place outside the port limits either directly to the first loading or discharging berth and/or anchorage or to a lay-by berth or anchorage within the port limits, the cost of that shifting shall be for the Owners' account and time so used shall not count even if the Vessel is on demurrage.	236 237 238
(iv) The cost of shifting from lay-by berth or anchorage within the port limits to first loading or first discharging berth and/or anchorage shall be for the Owners' account, and time so used shall count as laytime or time on demurrage.	239 240
(v) Warping, if required, to facilitate loading and discharging operations shall be performed by crew, provided shore labour permits, at the Owners' expense, otherwise shore labour to be used at the Charterers' expense. Laytime or time on demurrage used in warping shall count, but not to be considered as shifting.	241 242 243
<i>(b) Shifting in and out of the same berth</i>	244
Unless required by the Owners, should the Vessel be ordered to shift out of the loading berth and/or anchorage or the discharging berth and/or anchorage and back to the same berth, one berth shall be deemed to have been used. All shifting expenses incurred shall be for the account of the Charterers and time used in shifting shall count as laytime or	245 246 247

BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: **GRAINCON**

time on demurrage. In the event such shifting was caused by any act, neglect, default or omission on the part of the Vessel or her Owners the shifting expenses shall be for the Owners' account. Time used shall not count as laytime but it shall count as time on demurrage.	248 249 250
(c) Overtime expenses for the Vessel's officers and crew shall always be for the Owners' account.	251
<i>*Delete as appropriate.</i>	252
22. Gear and Lights	253
If required, the Master shall give free use of the Vessel's cargo gear, including runners, ropes and slings as on board, and power to operate the same.	254 255
Unless caused by stevedores' negligence, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power essential to the loading or discharging of this cargo – pro rata to the total number of cranes/winches available for the loading/discharging of cargo under this Charter Party – shall not count as laytime or time on demurrage. Any stevedore standby time charges incurred as a consequence thereof shall be for Owners' account.	256 257 258 259
If required by the Charterers or in Owners' option, shore equipment may be hired in lieu of faulty cargo handling gear or motive power, the cost of which to be for the Owners' account, but in such case time to count as laytime or time on demurrage.	260 261 262
If required, the Master shall give free use of the Vessel's lighting as on board for night work.	263
23. Seaworthy Condition	264
If loaded or discharged at two or more berths and/or anchorages and/or ports, the Vessel shall at the Charterers' expense be left in seaworthy condition, to the Master's satisfaction (not exceeding the requirements of the Safety of Life at Sea Convention) for the passage between such berths and/or ports, and time used for placing the Vessel in seaworthy condition shall count as laytime or time on demurrage.	265 266 267 268
24. Draft/Lightage	269
The Owners warrant that the Vessel's deepest Salt Water*/Brackish Water*/Fresh Water* draft on completion of loading shall not exceed metres and metres at first or sole discharging port.	270 271
Should the Vessel be ordered to discharge at a place where there is insufficient water for the Vessel to get the first tide after arrival without lightening and lie always afloat at a safe anchorage for similar vessels bound for such a place, time shall count as per Clause 18 and any lighterage expenses incurred to enable the Vessel to reach the place of discharge shall be at the expense and risk of the Charterers, notwithstanding any custom of the port or place to the contrary, but time used actually proceeding from the anchorage to the discharging berth shall not count as laytime or time on demurrage.	272 273 274 275 276
Unless loading and/or discharging ports are named in this Charter Party, the Charterers shall be responsible for providing a safe port/safe berths/safe anchorage of loading and/or discharging, the Owners having complied with the maximum draft limitations in accordance with lines 270/271. In all instances the Charterers shall be responsible for providing a safe berth or anchorage for loading and discharging.	277 278 279 280
<i>*Delete as appropriate.</i>	281
25. Port Costs and/or Taxes	282
(a) The Owners shall pay all port costs, dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	283 284
(b) The Charterers shall pay all port costs, dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.	285 286
(c) Taxes levied on the freight, if applicable, shall be for the Owners' account.	287
26. Certificates	288
The Vessel shall have valid certificates evidencing compliance with all safety-, health-, environmental- and other statutory rules, regulations and internationally recognised requirements as are necessary to ensure safe and unhindered loading, performance of the voyage and discharge of the cargo.	289 290 291
Any time lost on account of the Vessel's non-compliance with Government and/or State regulations shall not count as laytime or time on demurrage.	292 293
27. Agents	294
The Owners*/Charterers* shall nominate agents at loading port(s) and the Owners*/Charterers* shall nominate agents at discharging port(s).	295 296
The Owners shall appoint agents as nominated above. In all instances, agency fees shall be for the Owners' account but shall not exceed customary applicable fees.	297 298
<i>*Delete as appropriate.</i>	299
28. Strikes, Stoppages, etc.	300
If the cargo cannot be loaded or discharged by reason of riots, civil commotions or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the loading or discharging of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by riots, civil commotions or a strike or lock-out on the railway or in the docks or other loading or discharging places, the time for loading or discharging, as the case may be, shall not count during the continuance of such causes, provided that a strike or lock-out of shippers' and/or receivers' men shall not interrupt laytime if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the strike or lock-out. In case of any delay by reason of the before mentioned causes, no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers or the Owners of the Vessel. For the purpose, however, of settling despatch rebate	301 302 303 304 305 306 307 308

BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: GRAINCON

accounts, any time lost by the Vessel through any of the above causes shall be counted as time used in loading, or 309
discharging, as the case may be. 310

29. Ice	311
The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' approval and having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers when reasonably required.	312
<i>Port of Loading</i>	313
(a) If at any time after setting out on the approach voyage the Vessel's passage is impeded by ice, or if on arrival the loading port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof and request them to nominate a safe and accessible alternative port.	314
If the Charterers fail within 48 running hours, Sundays and holidays included, to make such nomination or agree to reckon laytime as if the port named in the Charter Party were accessible or declare that they cancel the Charter Party, the Owners shall have the option of cancelling the Charter Party. In the event of cancellation by either party, the Charterers shall compensate the Owners for all proven loss of earnings under this Charter Party.	315
(b) If at any loading port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo loaded on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the Vessel may proceed to any port(s), whether or not on the customary route for the chartered voyage, to complete with cargo for the Owners' account.	316
<i>Port of Discharge</i>	317
(a) If the voyage to the discharging port is impeded by ice, or if on arrival the discharging port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof. In such case, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the port is accessible against paying compensation in an amount equivalent to the rate of demurrage or of ordering the Vessel to a safe and accessible alternative port.	318
If the Charterers fail to make such declaration within 48 running hours, Sundays and holidays included, of the Master or Owners having given notice to the Charterers, the Master may proceed without further notice to the nearest safe and accessible port and there discharge the cargo.	319
(b) If at any discharging port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo remaining on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the Vessel may proceed to the nearest safe and accessible port and there discharge the remaining cargo.	320
(c) On delivery of the cargo other than at the port(s) named in the Charter Party, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if discharge had been at the original port(s) of destination, except that if the distance of the substituted port(s) exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port(s) shall be increased proportionately.	321
30. Extra Insurance	322
Any extra insurance on cargo actually paid by the Charterers owing to Vessel's age, class or flag shall be for the Owners' account up to a maximum of but the rates and terms shall not exceed the minimum quoted in the current advisory schedules of basic additional premiums payable as a result of any of the above reasons for shipments by vessels held covered in London in the Institute Classification Clause. Any such premium may be deducted from the freight. The Charterers shall provide evidence of payment supporting such deduction.	323
31. P&I Bunker Clause	324
The Vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charter Party and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of the Owners even to the full capacity of bunker tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.	325
32. Deviation	326
Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed an infringement or breach of this Charter Party and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.	327
33. Lien and Cesser	328
The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo for freight, deadfreight, demurrage, general average contributions and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	329
The Charterers' liability under this Charter Party is to cease on cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight and demurrage, and except for all other matters provided for in this Charter Party where the Charterers' responsibility is specified.	330
34. General Clause Paramount	331
The International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 24	332

BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: GRAINCON

August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Charter Party. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.	371 372 373 374
When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Charter Party save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination, compulsorily applicable to shipments, in which case the provisions of such Rules shall apply.	375 376 377 378
The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Charter Party.	379 380
The Owner shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.	381 382
35. Mutual Exceptions	383
Save to the extent otherwise in this Charter Party expressly provided, neither party shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder resulting from Act of God, war, civil commotion, quarantine, arrest or restraint of princes, rulers and peoples or any other events whatsoever which cannot be avoided or guarded against.	384 385 386
36. Both-to-Blame Collision Clause	387
If the liability for any collision in which the Vessel is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:	388 389
"If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or Owners.	390 391 392 393 394 395 396
The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact."	397 398
The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.	399
37. General Average/New Jason Clause	400
General Average shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof and shall be settled in Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:	401 402 403
"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for the consequences of which, the Owners are not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the Owners 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.	404 405 406 407 408
If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners or their 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 Owners before delivery."	409 410 411 412
The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.	413
38. War Risks ("Voywar 1993")	414
(a) For the purpose of this Clause, the words:	415
(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	416 417
(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	418 419 420 421 422 423 424
(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Charter Party, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Charter Party, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Charter Party provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Charter Party if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	425 426 427 428 429 430 431 432 433 434

BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: GRAINCON

(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Charter Party. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.	435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448
(d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.	449 450 451 452 453 454 455
(e) The Vessel shall have liberty:-	456
(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;	457 458 459 460 461
(ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;	462 463
(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	464 465 466 467
(iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	468 469
(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;	470 471
(vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.	472 473 474
(f) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (e) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Charter Party.	475 476
39. Address Commission	477
An address commission of per cent. on gross freight, deadfreight and demurrage is due to Charterers at the time freight and/or demurrage is paid, Vessel lost or not lost, Charterers having the right to deduct such commission from payment of freight and/or demurrage.	478 479 480
40. Brokerage	481
A brokerage of per cent. on gross freight, deadfreight, and demurrage is payable by the Owners to (broker(s) name) at the time of receiving freight payment and/or demurrage payment(s), Vessel lost or not lost. In case of non-execution, one third of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.	482 483 484 485 486
41. Notices	487
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Charter Party shall be in writing.	488 489
(b) For the purposes of this Charter Party, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.	490 491 492
42. Dispute Resolution Clause	493
(a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause. The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	494 495 496 497 498

BIMCO Standard Grain Voyage Charter Party
Code Name: GRAINCON

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*(b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*(c) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

(d) Notwithstanding 42(a), 42(b) or 42(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter Party.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under 42(a), 42(b) or 42(c) above, the following shall apply:-

- (i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.
- (ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.
- (iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.
- (iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.
- (v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.
- (vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.
- (vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

** Sub-clauses 42(a), 42(b) and 42(c) are alternatives; delete as appropriate, failing which sub-clause 42(a) shall apply.*

Sub-clause 42(d) shall apply in all cases.

.....
Signature (Owners)

.....
Signature (Charterers)

C. Loading Port(s)

Charterer's Option

D. Discharging Port(s):

Charterer's Option

E. Cargo:

Charterer's Option

F. Freight Rate:

per ton (of 2240 lbs. each).

G. Freight Payable to:

at

H. Total Laytime in Running Hours:

I. Demurrage per day:

J. Commission of % is payable by Owner to

on the actual amount freight, when and as freight is paid.

K. The place of General Average and arbitration proceedings to be London/New York (strike out one).

L. Tovalop: Owner warrants vessel to be a member of TOVALOP scheme and will be so maintained throughout duration of this charter.

M. Special Provisions:

IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter, consisting of a Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of the day and year first above written.

Witness the signature of:

By: _____

Witness the Signature of:

By: _____

PART II

1. **WARRANTY—VOYAGE—CARGO.** The vessel, classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coils in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and/or Master's control excepted, shall load (always afloat) from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and/or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, direct to the Discharging Port(s), or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.

2. **FREIGHT.** Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection. Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or Owner's agents at ports of loading and/or discharge and cost of insurance thereon. No deduction of freight shall be made for water and/or sediment contained in the cargo. The services of the Petroleum Inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate.

3. **DEADFREIGHT.** Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. That event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if loaded to her minimum permissible freeboard for the voyage.

4. NAMING LOADING AND DISCHARGE PORTS.

(a) The Charterer shall name the loading port or ports at least twenty-four (24) hours prior to the Vessel's readiness to sail from the last previous port of discharge, or from bunkering port for the voyage, or upon signing this Charter if the Vessel has already sailed. However, Charterer shall have the option of ordering the Vessel to the following destinations for wireless orders:

On a voyage to a port or ports in:
ST. KITTS Caribbean or U.S. Gulf loading port(s)
PORT SAID Eastern Mediterranean or Persian Gulf loading port(s)
 (from ports west of Port Said.)

(b) If lawful and consistent with Part I and with the Bills of Lading, the Charterer shall have the option of nominating a discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:

On a voyage to a port or ports in:
LAND'S END United Kingdom/Continent (Bordeaux/Hamburg range)
 or Scandinavia (including Denmark)
SUEZ Mediterranean (from Persian Gulf)
GIBRALTER Mediterranean (from Western Hemisphere).

(c) Any extra expense incurred in connection with any change in loading or discharging ports (so named) shall be paid for by the Charterer and any time thereby lost to the Vessel shall count as used laytime.

5. **LAYDAYS.** Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancelling date; otherwise this Charter to remain in full force and effect.

6. **NOTICE OF READINESS.** Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e., finished mooring when at a sealoading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occurs. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.

7. **HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING.** The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo; but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime. Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharge berth, discharging ballast water or slops, will not count as used laytime.

8. **DEMURRAGE.** Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, shipper, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.

9. **SAFE BERTHING—SHIFTING.** The vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thereto, lie at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and/or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and pilotage shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expense, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime except as otherwise provided in Clause 15.

10. **PUMPING IN AND OUT.** The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense,

or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel; fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner; collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters; saving or attempting to save life or property; wastage in weight or bulk, or any act or omission of the Charterer arising from inherent defect, quality or vice of the cargo; any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery; unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault or privity of the Owner. And neither the Vessel nor Master or Owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss of damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:—Act of God; act of war; perils of the seas; act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; or seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo; strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or riot or civil commotion.

20. ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING

(a) The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in the form appearing below for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which, the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always afloat, nor for any blockaded port.

(b) The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms set forth or specified in sub-paragraphs (i) through (vii) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Chartered Owner of the Vessel.

(i) **CLAUSE PARAMOUNT.** This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Acts of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to the extent but no further.

(ii) **JASON CLAUSE.** 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 consequence of which, the Owner is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salvaging ship is owned or operated by the Owner, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Owner or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.

(iii) **GENERAL AVERAGE.** General Average shall be adjusted, stated and settled according to York/Antwerp Rules 1950 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York or at the port of London, whichever place is specified in Part I of this Charter. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States or United Kingdom, whichever country is specified in Part I of this Charter, as may be selected by the Owner, unless otherwise mutually agreed, by an Adjuster appointed by the Owner and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and/or security shall be furnished by Owner and/or Charterer, and/or Owner and/or Consignees of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and/or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.

(iv) **BOTH TO BLAME.** If the Vessel 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 Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the Owner against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or Owner. 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 object are at fault in respect of a collision or contact.

(v) **LIMITATION OF LIABILITY.** Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, the Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(vi) **WAR RISKS.** (a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded or

(b) If owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge—the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far

10. PUMPING IN AND OUT. The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them any time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into its Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel.

11. HOSES: MOORING AT SEA TERMINALS. Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime shall continue until the hoses have been disconnected. When Vessel loads or discharges at a sea terminal, the Vessel shall be properly equipped at Owner's expense for loading or discharging at such place, including suitable ground tackle, mooring lines and equipment for handling submarine hoses.

12. DUES—TAXES—WHARFAGE. The Charterer shall pay all taxes, dues and other charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo, Venezuelan Habilitation Tax, C.I.M. Taxes at Le Havre and Portuguese Imposto de Comercio Maritimo. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently in effect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo), including but not limited to French droits de quai and Spanish derramas taxes. The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, place or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used solely for Vessel's purposes, such as awaiting Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc. before, during or after loading or discharging.

13. (a). CARGOES EXCLUDED VAPOR PRESSURE. Cargo shall not be shipped which has a vapor pressure at one hundred degrees Fahrenheit (100°F.) in excess of thirteen and one-half pounds (13.5 lbs.) as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D-323.

(b) FLASH POINT. Cargo having a flash point under one hundred and fifteen degrees Fahrenheit (115°F.) (closed cup) A.S.T.M. Method D-56 shall not be loaded from lighters but this clause shall not restrict the Charterer from loading or topping off Crude Oil from vessels or barges inside or outside the bar at any port or place where bar conditions exist.

14. (a). ICE. In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall direct her course according to Master's judgment, notifying by telegraph or radio, if available, the Charterer, shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I.

(b) If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port as per Clause 14 (a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, and in either case Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I.

15. TWO OR MORE PORTS COUNTING AS ONE. To the extent that the freight rate standard of reference specified in Part I F hereof provides for special groupings or combinations of ports or terminals, any two or more ports or terminals within each such grouping or combination shall count as one port for purposes of calculating freight and demurrage only, subject to the following conditions:

(a) Charterer shall pay freight at the highest rate payable under Part I F hereof for a voyage between the loading and discharge ports used by Charterer.

(b) All charges normally incurred by reason of using more than one berth shall be for Charterer's account as provided in Clause 9 hereof.

(c) Time consumed shifting between the ports or terminals within the particular grouping or combination shall not count as used laytime.

(d) Time consumed shifting between berths within one of the ports or terminals of the particular grouping or combination shall count as used laytime.

16. GENERAL CARGO. The Charterer shall not be permitted to ship any packaged goods or non-liquid bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter is to consist only of liquid bulk cargo as specified in Clause I.

17. (a). QUARANTINE. Should the Charterer send the Vessel to any port or place where a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.

(b) FUMIGATION. If the Vessel, prior to or after entering upon this Charter, has docked or docks at any wharf which is not rat-free or stegomyia-free, she shall, before proceeding to a rat-free or stegomyia-free wharf, be fumigated by the Owner at his expense, except that if the Charterer ordered the Vessel to an infected wharf the Charterer shall bear the expense of fumigation.

18. CLEANING. The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from (a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage which was discoverable by the exercise of due diligence, or (b) error or fault of the servants of the Owner in the loading, care or discharge of the cargo.

19. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE. The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:—any act, neglect, default

charge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In the latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.

(c) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nations under whose flag the Vessel sails or by any other government or local authority including *de facto* government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.

If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

(vii) DEVIATION CLAUSE. The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person on board, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.

21. LIEN. The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or any storage.

22. AGENTS. The Owner shall appoint Vessel's agents at all ports.

23. BREACH. Damages for breach of this Charter shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder.

24. ARBITRATION. Any and all differences and disputes of whatsoever nature arising out of this Charter shall be put to arbitration in the City of New York or in the City of London whichever place is specified in Part I of this charter pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he may be found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate further notice to appoint a second arbitrator, who shall be a disinterested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator had been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a Judge of any court of maritime jurisdiction in the city above-mentioned for the appointment of a third arbitrator, and the appointment of such arbitrator by such Judge on such application shall have precisely the same force and effect as if such arbitrator had been appointed by the two arbitrators. Until such time as the arbitrators finally close the hearings either party shall have the right by written notice served on the arbitrators and on an officer of the other party to specify further disputes or differences under this Charter for hearing and determination. Awards made in pursuance to this clause may include costs, including a reasonable allowance for attorney's fees, and judgement may be entered upon any award made hereunder in any Court having jurisdiction in the premises.

25. SUBLET. Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions.

26. OIL POLLUTION CLAUSE. Owner agrees to participate in Charterer's program covering oil pollution avoidance. Such program prohibits discharge overboard of all oily water, oily ballast or oil in any form of a persistent nature, except under extreme circumstances whereby the safety of the vessel, cargo or life at sea would be imperiled.

Upon notice being given to the Owner that Oil Pollution Avoidance controls are required, the Owner will instruct the Master to retain on board the vessel all oily residues from consolidated tank washings, dirty ballast, etc., in one compartment, after separation of all possible water has taken place. All water separated to be discharged overboard.

If the Charterer requires that demulsifiers shall be used for the separation of oil/water, such demulsifiers shall be obtained by the Owner and paid for by Charterer.

The oil residues will be pumped ashore at the loading or discharging terminal, either as segregated oil, dirty ballast or co-mingled with cargo as it is possible for Charterers to arrange. If it is necessary to retain the residue on board co-mingled with or segregated from the cargo to be loaded, Charterers shall pay for any deadfreight so incurred.

Should it be determined that the residue is to be co-mingled or segregated on board, the Master shall arrange that the quantity of tank washings be measured in conjunction with cargo suppliers and a note of the quantity measured made in the vessel's ullage record.

The Charterer agrees to pay freight as per the terms of the Charter Party on any consolidated tank washings, dirty ballast, etc., retained on board under Charterer's instructions during the loaded portion of the voyage up to a maximum of 1% of the total deadweight of the vessel that could be legally carried for such voyage. Any extra expenses incurred by the vessel at loading or discharging port in pumping ashore oil residues shall be for Charterer's account, and extra time, if any, consumed for this operation shall count as used laytime.

BILL OF LADING

BILL OF LADING

Shipped in apparent good order and condition by _____
on board the _____ Steamship
Motorship _____
whereof _____ is Master, at the port of _____

to be delivered at the port of _____
or so near thereto as the Vessel can safely get, always afloat, unto _____
or order on payment of freight at the rate of _____

This shipment is carried under and pursuant to the terms of the ^{contract} charter dated New York/London _____
between _____ and _____, as
Charterer, and all the terms whatsoever of the said ^{contract} charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

In witness whereof the Master has signed _____ Bills of Lading
of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated at _____ this _____ day of _____

Master

FORMULARIO TIPO ASBATANKVOY

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

Preamble

.....
Place Date

IT IS THIS DAY AGREED between
Chartered owner/owner (hereinafter called the "Owner") of the
SS/MS(hereinafter called the "Vessel")
and..... (hereinafter called the "Charterer")
that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms
and condition of this Charter Party, which includes this Preamble and
Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over
those contained in Part II.

PART I

A Description and Position of Vessel:

Deadweight: tons (2240 lbs.) Classed:

Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard ft in. in salt water.

Capacity for cargo: tons (of 2240 lbs. each) % more or less, Vessels option.

Coated: 0 Yes 0 No

Coiled: 0 Yes 0 No

Last two cargoes:

Now:

Expected ready:

B. Laydays:

Commencing: Cancelling:

C. Loading Port(s):

Charterer's Option

D. Discharging Port(s):

Charterer's Option

E. Cargo:

Charterer's Option

F. Freight rate per ton (of 2240 lbs. each)

G. Freight Payable to: at

H. Total Laytime in Running Hours:

I. Demurrage per day:

J. Commission of% is payable by Owner to
on the actual amount of freight, when and as freight is paid.

K. The place of General Average and Arbitration proceedings to be London/New
York (strike out one).

L. Tovalop: Owners warrants vessel to be a member of TOVALOP scheme and
will be so maintained throughout duration of this charter.

M. Special provisions:

IN WITNESS WEREOFF, the parties have caused this Charter, consisting of a
Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of the day and year first
above written.

Witness the signature of:

.....
By:

Witness the signature of:

.....
By:

PART II

1 WARRANTY - VOYAGE – CARGO. *The vessel, classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coil's in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and / or Master's control excepted, shall load (always afloat) from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and / or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, direct to the Discharging Port(s), or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.*

2 FREIGHT. *Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection. Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or Owner's agent at ports of loading and / or discharge and cost of insurance thereon. No deduction of freight shall be made for water and / or sediment contained in the cargo. The services of the Petroleum Inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate.*

3 DEADFREIGHT. *Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. In that event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if loaded to her minimum permissible freeboard for her voyage.*

4 NAMING LOADING AND DISCHARGE PORTS.

(a) The Charterer shall name the loading port or ports at least twenty-four (24) hours prior to the Vessel's readiness to sail from the last previous port of discharge, or from bunkering port for the voyage, or upon signing this Charter if the Vessel has already sailed. However, Charterer shall have the option of ordering the Vessel to the following destinations for wireless orders:

On a voyage to a port or ports in:
 ST. KITS Caribbean or U.S. Gulf loading port(s)
 PORT SAID Eastern Mediterranean or Persian Gulf loading port(s)
 (from ports west of Port Said)

(b) If lawful and consistent with Part I and with the Bills of Lading, the Charterer shall have the option of nominating discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:

Place On a voyage to a port or ports in:
 LAND'S END United Kingdom / Continent (Bordeaux / Hamburg range)
 or Scandinavia (including Denmark)
 SUEZ Mediterranean (from Persian Gulf)
 GIBRALTAR Mediterranean (from Western Hemisphere)

(c) Any extra expense incurred in connection with any change in loading or discharging ports (so named) shall be paid for by the Charterer and any time thereby lost to the Vessel shall count as used laytime.

5 LAYDAYS. Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving the Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date; otherwise this Charter to remain in full force and effect.

6 NOTICE OF READINESS. Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e. finished mooring when at a sea loading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occur. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.

7 HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING. The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo; but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime. Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharging berth, discharging ballastwater or slops, will not count as used laytime.

8 DEMURRAGE. Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and / or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.

9 SAFE BERTHING – SHIFTING. The Vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thereto, lie at, and depart there from always safely afloat, any lighthouse being at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and / or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and pilotage shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expenses, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime except as otherwise provided in Clause 15.

10 PUMPING IN AND OUT. The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into the Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and / or discharging shall be for account of the Vessel.

11 HOSES: MOORING AT SEA TERMINALS. Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime shall continue until the hoses have been disconnected. When Vessel loads or discharges at a sea terminal, the Vessel shall be properly equipped at Owner's expense for loading or discharging at such place, including suitable ground tackle, mooring lines and equipment for handling submarine hoses.

12 DUES - TAXES - WHARFAGE. The Charterer shall pay all taxes, dues and other charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo, Venezuelan Habilitation Tax, C.I.M. Taxes at Le Havre and Portuguese Imposto de Comercio Maritime. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently ineffect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo), including but not limited to French droits de quai and Spanish derramas taxes. The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, place or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used solely for Vessel's purposes, such as awaiting Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc., before, during or after loading or discharging.

13 (a) CARGOES EXCLUDED VAPOR PRESSURE. Cargo shall not be shipped which has a vapor pressure at one hundred degrees Fahrenheit (100 degree F.) in excess of thirteen and one-half pounds (13.5 lbs.) as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D-323.

(b) FLASH POINT. Cargo having a flash point under one hundred and fifteen degrees Fahrenheit (115 degree F.) (closed cup) A.S.T.M. Method D056 shall not be loaded from lighters but this clause shall not restrict the Charterer from loading or topping off Crude Oil from vessels or barges inside or outside the bar at any port or place where bar conditions exist.

14 (a) ICE. In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall direct her course according to Master's judgement, notifying by telegraph or radio, if available, the Charterers, shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I.

(b) If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in

or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port as per Clause 14 (a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, in either case Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I.

15 TWO OR MORE PORTS COUNTING AS ONE. To the extent that the freight rate standard of reference specified in Part I F hereof provides for special groupings or combinations of ports or terminals, any two or more ports or terminals within each such grouping or combination shall count as one port for purposes of calculating freight and demurrage only, subject to the following conditions:

- a) Charterer shall pay freight at the highest rate payable under Part I F hereof for a voyage between the loading and discharge ports used by Charterer.
- b) All charges normally incurred by reason of using more than one berth shall be for Charterer's account as provided in Clause 9 hereof.
- c) Time consumed shifting between the ports or terminals within the particular grouping or combination shall not count as used laytime.
- d) Time consumed shifting between berths within one of the ports or terminals of the particular grouping or combination shall count as used laytime.

16 GENERAL CARGO. The Charterer shall not be permitted to ship any packaged goods or non-liquid bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter is to consist only of bulk liquid cargo as specified in Clause I.

17 (a) QUARANTINE. Should the Charterer send the Vessel to any port or place where a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.

(b) FUMIGATION. If the Vessel, prior to or after entering upon this Charter, has docked or docks at any wharf which is not rat-free or *orstegomyia*-free, she shall, before proceeding to a rat-free or *orstegomyia*-free wharf, be fumigated by the Owner at his expense, except that if the Charterer ordered the Vessel to an infected wharf the Charterer shall bear the expense of fumigation.

18 CLEANING. The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from (a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage

which was discoverable by the exercise of due diligence, or (b) error or fault of the servants of the Owner in the loading, care or discharge of the cargo.

19 GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE. *The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising from:*

- any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel;
- fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner; - collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters;
- saving or attempting to save life or property;
- wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo;
- any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives;
- insufficiency of packaging;
- insufficiency or inadequacy of marks;
- explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery;
- unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or
- from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault or privity of the Owner.

And neither the Vessel nor Master or Owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:

- Act of God;
- act of war;
- perils of the seas;
- act of public enemies, pirates or assailing thieves;
- arrest or restraint of princes, rulers or people; or
- seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo;
- strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or
- riot or civil commotion.

20 ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING.

a) *The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in the form appearing below for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which, the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always afloat nor for any blockaded port.*

b) *The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms*

set forth or specified in sub-paragraphs (i) through (vii) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Chartered Owner of the Vessel.

(i) *CLAUSE PARAMOUNT.* This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Acts of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to that extent but no further.

(ii) *JASON CLAUSE.* 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 consequence of which, the Owner is not responsible by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses at General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving ship is owned or operated by the Owner, salvage shall be paid for as if the said salving ship or ships belong to strangers. Such deposit as the Owner or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.

(iii) *GENERAL AVERAGE.* General Average shall be adjusted, stated and settled according to York / Antwerp Rules 1950 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York or at the port of London, whichever place is specified in Part I of this Charter. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States or United Kingdom, whichever country is specified in Part I of this Charter, as may be selected by the Owner, unless otherwise mutually agreed, by an Adjuster appointed by the Owner and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and / or security shall be furnished by the Owner and / or Charterer and / or Owner and / or Consignee of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and / or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.

(iv) *BOTH TO BLAME.* If the Vessel 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 Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the Owner against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or Owner. 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 object are at fault in respect of a collision or contact.

(v) *LIMITATION OF LIABILITY.* Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, the Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(vi) *WAR RISKS.* a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or

b) If owing to any war, hostilities, war like operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port

of discharge and or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In the latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.

c) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nations under whose flag the Vessel sails or any government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risk insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.

If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or the contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by Charterers and / or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

(vii) DEVIATION CLAUSE. The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person onboard, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.

21 LIEN. The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or of any storageman.

22 AGENTS. The Owner shall appoint Vessel's agents at all ports.

23 BREACH. Damages for breach of this Charter shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder.

24 ARBITRATION. Any and all difference and disputes of whatsoever nature

arising out of this Charter shall be put to arbitration in the City of New York or in the City of London whichever place is specified in Part I of this charter pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he maybe found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate the dispute or differences specified, then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be ad is-interested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator has been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a Judge of any court of maritime jurisdiction in the city above-mentioned.

25 SUBLET. Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions.

26 OIL POLLUTION CLAUSE. Owner agrees to participate in Charterer's program covering oil pollution avoidance. Such program prohibits discharge overboard of all oily water, oily ballast or oil in any form of a persistent nature, except under extreme circumstances whereby safety of the vessel, cargo or life at sea would be imperiled. Upon notice being given to the Owner that Oil Pollution Avoidance controls are required, the Owner will instruct the Master to retain on board the vessel all oily residues from consolidated tank washings, dirty ballast, etc., in one compartment, after separation of all possible water has taken place. All water separated to be discharged overboard. If the Charterer requires that demulsifiers shall be used for the separation of oil / water, such demulsifiers shall be obtained by the Owner and paid for by the Charterer. The oil residues will be pumped ashore at the loading or discharging terminals, either as segregated oil, dirty ballast or co-mingled with cargo as it is possible for Charterer's to arrange

If it is necessary to retain the residue on board co-mingled with or segregated from the cargo to be loaded, Charterers shall pay for any deadfreight so incurred. Should it be determined that the residue is to be co-mingled or segregated on board, the Master shall arrange that the quantity of tank washings be measured in conjunction with cargo suppliers and a note of the quantity measured made in the vessel's ullage record. The Charterer agrees to pay freight as per the terms of the Charter Party on any consolidated tank washings, dirty ballast, etc., retained on board on Charterer's instructions during the loaded portion of the voyage up to a maximum of 1% of the total deadweight of the vessel that could

be legally carried for such voyage. Any extra expenses incurred by the vessel at loading or discharging port in pumping ashore oil residues shall be for Charterer's account, and extratime, if any, consumed for this operation shall count as used laytime.

BILLOFLADING

Shipped in apparent good order and condition byon board the
.....SS/MSwhereof
..... is Master ,at the port
of.....
.....to be delivered at the port
of.....or so
near thereto as the Vessel can safely get, always afloat,
unto.....or order on payment of
freight at the rate
of.....

This shipment is carried under and pursuant to the terms of the contract / charter dated New York / London

.....between.....and, as Charterer, and all the terms whatsoever of the said contract / charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

In witness whereof the Master has signed Bills of Lading of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated atthisday of

Master

VOYAGE CHARTER PARTY
 LONDON, 20

PREAMBLE

IT IS THIS DAY AGREED between 1
 2
 of (hereinafter referred to as "Owners"), being owners /disponent owners of the 3
 motor/steam tank vessel called with an IMO number of 4
 (hereinafter referred to as "the vessel") 5
 and of 6
 (hereinafter referred to as "Charterers"); 7
 that the service for which provision is herein made shall be subject to the terms and conditions of this Charter which includes Part I, 8
 Part II and Part III. In the event of any conflict between the provisions of Part I, Part II and Part III hereof, the provisions of Part I shall prevail. 9

PART I

(A) Description of vessel	(I) Owners warrant that at the date hereof, and from the time when the obligation to proceed to the loadport(s) attaches, the vessel	11 12
	(i) Is classed	13
	(ii) (a) Has a deadweight of tonnes (1000 kg) on a salt-water draft on assigned summer freeboard of m, and if applicable,	14 15
	(b) Has on board documentation showing the following additional drafts and deadweights	16
	(iii) Has capacity for cargo of m ³	17
	(iv) Is fully fitted with heating systems for all cargo tanks capable of maintaining cargo at a temperature of up to degrees Celsius and can accept a cargo temperature on loading of up to a maximum of degrees Celcius.	18 19
	(v) Has tanks coated as follows:	20
	(vi) Is equipped with cranes/derricks capable of lifting to and supporting at the vessel's port and starboard manifolds submarine hoses of up to tonnes (1000 kg) in weight.	21 22
	(vii) Can discharge a full cargo (whether homogenous or multi grade) either within 24 hours, or can maintain a back pressure of 100 PSI at the vessel's manifold and Owners warrant such minimum performance provided receiving facilities permit and subject always to the obligation of utmost despatch set out in Part II, clause 3 (1). The discharge warranty shall only be applicable provided the kinematic viscosity does not exceed 600 centistokes at the discharge temperature required by Charterers. If the kinematic viscosity only exceeds 600 centistokes on part of the cargo or particular grade(s) then the discharge warranty shall continue to apply to all other cargo/grades.	23 24 25 26 27 28
	(viii) Has or will have carried, for the named Charterers, the following three cargoes (all grades to be identified) immediately prior to loading under this Charter:- Last Cargo/charterer 2 nd Last Cargo/charterer 3 rd Last Cargo/charterer	29 30 31 32 33
	(ix) Has a crude oil washing system complying with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 ("MARPOL 73/78").	34 35
	(x) Has an operational inert gas system and is equipped for and able to carry out closed sampling/ullaging/loading and discharging operations in full compliance with the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals ("ISGOTT") guidelines current at the date of this Charter.	36 37 38
	(xi) Has on board all papers and certificates required by any applicable law, in force as at the date of this Charter, to enable the vessel to perform the charter service without any delay.	39 40

Printed by BIMCO's idea

	(xii)	Is entered in the	P&I Club, being a member of the International Group of P&I Clubs.	41
	(xiii)	Has in full force and effect Hull and Machinery insurance placed through reputable Brokers on Institute Time Clauses-Hull dated	for the value of	42 43
	(xiv)	Complies with the latest edition of the Oil Companies International Marine Forum ("OCIMF") standards for oil tankers' manifolds and associated equipment applicable to its size for cargo manifolds and vapour recovery systems.		44 45
	(xv)	Is equipped to comply with, and is operated in accordance with, and has on board, the latest edition of the International Chamber of Shipping ("ICS") and/or OCIMF guidelines / publications covering:		46 47
		(a) Ship to Ship Operations		48
		(b) ISGOTT		49
		(c) Clean Seas Guide for Oil Tankers		50
		(d) Bridge Procedure Guide		51
	(II)	Throughout the charter service, Owners shall ensure that the vessel shall be maintained, or that they take all steps necessary to promptly restore vessel to be, within the description in <u>Part I clause (A)(I)</u> and any questionnaires requested by Charterers or within information provided by Owners.		52 53 54
	(III)	Owners warrant that any information provided on any Questionnaire(s) requested by Charterers or any other vessel information/details provided by Owners to Charterers is always complete and correct as at the date hereof, and from the time when the obligation to proceed to the loadport attaches and throughout the charter service. This information is an integral part of this Charter but if there is any conflict between the contents of the Questionnaire(s), or information provided by Owners, and any other provisions of this Charter then such other provisions shall govern.		55 56 57 58 59
(B) Position/Readiness	Now	Expected ready to load		60
		In addition to the above details on the position of the vessel Owners will advise Charterers of the known programme, including any contractual options available to the Charterers in <u>Part I clause (A)(I)</u> (viii) above between current position up to expected ready to load date at Charterers nominated or indicated first load port/area. Owners will not, unless with Charterers' prior consent, negotiate or enter into any business or give current Charterers any further options that may affect or alter the programme of the vessel as given in this clause.		61 62 63 64 65
(C) Laydays	Commencing Noon Local Time on	(Commencement Date)		66
	Terminating Noon Local Time on	(Termination Date)		67
(D) Loading port(s)/Range				68
(E) Discharging port(s)/Range				69
(F) Cargo description	Charterers' option			70
		Owners warrant that where different grades of cargo are carried pursuant to this Part I clause (F), they will be kept in complete segregation from each other during loading, transit, and discharge, to include the use of different pumps/lines for each grade. If, however, Charterers so require it, the vessel may be required to:		71 72 73
		(a) co-mingle different grades of cargo providing such grades fall within the cargo description set out in this Part I clause (F);		74
		(b) otherwise breach the vessel's natural segregation;		75
		(c) add dye to the cargo after loading, and/or		76
		(d) carry out such other cargo operations as Charterers may reasonably require as long as the vessel is capable of such operations		77
		provided that the Charterers will indemnify Owners for any loss damage delay or expense caused by following Charterers' instructions, except to the extent that such loss damage delay or expense could have been avoided by the exercise of due diligence by Owners.		78 79 80
(G) Freight rate	At	% of the rate for the voyage as provided for in the New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale current at the date of commencement of loading (hereinafter referred to as "Worldscale") per ton (2240 lbs)/tonne (1000 Kg) or, if agreed, the following lumpsum amount(s)/or freight per tonne for named load and discharge area(s)/port(s) combinations		81 82 83

This document is a computer generated SHELLVOY6 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

(H) Freight payable to		84
(I) Laytime	running hours	85
(J) Demurrage per day (or pro rata)		86
(K) ETAs	All radio/telex/e-mail messages sent by the master to Charterers shall be addressed to	87
	All telexes must begin with the vessel name at the start of the subject line (no inverted commas, or use of MT / SS preceding the vessel name)	88 89
(L) Speed	The vessel shall perform the ballast passage with utmost despatch and the laden passage at knots weather and safe navigation permitting at a consumption of tonnes of Fueloil (state grade) per day. Charterers shall have the option to instruct the vessel to increase speed with Charterers reimbursing Owners for the additional bunkers consumed, at replacement cost. Charterers shall also have the option to instruct the vessel to reduce speed on laden passage. Additional voyage time caused by such instructions shall count against laytime or demurrage, if on demurrage, and the value of any bunkers saved shall be deducted from any demurrage claim Owners may have under this Charter with the value being calculated at original purchase price. Owners shall provide documentation to fully support the claims and calculations under this clause.	90 91 92 93 94 95 96 97
(M) Worldscale	Worldscale Terms and Conditions apply / do not apply to this Charter. [delete as applicable]	98
(N) Casualty/ Accident contacts	In the event of an accident / marine casualty involving the vessel, Owners' technical managers can be contacted on a 24 hour basis as follows: Company Full Name: Contact Person: Full Address: Telephone Number: Fax Number: Telex Number: Email Address: 24 Hour Emergency Telephone number:	99 100 101 102 103 104 105 106 107 108
(O) Special provisions		109
Signatures	IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter consisting of the Preamble, Parts I, II and III to be executed as of the day and year first above written. By By	110 111 112 113

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY6 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

ANEXO II - POLIZAS DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE Y DE OTROS
DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

1. General – GENWAYBILL, CONGENBILL;
2. Gráneles sólidos – COALOREVOYBILL, GRAINCONBILL;
3. Gráneles líquidos – INTANKEBILL1978, INTANKWAYBILL2003;
4. Líneas regulares – CONLINEBILL2000, CONLINEBOOKING.

CODE NAME: "GENWAYBILL"

Shipper

**NON-NEGOTIABLE
GENERAL SEA WAYBILL**

GSWB No.
Reference No.

Issued by The Baltic and International Maritime Council
(BIMCO), subject to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills

Revised 1995

Consignee (not to order)

Notify party/address

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Description of cargo

Marks and Nos.

Number and kind of packages

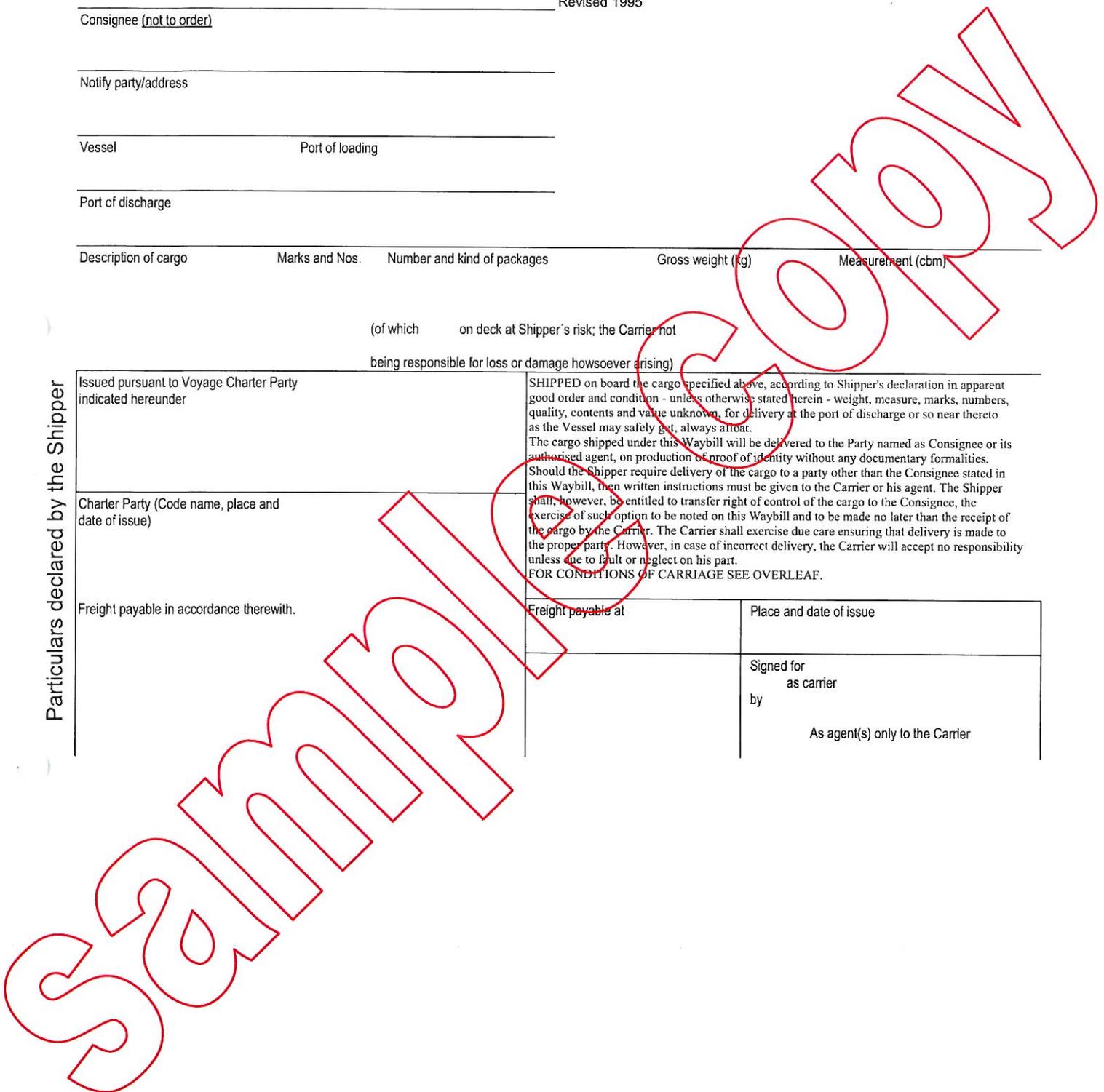
Gross weight (kg)

Measurement (cbm)

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising)

Particulars declared by the Shipper

Issued pursuant to Voyage Charter Party indicated hereunder	SHIPPED on board the cargo specified above, according to Shipper's declaration in apparent good order and condition - unless otherwise stated herein - weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for delivery at the port of discharge or so near thereto as the Vessel may safely get, always afloat. The cargo shipped under this Waybill will be delivered to the Party named as Consignee or its authorised agent, on production of proof of identity without any documentary formalities. Should the Shipper require delivery of the cargo to a party other than the Consignee stated in this Waybill, then written instructions must be given to the Carrier or his agent. The Shipper shall, however, be entitled to transfer right of control of the cargo to the Consignee, the exercise of such option to be noted on this Waybill and to be made no later than the receipt of the cargo by the Carrier. The Carrier shall exercise due care ensuring that delivery is made to the proper party. However, in case of incorrect delivery, the Carrier will accept no responsibility unless due to fault or neglect on his part. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.	
Charter Party (Code name, place and date of issue)		
Freight payable in accordance therewith.	Freight payable at	Place and date of issue
	Signed for as carrier by As agent(s) only to the Carrier	



**THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
NON-NEGOTIABLE
GENERAL SEA WAYBILL**

CODE NAME: "GENWAYBILL"

Conditions of Carriage.

(1) All the terms, conditions, liberties, clauses and exceptions of the Voyage Charter Party, as dated overleaf, including the Law and Arbitration Clause, shall be deemed to be incorporated in this Waybill and shall govern the transportation of the cargo described on the front page of this Waybill. In addition, the provisions set out below shall apply to this Waybill.

(2) Paramount Clause

(a) This Waybill is a non-negotiable document. It is not a bill of lading and no bill of lading will be issued. However, it is agreed that the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this Waybill. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply in exactly the same way.

(b) Trades where Hague-Visby Rules apply.

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall also apply to this Waybill.

(c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the goods are in the charge of another Carrier nor in respect of deck cargo and live animals.

(d) It is agreed that whenever the Brussels Convention and the Brussels Protocol or statutes incorporating same use the words "Bill of Lading" they shall be read and interpreted as meaning "Waybill".

(3) General Average

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994 or any modification thereof at the place (if any) agreed in the Voyage Charter Party, as dated overleaf, otherwise in London.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

If the adjustment of General Average or the liability for any collision in which the Vessel is involved while performing the carriage under the terms of the Voyage Charter Party, as dated overleaf, which govern the transportation of the cargo described on the front page of this Waybill, falls to be determined in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clauses shall apply:

New Jason Clause

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 consequence of which, the Carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo 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 cargo.

If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agent, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery.

Both-to-Blame Collision Clause

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the Servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or the Carrier.

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

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see overleaf.

Revised 1994, 2007 (v2.0)



BIMCO

CONGENBILL 2007

BILL OF LADING
To be used with charter parties
Page I

Shipper	Bill of Lading No.	Reference No.
Consignee	Vessel	
Notify address	Port of loading	
	Port of discharge	
Shipper's description of goods		Gross weight
(of which on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)		
Freight payable as per CHARTER PARTY dated:	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.	
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight:	Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.	
	Date shipped on board	Place and date of issue
		Number of original Bills of Lading
Signature: (i) .....Master Or Master's name and signature (ii) .....as Agent for the Master Or Agent's name and signature (iii) .....as Agent for the Owner* Or Agent's name and signature Owner *if option (iii) filled in, state Owner's name above		

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

This document is a computer generated CONGENBILL 2007 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

CONGENBILL 2007

BILL OF LADING

To be used with charter parties

Page 2

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.

(2) **General Paramount Clause**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) **General Average**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994 in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

(4) **New Jason Clause**

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 consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo 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 cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Marine, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

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

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see overleaf

Shipper (full style and address)
Consignee (full style and address)
Notify Party (full style and address)
Vessel

BIMCO BILL OF LADING
CODE NAME: COAL-OREVOYBILL



To be used for shipments chartered on the COAL-OREVOY Charter

B/L No.	Reference No.
Port of loading	
Port of discharge	

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

Shipper's description of cargo

Gross weight, kg

SHIPPED on board the Vessel at the Port of Loading in apparent good order and condition (unless stated otherwise herein) the cargo as specified above, weight, measure, quality, quantity and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereto as the Vessel may safely get, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right.

IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading indicated to the right, all of this tenor and date, any of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE PAGE 2

Issued pursuant to CHARTER PARTY dated:

Freight payable in accordance therewith.

FREIGHT ADVANCE.

Received on account of freight:

Signature Carrier

or,
 for the Carrier as Master
 (Master's name/signature)

..... as Agents
 (Agent's name/signature)

Freight payable at:

Number of original Bills of Lading

Place and date of issue

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen, 2003

Conditions of Carriage.

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the COAL-OREVOY Charter, dated as per Page 1, including the War Risks Clause (Cl. 18) and the Dispute Resolution Clause (Cl. 26), are hereby expressly incorporated. If this Contract covers a transport for which no Charter Party has been agreed, the terms of the COAL-OREVOY Charter shall be deemed to be incorporated in this Contract.

(2) **General Paramount Clause.**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) **General Average.**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof.

If the adjustment of General Average or the liability for any collision in which the vessel is involved while performing the carriage under the terms of this Contract which govern the transportation of the cargo described on Page 1 of this Contract, fails to be determined in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clauses shall apply:

(4) **New Jason Clause.**

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 consequence of which, the Carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo 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 cargo.

If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agent, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause.**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the Servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or the Carrier.

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

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see Page 1.

Shipper (full style and address)		BIMCO BILL OF LADING	
		CODE NAME: GRAINCONBILL	
Consignee (full style and address)		To be used for shipments chartered on the GRAINCON Charter	
		B/L No.:	Reference No.:
Notify Party (full style and address)		Vessel:	
		Port of loading:	
		Port of discharge:	
PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER			
Shipper's description of cargo		Gross weight, kg	
<p>SHIPPED on board the Vessel at the Port of Loading in apparent good order and condition (unless stated otherwise herein) the cargo as specified above, weight, measure, quality, quantity and value unknown, for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get, to be delivered in the like good order and condition at the Port of Discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right.</p> <p>IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading indicated to the right, all of this tenor and date, any of which being accomplished the others shall be void.</p> <p>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE PAGE 2</p>		Issued pursuant to CHARTER PARTY dated:	
		Freight payable in accordance therewith. FREIGHT ADVANCE	
Signature Carrier or, for the Carrier as Master (Master's name/signature) as Agents (Agent's name/signature)		Received on account of freight: Freight payable at: Number of original Bills of Lading:	
		Place and date of issue:	



Printed by BIMCO's idea

Copyright published by BIMCO, Copenhagen, 2003

BILL OF LADING

TO BE USED FOR SHIPMENTS UNDER THE GRAINCON CHARTER
CODE NAME: GRAINCONBILL
EDITION 2003

Page 2

Conditions of Carriage.

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the GRAINCON Charter, dated as per Page 1, including the War Risks Clause (Cl. 38) and the Dispute Resolution Clause (Cl. 42), are hereby expressly incorporated. If this Contract covers a transport for which no Charter Party has been agreed, the terms of the GRAINCON Charter shall be deemed to be incorporated in this Bill of Lading.

(2) **General Paramount Clause.**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Bill of Lading. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Bill of Lading.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Bill of Lading.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) **General Average.**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1904, or any subsequent modification thereof.

If the adjustment of General Average or the liability for any collision in which the Vessel is involved while performing the carriage under the terms of this Bill of Lading which govern the transportation of the cargo described on Page 1 of this Bill of Lading, fails to be determined in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clauses shall apply:

(4) **New Jason Clause.**

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 consequence of which, the Carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo 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 cargo.

If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agent, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause.**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the Servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or the Carrier.

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

For particulars of cargo, freight,
destination, etc. see overleaf.



Issued and recommended by: The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
 The International Shipowners' Association (INSA)
 The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)
 The Documentary Committee of the Japan Shipping Exchange, Inc.
 The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents (FONASBA)

Adopted by: Particulars declared by Shipper

Shipper		BILL OF LADING			B/L No.
		Reference No.			
Consignee		CODE NAME: "INTANKBILL 78"			
		pursuant and subject to all terms and conditions, liberties and exceptions as per TANKER VOYAGE CHARTER PARTY indicated hereunder, including provisions overleaf.			
Notify address		Charterer			
		Carrier			
Vessel	Port/Place of loading				
Port/Place of discharge					
Description of cargo		Gravity	Weight	Volume	
Freight and charges		<p>SHIPPED on board the cargo specified above in accordance with Shipper's declaration in apparent good condition, weight, volume, quality and value unknown, and to be delivered at port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get, always afloat.</p> <p>IN WITNESS whereof original Bills of Lading have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the others to stand void.</p> <p>By taking delivery of the cargo the Consignee shall make himself liable for unpaid freight, deadfreight, demurrage and other charges.</p>			
Hours used for loading		Place and date of issue			
		Number of original B/L		Signature	

Sample COPY

ICS
B/L
JAN 72

BILL OF LADING

CODE NAME: "INTANKBILL 78"

(1) PARAMOUNT CLAUSE

(a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

(b) In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd, 1968 — The Hague-Visby Rules — apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading.

(c) In any event, as regards the period before loading and after discharge and while the cargo is in the charge of another carrier, the Carrier makes all reservations possible under such legislation.

(2) GENERAL AVERAGE

(a) General Average, if any, shall be adjusted, stated and settled in accordance with York-Antwerp Rules 1974, at the place agreed in the Charter Party, otherwise in London.

(b) Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or the Crew. The Charterer, Shipper and Consignee expressly renounce the Netherlands Commercial Code, Art. 700, and the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(c) If the adjustment of General Average or the liability for any collision in which the vessel is involved while performing the carriage under this Bill of Lading falls to be determined in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clauses shall apply:

NEW JASON CLAUSE

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 consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, Shippers, Consignees or owners of the cargo 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 cargo.

If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said 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 cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, Shippers, Consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery.

BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

If the Vessel 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 Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, Operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

Distribution Address:

International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) P.O. Box 1452 Vika, Oslo 1.
International Shipowners' Association (INSA) Sieroszewskiego 7, 81-376 Gdynia, Poland.

For the purposes of this Bill of Lading: SHIPPER means the person consigning the cargo for the carriage on Charterer's behalf; CHARTERER means the person entering the Charter Party contract with the Carrier; CARRIER is equivalent to terms like Shipowner, Owner, Chartered Owner, Disponent Owner, whichever is used in the Charter Party referred to in this Bill of Lading to define a person undertaking the carriage.

Code name: Intankwaybill 2003



TANKER WAYBILL No. _____

NOT NEGOTIABLE

Shipper:

Notify Party/Address:

Consignee:
(Not to order)

Vessel:

Port or Place of Loading:

Port or Place of Discharge:

Shipper's Description of Cargo:

Shipper's Weight:

Shipper's Volume:

Date shipped on board:

Issued pursuant and subject to all terms of the CHARTERPARTY

Dated _____

Between _____

_____ (Owner)

and _____

_____ (Charterer)

Freight is payable in accordance therewith.

Carrier (Name and Principal Place of Business)

Place and Date of Issue:

Dated: / /200

SHIPPED at the Port or Place of Loading in apparent good order and condition aboard the above Vessel for carriage to the Port or Place of Discharge (or so near thereto as she may safely get) the goods specified above Weight, measure, quality, condition, contents and value unknown.

The Cargo shipped under this Tanker Waybill will be delivered to the Consignee on production of proof of identity without any documentary formalities. The Owner will only be responsible for incorrect delivery if due to fault or neglect on its part.

AS WITNESS (on behalf of the Carrier).

Signature _____ Carrier
or, for the Carrier

_____ as Master
(Master's name and signature)

_____ as Agents
(Agents' name and signature)

CONDITIONS OF CARRIAGE

(1) INCORPORATION and PERIOD of RESPONSIBILITY

All terms, conditions, liberties and exceptions of the Charterparty overleaf referred to, including the Arbitration Clause and provisions regarding lien on the Cargo, are hereby expressly incorporated. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to Cargo howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the goods are in the charge of another carrier.

(2) GENERAL CLAUSE PARAMOUNT

- (a) The Rules contained in the International Convention relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (the "Hague Rules") as amended by the Protocol of 23 February 1968 (the "Hague-Visby Rules") and as enacted in the Port or Place of Loading shall apply to this Waybill. Where no such enactment is in force at the Port or Place of Loading, the corresponding legislation at the Port or Place of Discharge shall apply (even if such legislation only relates to outbound shipments). If no such enactment is applicable, the terms of the Hague-Visby Rules shall (subject as is below provided) apply.
- (b) If there is governing legislation which would apply the Hague Rules compulsorily to a Bill of Lading for a shipment from the port or place of loading to the exclusion of the Hague-Visby Rules, then this Waybill shall have effect subject to the Hague Rules.
- (c) The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 (the "SDR Protocol 1979") shall apply whenever the Hague-Visby Rules apply to this Waybill.

(3) GENERAL AVERAGE

General Average shall be adjusted, stated and settled according to the York-Antwerp Rules, 1994, or any subsequent modifications thereof in London unless another place has been agreed in the Charterparty above described. Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, error or neglect of the master, pilot or crew.

(4) NEW JASON CLAUSE

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 Cargo, Shipper, Consignee or owners of the cargo 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 Cargo.

If a salvaging vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or its agent may deem sufficient to cover the estimated contribution of the Cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, Shipper, Consignee or owners of the Cargo to the Carrier before delivery.

(5) BOTH - TO - BLAME COLLISION CLAUSE

If the Vessel comes into collision with another vessel as the result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or other servant(s) of the Carrier in the navigation or management of the Vessel, the owners of the Cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said Cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said Cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

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

(6) HIMALAYA CARGO CLAUSE

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Shipper, Consignee or owner of the Cargo for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment, and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions of this Clause, every exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Owner acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Waybill.

The Carrier shall be entitled to be paid by the Shipper, Consignee and/or owner of the Cargo (who shall be jointly and severally liable to the Carrier therefor) on demand any sums recovered or recoverable by such Shipper, Consignee or owner of the Cargo or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage, delay or otherwise.

BIMCO LINER BILL OF LADING
CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"



Amended January 1950; August 1952; January 1973;
 July 1974; August 1976; January 1978; November 2000.

Shipper (full style and address)	
Consignee (full style and address) or Order	B/L No. Reference No.
	Vessel
Notify Party (full style and address)	Port of loading
	Port of discharge

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m ³
<p style="font-size: 4em; opacity: 0.3; transform: rotate(-15deg);">Sample Copy</p>			

<p>SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant* expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.</p>	Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier	
	Shipper's declared value	Declared value charge
	Freight details and charges	
Carrier's name/principal place of business	Date shipped on board	Place and date of issue
	Number of original Bills of Lading	
	Pre-carriage by**	
Signature Carrier or, for the Carrier as Master (Master's name/signature) as Agents (Agent's name/signature)	Place of receipt by pre-carrier**	
	Place of delivery by on-carrier**	

Copyright, published by
 The Baltic and International Maritime Council
 (BIMCO), Copenhagen, 2000

*As defined hereinafter (Cl. 1)

**Applicable only when pre-/on-carriage is arranged in accordance with Clause 8

1. Definition.

"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignor, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo.

2. Notification.

Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

3. Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge.

(a) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or, if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.

(b) If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a), whichever is the lesser.

(c) The aggregate liability of the Carrier and/or any of his servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or, if applicable, the Additional Clause.

4. Law and Jurisdiction.

Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.

5. The Scope of Carriage.

The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.

6. Substitution of Vessel.

The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.

7. Transhipment.

The Carrier shall be at liberty to tranship, lighten, land and store the cargo either on shore or afloat and reship and forward the same to the Port of discharge.

8. Liability for Pre- and On-Carriage.

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

9. Loading and Discharging.

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or his Agent.

(b) The Merchant shall, at his risk and expense, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice.

(d) The Merchant or his Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadfreight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding

any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge, the Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(f) The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

10. Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines.

(a) Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand. Interest at Libor (or its successor) plus 2 per cent. shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.

(b) The Merchant shall be liable for all costs and expenses of fumigation, gathering and sorting loose cargo and weighing onboard, repairing damage to and replacing packing due to excepted causes, and any extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied, *inter alia*, on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel.

(d) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.

11. Lien.

The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.

12. General Average and Salvage.

General Average shall be adjusted, stated and settled in London according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo, whether carried on or under deck. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, 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 cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

13. Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of the cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

14. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carriage under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the carriage would expose the Vessel or any cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics; quarantine; ice; labour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts (whether

onboard or on shore); difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the Port of loading or reaching or entering the Port of discharge or there discharging in the usual manner and departing therefrom, all of which safely and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(d) The discharge, under the provisions of this Clause, of any cargo shall be deemed due fulfilment of the contract of carriage.

(e) If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if any, and a reasonable compensation for any extra services rendered to the cargo.

15. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents.

(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default of his part while acting in the course of or in connection with his employment.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.

(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carriage.

16. Stowage.

(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.

17. Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets.

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:

- (i) negligent filling, packing or stowing of the container;
- (ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or
- (iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

18. Return of Containers.

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss, damage to, or delay, including demurrage and detention incurred by or sustained to containers, pallets or similar articles of transport during the period between handing over to the Merchant and return to the Carrier.

ADDITIONAL CLAUSE

U.S. Trade. Period of Responsibility.

(i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coming into the Carrier's custody.

(ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill of Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

BIMCO LINER BOOKING NOTE
CODE NAME: "CONLINEBOOKING 2000"



Agents (full style and address)	Place and date
	Vessel
	Time for shipment (about)
Carrier (full style and address)	Port of loading**
	Port of discharge
	Merchant* (full style and address)
Merchant's representatives at loading port (full style and address)	

Container No./Seal No./Marks and Numbers (if available)	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg (if available)	Measurement, m ³ (if available)
<p style="font-size: 48px; opacity: 0.3; transform: rotate(-30deg);">Sample COPY</p>			

Freight details and charges	Special terms, if agreed
Freight (state prepayable or payable at destination)	

It is hereby agreed that this Contract shall be performed subject to the terms contained on Page 1 and 2 hereof which shall prevail over any previous arrangements and which shall in turn be superseded (except as to deadfreight) by the terms of the Bill of Lading.

Signature (Merchant)	Signature (Carrier)
----------------------	---------------------

*As defined hereinafter (Cl. 1)
 **[or so near thereunto as the Vessel may safely get and lie always afloat]

Copyright, published by
 The Baltic and International Maritime Council
 (BIMCO), Copenhagen, 2000

1. Definition.

"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo.

2. Notification.

Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

3. Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge.

(a) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or, if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.

(b) If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a), whichever is the lesser.

(c) The aggregate liability of the Carrier and/or any of his servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or, if applicable, the Additional Clause.

4. Law and Jurisdiction.

Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.

5. The Scope of Carriage.

The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.

6. Substitution of Vessel.

The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.

7. Transhipment.

The Carrier shall be at liberty to tranship, lighter, land and store the cargo either on shore or afloat and re-ship and forward the same to the Port of discharge.

8. Liability for Pre- and On-Carriage.

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge the Carrier shall contract, as the Merchant's Agent, and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

9. Loading and Discharging.

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or his Agent.

(b) The Merchant shall, at his risk and expense, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice.

(d) The Merchant or his Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadfreight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding

any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge, the Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(f) The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

10. Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines.

(a) Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand, interest at Libor (or its successor) plus 2 per cent, shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.

(b) The Merchant shall be liable for all costs and expenses of fumigation, gathering and sorting loose cargo and weighing onboard, repairing damage to and replacing packing due to excepted causes, and any extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied, *inter alia*, on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel.

(d) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.

11. Lien.

The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.

12. General Average and Salvage.

General Average shall be adjusted, stated and settled in London according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo, whether carried on or under deck. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, 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 cargo, if a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

13. Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of the cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

14. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carriage under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the carriage would expose the Vessel or any cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics; quarantine; ice; labour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts (whether

onboard or on shore); difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the Port of loading or reaching or entering the Port of discharge or there discharging in the usual manner and departing therefrom, all of which safety and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(d) The discharge, under the provisions of this Clause, of any cargo shall be deemed due fulfilment of the contract of carriage.

(e) If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if any, and a reasonable compensation for any extra services rendered to the cargo.

15. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents.

(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.

(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carriage.

16. Stowage.

(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.

17. Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets.

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:

- (i) negligent filling, packing or stowing of the container;
- (ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or
- (iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

18. Return of Containers.

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss, damage to, or delay, including demurrage and detention incurred by or sustained to containers, pallets or similar articles of transport during the period between handing over to the Merchant and return to the Carrier.

ADDITIONAL CLAUSE

U.S. Trade Period of Responsibility.

(i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coming into the Carrier's custody.

(ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill of Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

*BIMCO LINER BILL OF LADING

Code Name: "Conlinebill 2000"

Amended January 1950; August 1952; January 1973; July 1974; August 1976; January 1978; November 2000

HOME CHARTERING BIMCO DOCUMENTS BOOKING NOTE CONLINEBOOKING 2000 EXPLANATORY NOTES TO CONLINEBOOKING 2000

EXPLANATORY NOTES TO CONLINEBOOKING 2000

The face of the document

At first glance, the face of the revised Liner Bill of Lading is strikingly different in appearance to its predecessor. A modern, easy to read box-layout format has been introduced, consistent with the overall document design used by BIMCO for the majority of its other standard forms. The "Shipped on board" box and the signature box now lie on the left-hand side of the form.

An important amendment to the form is that a new box has been incorporated where the carrier acknowledges receipt of the total number of containers, packages or units received. This should make it clear that in the event of containerised cargo being shipped, the carrier only acknowledges receipt of the actual number of containers received and not the actual contents.

On the right-hand side of the form a box stating the date the goods are shipped on board appears next to the "Place and date of issue" box. The purpose of the "Date shipped on board" box is to accommodate situations where the issuing of the bill of lading takes place at a date later than the date of completion of loading the cargo. Previously, the date of shipment on board had to be inserted manually when different from the date of issuing the bill of lading.

Additionally, in order to avoid compromising the package limitation provisions of the US COGSA when trading to the United States, a box named "Shipper's declared value" has been incorporated. (see also "Additional Clause" below).

The signature box has undergone a significant amendment to ensure that the requirements of Article 23 of the ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 500) are met: Above the signature box the carrier's name and principal place of business must be stated. The Bill of Lading must be signed or otherwise authenticated by:

- the carrier or a named agent for and on behalf of the carrier, or
- the master or a named agent for and on behalf of the carrier.

The signature box used in CONLINEBILL 2000 complies with the above UCP 500 requirements and should help eliminate many of the problems that banks have with accepting bills of lading.

Standard terms and conditions

Clause 1 - Definition

The definition of "Merchant" has been extended to include "the consignor" and "any person entitled to possession of the cargo" to ensure that the term encompasses all relevant persons.

Clause 2 - Notification

This Notification Clause is new and is designed to expressly exclude the carrier from any liability in the event that the carrier fails to notify the arrival of the cargo to the party stated under "Notify Party" on page 1 of CONLINEBILL 2000. The details given in the Notify Party box are solely for the information of the carrier.

Clause 3 - Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge

This Clause has been amended to incorporate the latest edition of BIMCO's standard General Clause Paramount, supplemented with some additional provisions to cater for specific needs and protect the overall balance of the document. Although the carrier is free to substitute the vessel (Clause 6) and to tranship, lighter, etc., (Clause 7), Clause 3 ensures that he cannot escape responsibility for the cargo while it is in the hands of another carrier. Consequently, the carrier remains responsible for the settlement of any cargo claims that may arise while the cargo is in the custody of his sub-contractors.

Because the extent of the carrier's liability is dependent upon the way in which Page 1 is filled in, it is essential that the "Port of loading/discharge" and "Pre-/On-carriage" boxes are filled in with great care, since their content will determine the scope of the contract.

New sub-clause 3(b) deals with the carrier's liability for delay situations and consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo.

Finally, in order to consolidate all provisions concerning the carrier's liability, an "aggregate liability" provision has been added as a new sub-clause 3(c) to avoid that the accumulated damages for which the carrier can be held liable under Clause 3, or the Additional Clause, if applicable, and any other clauses, could eventually exceed the limit of liability envisaged under either Clause 3 or the Additional Clause, if applicable.

Clause 4 - Law and Jurisdiction

The wording has been amended slightly for the sake of clarity.

Clause 5 - The Scope of Carriage

The words "voyage" and "service" in the old clause have been replaced by "carriage" for simplicity and consistency with other clauses. Similarly, it should be noted that all references to "goods" previously found in CONLINEBILL have been changed to "cargo", for the sake of consistency throughout the Contract.

Clause 6 - Substitution of Vessel

The old substitution provision was connected with the transshipment and forwarding provisions. Substitution is now dealt with separately in Clause 6.

Clause 7 - Transshipment

The carrier's right to tranship, land, store, re-ship and forward the cargo is dealt with in this Clause. The provision also gives the carrier the right to lighter the vessel - which had formerly been dealt with under a specific "Lighterage" clause.

Clause 8 - Liability for Pre- and On-Carriage

Underlining the fact that if the carrier undertakes pre- or on-carriage, he does so as the Merchant's agent only, Clause 8 emphasises the importance of correctly filling in the "Pre-/On-carriage" boxes on Page 1.

Clause 9 - Loading and Discharging

The old heading of this clause included "Delivery". However, as the carrier is required only to discharge the cargo and not actually physically deliver it, "delivery" has been removed from the heading and from sub-clause (a).

Sub-clause 9(e) emphasises the Merchant's obligations in respect of delivery by stipulating that should the Merchant fail to take delivery of the cargo, the carrier shall be deemed to have fulfilled the contract simply by discharging the cargo. Furthermore, the clause stipulates that if the cargo is not applied for within a reasonable time the carrier may sell it privately or by auction.

Minor amendments have been made to the Clause for the sake of clarity.

Note: The old Clause 10 (Options) has been deleted as the bill of lading contains no provision for the parties to agree on alternative discharge ports. Consequently, this would be a matter to be addressed by the parties under a separate agreement.

Clause 10 - Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines

The term "prepayable freight" as applied in the old CONLINEBILL was found to be unclear and the clause has therefore been amended to read "freight, whether paid or not". Furthermore, to reflect common commercial practice, a fourteen days grace period has been added before the interest rate applies.

Clause 11 - Lien

This Clause is self-explanatory and is unchanged from the earlier edition.

Clause 12 - General Average and Salvage

As will be seen, general average shall be adjusted, stated and settled in London according to the current version of the York-Antwerp Rules 1994 at the time of the incident leading to the general average.

Clause 13 - Both-to-Blame Collision Clause

This Clause is self-explanatory and is unchanged from the earlier edition.

Clause 14 - Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

This Clause is self-explanatory.

Clause 15 - Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents

The old clause has been maintained with the addition of new sub-clause 15(c), by which the merchant agrees to prevent claims being raised against any servant or agent of the carrier. Should a claim be raised, despite the efforts of the merchant, then the carrier will be indemnified by the merchant against all consequences of such a claim.

Clause 16 - Stowage

The wording of this clause has been expanded to take into account contemporary methods of stowing cargo.

Clause 17 - Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets

Recognising that CONLINEBILL may be used in the container trade, this clause has been added to provide for defences from liability available to the carrier in connection with containerised cargo.

Clause 18 - Return of Containers

Under this new provision the Merchant is liable to the carrier for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, to containers and other portable stowage units while in his custody.

Additional Clause

The old Additional Clause A (Demurrage) has been deleted since the demurrage concept does not apply to the liner trade. The US Trade Period of Responsibility still applies to those involved in US trades and has been maintained.

To protect a carrier, who is involved in U.S. trades, against the risk of assuming greater responsibility without being able to take advantage of the freight earning provision in Clause 10, wording has been incorporated at the end of the Additional Clause to the effect that freight shall be payable on the cargo coming into the carrier's custody. Thereby, a carrier assuming responsibility for the cargo before its actual loading or after its discharge would become entitled to the agreed freight in case damage occurred before loading or after discharge but while cargo was under his responsibility.

Liner Booking Note - CONLINEBOOKING

As the terms and conditions found on the back of the Liner Booking Note are identical to those of CONLINEBILL, a revised version of the Booking Note has been drafted reflecting the changes to the standard terms and conditions. The revised booking note is code named CONLINEBOOKING 2000.

Blank Back Forms

The Blank Back versions of the Liner Bill of Lading and the Liner Booking Note have also been amended to reflect the revised box-layout of CONLINEBILL 2000 and CONLINEBOOKING 2000.

Withdrawal Notice

Finally, it should be noted that the 1978 editions of CONLINEBILL and CONLINEBOOKING are now officially withdrawn. The withdrawal notice also applies to the French, German and Spanish versions of CONLINEBILL. BIMCO has no plans to produce foreign language versions of any of its forms in the future.

Copyright

Copyright in CONLINEBILL 2000 Liner Bill of Lading and the CONLINEBOOKING 2000 Liner Booking Note is held by BIMCO.

(Printed in BIMCO Bulletin No. 2, 2001)



ANEXO III – POLIZAS DE CONTRATOS DE VOLUMEN Y MISCELÁNEA

1. Gráneles solidos – VOLCOA, GENCOA, VOLTCON, LARVOLCON;
2. Gráneles líquidos – INTERCOA;
3. Carga en contenedores – US COGSA 1999, SLOTHIRE, US Standard Services Agreement, US NVOCC Service Arrangement, IRISH Service Agreement, MSC Seawaybill rules.

Adopted by the Documentary Committee of the General
 Council of the Baltic and International Maritime
 Council (BIMCO), Copenhagen, October, 1982
 and
 the Documentary Committee of the International
 Shipowners' Association (ISA), Gdynia
 and
 the Federation of National Associations of
 Ship Brokers and Agents (FONASBA), London.

Adopted by
 the Documentary Committee of The
 Japan Shipping Exchange, Inc.,
 Tokyo

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by The Baltic
 and International Maritime
 Council (BIMCO), Copenhagen,
 October, 1982

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL
 STANDARD VOLUME CONTRACT OF AFFREIGHTMENT
 FOR THE TRANSPORTATION OF BULK DRY CARGOES
 CODE NAME: "VOLCOA"



PART I

1. Shipbroker	THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL STANDARD VOLUME CONTRACT OF AFFREIGHTMENT FOR THE TRANSPORTATION OF BULK DRY CARGOES CODE NAME: "VOLCOA"	
3. Owners (indicate name, address & telex number)	2. Place and date of Contract	
5. Description of cargoes (Cl. 1)	4. Charterers (indicate name, address & telex number)	
6. Loading port(s) or range(s) (Cl. 1)	7. Discharging port(s) or range(s) (Cl. 1)	
8. Period of Contract (state period, first layday for initial vessel and cancelling date for final vessel) (Cl. 2)	9. Total Quantity (state min. and max. quantities and at whose option) (Cl. 2)	
10. Quantity per shipment (state min. and max. quantity at Owners' option) (Cl. 3)		
11. Final shipment (state min. quantity) (Cl. 4)		
12. Programme of shipments (only to be filled in if specific programme agreed) (Cl. 5)		
13. Declaration of loading port(s) (Cl. 6)	14. Declaration of discharging port(s) (Cl. 7)	

Sample Copy

"VOLCOA" Standard Volume Contract of Affreightment

PART I

15. Performing vessels (Cl. 8)	
16. Nomination of vessels (Cl. 9)	
17. Cancellation of a nominated vessel (state number of days) (Cl. 9)	
18. Freight rate (Cl. 11)	19. Freight payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 11)
20. Demurrage/Despatch money (state rate(s) or scale) (Cl. 12)	21. Applicable charterparty(ies) (Cl. 13)
22. Owners' failure to nominate tonnage (state if other than 3 times) (Cl. 15)	23. Charterers' refusal of tonnage (state if other than 3 times) (Cl. 16)
24. Charterers' option of cancelling for late arrival (state if other than 3 times) (Cl. 17)	25. Interruption of Contract (state number of days/months) (Cl. 19)
26. War cancellation (indicate other countries, if any, agreed) (Cl. 20)	
27. Law and Arbitration (state 21.1., 21.2. or 21.3. of Cl. 21, as agreed; if 21.3. agreed state place of arbitration) (if not filled in 21. f. shall apply) (Cl. 21)	28. Commission and to whom payable (Cl. 22)
29. Names and addresses for nominations/notifications by the Owners (Cl. 23)	30. Names and addresses for nominations/notifications by the Charterers (Cl. 23)
31. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 3 (hereinafter referred to as "the Owners") and the party mentioned in Box 4 (hereinafter referred to as "the Charterers") that this Contract shall be performed in accordance with the conditions contained in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 31, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
"VOLCOA" Standard Volume Contract of Affreightment

1. Subject of Contract	1	manner as freight and at the rate(s) stated in Box 20 or, if not filled in, as provided for in the applicable charterparty.	62
The Charterers undertake to provide for shipment and the Owners undertake to transport the cargoes as described in Box 5 from the port(s) or range(s) stated in Box 6 to the port(s) or range(s) stated in Box 7.	2	<u>Despatch Money</u>	63
	3	If specifically agreed in Box 20, despatch money shall be paid as per the applicable charterparty.	64
	4		65
2. Period of Contract - Total Quantity	5		66
This Contract is made for the period stated in Box 8.	6	13. Applicable Charterparty(ies) - Letters of Nomination	67
The first layday for the initial vessel shall not be before the commencement of the period stated in Box 8 unless with the Charterers' consent.	7	Each and every voyage under this Contract shall be governed by the terms and conditions of a voyage charterparty, as per the attached proforma(s) as listed in Box 21 which shall be deemed incorporated in this Contract.	68
No cancelling date under any individual charterparty shall fall later than the final date of the Contract period stated in Box 8 unless with the Charterers' consent.	8	Upon any valid nomination of a performing vessel, if no single charterparty is issued, a letter of nomination shall be issued, which shall contain reference to the applicable proforma charterparty, confirm the description of the vessel, the quantity of cargo, the first layday and cancelling date, and provide all necessary details to enable the applicable proforma charterparty to be completed.	69
The total quantity to be shipped shall be within the limits and at the option of the party stated in Box 9.	9	The appropriate proforma charterparty, supplemented by the corresponding letter of nomination, shall be considered as a separate single-voyage charterparty.	70
For the purpose of this Clause, the intaken quantity for each shipment shall apply.	10	In the event of any conflict between the terms and conditions of a single voyage charterparty issued and this Contract, the latter shall prevail.	71
	11		72
	12		73
	13		74
	14		75
	15		76
3. Quantity per Shipment	16		77
The quantity of each and every shipment shall be at the Owners' option within the limits stated in Box 10.	17		78
	18		79
	19		80
4. Final Shipment	19	14. Charterers' Failure to Give their Programme	81
The Owners shall not be bound to carry any balance of the total quantity which would be under the minimum quantity stated in Box 11.	20	If, as per agreement stated in Box 12, the Charterers have undertaken to give a specific programme at a particular time but fail to do so in due time, any expenses incurred or any loss suffered by the Owners thereby shall be refunded by the Charterers.	82
	21	Any quantity not carried due to such failure shall be deducted from the total contracted quantity, but no claim whatsoever the Owners may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	83
	22		84
5. Programme of Shipments	22		85
The Charterers' programme of shipments and the Owners' nominations shall be fairly evenly spread over the period of the Contract, unless a specific programme is stated in Box 12.	23		86
	24		87
	25		88
	26		89
6. Declaration of Loading Port(s)	26	15. Owners' Failure to Nominate Tonnage	90
When various loading ports are agreed, the Charterers shall declare the loading port(s) for each individual voyage latest as stated in Box 13.	27	Should the Owners fail to nominate tonnage according to the applicable provisions of this Contract, the corresponding quantity shall be deducted from the total contracted quantity, except if such failure results from any event which cannot be avoided or guarded against.	91
	28	However, the Charterers shall have the option to postpone the shipment within the period of the Contract, exercisable by giving notice of their decision not later than one month after the failure, and advising the Owners about adjustment of the programme of shipment.	92
	29	If the Owners have failed to nominate tonnage more than three times, unless another number of times is provided in Box 22, then the Charterers shall have the right of cancelling the remaining part of this Contract. Such right shall be exercised by written declaration and shall not be applicable to any vessels which have been validly nominated.	93
7. Declaration of Discharging Port(s)	29	Whether or not the Charterers exercise any option under this Clause, no claim whatsoever that they may have on the Owners shall be prejudiced thereby.	94
The Charterers shall declare the discharging port(s) for each individual voyage latest as stated in Box 14 provided that such declaration is made in sufficient time to permit, if necessary, the preparation of the loading plan and the adjustment of the vessel's draft and trim.	30		95
	31		96
	32		97
	33		98
	34		99
8. Performing Vessels	34	16. Charterers' Refusal of Tonnage	100
The Owners shall nominate vessels of the description stated in Box 15.	35	If the Charterers have refused tonnage validly nominated and in due time, the corresponding quantity shall be deducted from the total quantity under this Contract, unless the refusal results from an event which cannot be avoided or guarded against.	101
	36	However, the Owners shall have the option to postpone the shipment within the period of the Contract, exercisable by giving notice of their decision not later than one month after the failure and advising the Charterers about adjustment of the programme of shipments.	102
9. Nomination of Vessels	36	If the Charterers have refused duly nominated tonnage more than three times, unless another number of times is provided in Box 23, then the Owners shall have the right of cancelling the remaining part of this Contract. Such right shall be exercised by written declaration and shall not be applicable to any vessels which have been validly nominated.	103
The Owners shall nominate each vessel in the manner stated in Box 16 stating reference to the Contract, the vessel's name, approximate quantity of cargo required and first layday for such vessel.	37	Whether or not the Owners exercise any right under this Clause, no claim whatsoever that they may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	104
The cancelling date of each nominated vessel shall be the number of days stated in Box 17 after the first layday.	38		105
	39		106
	40		107
	41		108
	42		109
10. Consequences of Cancelling a Nominated Vessel	42		110
If a voyage is cancelled in accordance with appropriate clause of the applicable charterparty, the corresponding quantity of cargo shall be deducted from the outstanding balance.	43		111
However, if the cancellation is caused by incident within the Owners' control, the Charterers shall have the option to postpone the shipment within the period of this Contract by giving notice of their decision to the Owners not later than one month after the cancellation.	44		112
Cancelling for late arrival shall only affect the voyage in question.	45		113
	46		114
	47		115
	48		116
	49		117
	50		118
	51		119
11. Freight	51		120
For each and every voyage under this Contract, the freight shall be paid at the applicable rate stated in Box 18 to the party and in the manner indicated in Box 19.	52		121
If Boxes 18 and 19 are not filled in, the freight shall be paid at the rate and in the manner provided for in the applicable charterparty(ies).	53	17. Consequences of Cancelling for Late Arrival	122
The Charterers shall not be entitled to make any deductions from the freight unless specifically agreed.	54	If the Charterers have exercised their option to cancel a voyage on three occasions, unless another number of times is provided in Box 24, they shall, on the next or any subsequent occasion, have the right to cancel the remaining part of this Contract, but no claim whatsoever they may have on the Owners shall be prejudiced thereby.	123
	55		124
	56		125
	57		126
	58		127
12. Demurrage	59		128
Demurrage shall be computed according to the terms of the applicable charterparty(ies) and shall be paid to the Owners by the Charterers in the same	60	18. Late Payment of Freight and Demurrage	128
	61	18.1. Interest. - Any freight or part thereof received after the due date shall	129

PART II
"VOLCOA" Standard Volume Contract of Affreightment

bear interest at 2(two) per cent. per month or pro rata for part of a month.	130	ducted in accordance with the Simplified Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc., if so desired by both parties.	202
Demurrage due or any part thereof received later than 15 days after the Charterers' receipt of the Owners' properly documented invoice shall bear interest at the same rate from the 16th day.	131	21.3. If agreed and stated in Box 27 any disputes arising out of this Contract shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 27 subject to the law and procedures applicable there.	203
18.2. <u>Guarantee</u> . - In the case of any dispute on the amount of freight or demurrage due to the Owners and without prejudice to sub-clause 18.1., the Charterers shall provide a first-class bank guarantee for the disputed amount in lieu of payment, pending settlement of the dispute. The party eventually proven to have been in error shall bear the cost of such guarantee.	132	If Box 27 is not filled in, sub-clause 21.1. of this Clause shall apply.	204
18.3. <u>Suspension</u> . - As long as any freight or undisputed demurrage under this Contract is due but not paid or not guaranteed as per sub-clause 18.2., the Owners shall not be obliged to:	133	21.4. Any dispute arising under a charterparty issued pursuant to this Contract shall be settled by arbitration according to the Arbitration Clause of the charterparty and failing such a clause, according to the applicable sub-clause 21.1., 21.2. or 21.3.	205
(i) nominate further tonnage hereunder;	134		206
(ii) send any vessel to the loading port;	135		207
(iii) commence loading of any vessel.	136		208
Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall be paid by the Charterers to the Owners at the applicable demurrage rate.	137		209
18.4. <u>Cancelling</u> . - If the Charterers have failed to pay freight or demurrage or to give a bank guarantee as per sub-clause 18.2. when such freight or demurrage is due, the Owners may give notice to the Charterers that unless they pay or provide a bank guarantee within 96 running hours of receipt of the Owners' notice, the Owners shall be entitled to cancel the remaining part of this Contract. This option to cancel must be exercised during the first 15 (fifteen) running days after the expiry of the 96 hours' delay, but shall cease to exist after actual payment, even if late.	138		210
18.5. <u>Liability</u> . - Whether or not the Owners exercise their rights under sub-clauses 18.3. or 18.4., no claim whatsoever that they may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	139		211
	140		
	141		
	142		
	143		
	144		
	145		
	146		
	147		
	148		
	149		
	150		
	151		
	152		
	153		
	154		
	155		
	156		
	157		
	158		
19. Interruption of Performance		22. Commission	212
19.1. If the performance of this Contract or part of it is interrupted through any event whatsoever which cannot be avoided or guarded against by either party, the performance affected shall be suspended until the hindrance ceases to have effect.	159	The Owners shall pay commission on freight and deadfreight earned and paid at the rate indicated and to the party mentioned in Box 28.	213
Quantities not carried by reason of any such interruption of performance cannot be demanded to be shipped nor to be carried afterwards.	160	No commission shall be paid under a charterparty issued pursuant to this Contract, unless Box 28 is filled in or unless otherwise specifically agreed in PART I.	214
The performance shall not be resumed if it is evident that the effect of the hindrance will last until the end of the Contract period.	161		215
19.2. Whether the hindrance can or cannot be avoided or guarded against and whether or not liability for the interruption is exempted, if the hindrance lasts or it is evident that it will last for more than six months (or any other period stipulated in Box 25), a party not responsible for breach of the contract may cancel the contract.	162		216
Whether or not the option to cancel is exercised, no claim for damages, loss of charter or otherwise against the party responsible for any breach shall be prejudiced thereby.	163		217
	164		
	165		
	166		
	167		
	168		
	169		
	170		
	171		
	172		
	173		
	174		
	175		
20. 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: the People's Republic of China, France, the United Kingdom, the United States of America, the Union of Soviet Socialist Republics and/or the countries, if any, stated in Box 26 either party may cancel this Contract.	176		
	177		
	178		
	179		
	180		
	181		
21. Law and Arbitration			
21.1. If agreed and stated in Box 27 this Contract shall be governed by English Law and any dispute arising out of this Contract shall be referred to arbitration in London, one arbitrator being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall apply. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.	182		
21.2. If agreed and stated in Box 27 this Contract shall be governed by U.S. Law and all disputes arising out of this Contract shall be arbitrated at New York in the following manner:	183		
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. Such arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	184		
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S. \$ 3,500.00 or amount as mutually agreed, the arbitration may be con-	185		
	186		
	187		
	188		
	189		
	190		
	191		
	192		
	193		
	194		
	195		
	196		
	197		
	198		
	199		
	200		
	201		

"VOLCOA" Standard Volume Contract of Affreightment
for Bulk Dry Cargoes
"Japanese Terms"

(In case when "Tokyo" is stated in Box 27 of "VOLCOA", the provision regarding arbitration procedures in Clause 21 shall be considered deleted and substituted by the following provisions.)

Law and Arbitration

This Contract shall be governed by the law of the country agreed in Box 27. Any dispute arising out of this Contract shall be submitted to arbitration in Tokyo, by The Japan Shipping Exchange, Inc., the dispute being settled by three or other odd number of arbitrators appointed by the Arbitration Commission of The Japan Shipping Exchange, Inc. The arbitrators shall be persons appointed from among such persons listed in the Panel of Members of the Commission as persons having no connection with the parties in dispute or interested in the subject matter of the controversy. But a person or persons not included in the Panel may be appointed by the Arbitration Commission of the said Exchange as an arbitrator or arbitrators without regard to his or their nationality, when such appointment is deemed desirable.

All other arbitration procedure shall be conducted in accordance with the Maritime Arbitration Rules of the said Exchange in force at the time when the application for arbitration is accepted by the said Commission, and the Award given by the arbitrators shall be final and binding.

1. Shipbroker

BIMCO
STANDARD CONTRACT OF AFFREIGHTMENT
FOR DRY BULK CARGOES
CODE NAME: GENCOA



PART I

2. Place and Date of Contract

3. Owners (indicate name, address and telex number)

4. Charterers (indicate name, address and telex number)

5. Description of Cargoes (Cl. 1)

6. Loading Port(s) or Range(s) (Cl. 1)

7. Discharging Port(s) or Range(s) (Cl. 1)

8. Total Quantity/Number of Shipments (Cl. 2)
If option (a) applies state min./max. quantities and at whose option:

OR
If option (b) applies state number of shipments:

9. Period of Contract (state period, first layday for initial vessel and cancelling date for final vessel) (Cl. 3)

10. Quantity per Shipment (state min./max. quantity at Owners' option) (Cl. 4)

11. Final Shipment (state min. quantity) (Cl. 5)

12. Shipment Periods/Programme of Shipments/Scheduling/Nomination (Cl. 6 & 7)

13. Performing Vessels/Description (Cl. 10)

Sample Copy

14. Freight Rate (Cl. 12)	15. Freight Payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 12)
16. Demurrage/Despatch Money (state rate(s) or scale) (Cl. 13)	17. Applicable Charter Party (Preamble)
18. Bunker Price Adjustment (Cl. 16) (a) Bunker price (USD per metric ton) _____ (b) Type and grade of oil (indicate whether gas oil, diesel or fuel oil) _____ (c) Port or place (also supplier or published index) _____ (d) (i) Bunker price higher limit _____ (d) (ii) Bunker price lower limit _____ (e) Bunker consumption _____	
19. War Cancellation (indicate other countries, if any, agreed) (Cl. 17)	
20. Dispute Resolution (state 18(a), 18(b) or 18(c) of Cl. 18, as agreed; if 18(c) agreed state place of arbitration) (if not filled in 18(a) shall apply) (Cl. 18)	21. Commission and to whom payable (Cl. 19)
22. Names and Addresses for Nominations/Notifications by the Owners	23. Names and Addresses for Nominations/Notifications by the Charterers
24. Additional Clauses	

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 3 (hereinafter referred to as "the Owners") and the party mentioned in Box 4 (hereinafter referred to as "the Charterers") that this Contract shall be performed in accordance with the conditions contained in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 24, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
GENCOA Standard Contract of Affreightment Terms

Preamble	1	The Charterers shall give the Owners a definite	62
For the purpose of interpretation:	2	notice narrowing the laydays to the number of	63
"Form" means PARTS I and II of this GENCOA form.	3	days stated in Box 12, within the original spread	64
"Contract" means the Form including the attached	4	of laydays, no later than the number of days stated	65
voyage charter party stated in Box 17.	5	in Box 12 prior to the opening layday.	66
This Form is intended for use with a voyage charter	6	(b) The Owners shall nominate a vessel or substitute	67
party. Each and every voyage under this Contract shall	7	latest within the number of days stated in Box 12 of the	68
be governed by the terms and conditions of the attached	8	Charterers' definite declaration of laydays.	69
voyage charter party, as stated in Box 17, which shall	9	(c) The actual performing vessel shall be nominated	70
be deemed incorporated in this Contract.	10	latest by the number of days stated in Box 12 prior to	71
In the event of any conflict between the terms and	11	the opening layday with estimated time of arrival at the	72
conditions of the attached voyage charter party and this	12	load port and the approximate quantity of cargo required.	73
Form, the latter shall prevail.	13	(d) Acceptance of the actual performing vessel shall	74
		be given by the Charterers within 24 hours of nomination	75
1. Subject of Contract	14	Sundays and holidays excluded, failing receipt of which	76
The Charterers undertake to provide for shipment and	15	the vessel shall be deemed accepted.	77
the Owners undertake to carry the cargoes as described	16		
in Box 5 from the port(s) or range(s) stated in Box 6 to	17	8. Declaration of Loading Port(s)	78
the port(s) or range(s) stated in Box 7.	18	Where various loading ports or a range or ranges are	79
		agreed and stated in Box 6, the Charterers shall declare	80
2. Total Quantity/Number of Shipments	19	the definite loading port(s) for each shipment latest on	81
*) (a) The total quantity to be shipped shall be within	20	giving the definite notice as stated in Clause 7(a).	82
the limits and at the option of the party stated in Box 8.	21		
For the purpose of calculating the total quantity shipped	22	9. Declaration of Discharging Port(s)	83
under this Contract, the intaken quantity for each	23	The Charterers shall declare the discharging port(s) for	84
shipment shall apply.	24	each shipment so as not to delay the Vessel and in	85
*) (b) The number of shipments under this Contract shall	25	sufficient time to permit, if necessary, the preparation	86
be as stated in Box 8.	26	of the discharging plan and adjustment of the vessel's	87
*) (a) and (b) are options. Please state applicable option	27	draft and trim.	88
in Box 8.	28		
		10. Performing Vessels	89
3. Period of Contract	29	The Owners shall nominate vessels only of the descrip-	90
This Contract is made for the period stated in Box 9.	30	tion stated in Box 13 suitable for the intended trade.	91
The first layday for the initial shipment shall not be	31		
before the commencement of the period stated in Box	32	11. Cancelling of Shipment	92
9. The cancelling date for the final shipment shall not	33	If a shipment is cancelled by virtue of the appropriate	93
fall later than the final date of the Contract period stated	34	cancelling provisions of the attached charter party, other	94
in Box 9.	35	than by default, the cancellation applies to that shipment	95
		only and the corresponding quantity of cargo shall be	96
4. Quantity per Shipment	36	deducted from the outstanding balance of the total	97
The quantity of each and every shipment shall be at	37	contracted quantity.	98
the Owners' option within the limits stated in Box 10.	38		
		12. Freight	99
5. Final Shipment	39	For each and every voyage under this Contract, the	100
The Owners shall not be bound to carry any balance of	40	freight shall be paid at the applicable rate stated in Box	101
the total quantity which would be under the minimum	41	14 to the party and in the manner indicated in Box 15.	102
quantity stated in Box 11.	42	The Charterers shall not be entitled to make any	103
		deductions from the freight unless specifically agreed.	104
6. Programme of Shipments	43		
(a) Unless otherwise specified in Box 12, the	44	13. Demurrage/Despatch Money	105
Charterers' programme of shipments shall be fairly	45	Demurrage and, if applicable, despatch money shall	106
evenly spread over the period of the Contract.	46	be computed according to the terms of the attached	107
(b) The Charterers shall advise the Owners of their	47	charter party and settled at the rate(s) stated in Box 16.	108
programme of shipments no later than the number of	48		
days stated in Box 12 before the commencement of	49	14. Late Payment of Freight and Demurrage	109
each period as stated in Box 12 giving their preferred	50	(a) Interest: Any freight or part thereof received after	110
dates for each shipment within the stated period.	51	the due date shall bear interest at 2 (two) per cent. per	111
		month or pro rata for part of a month.	112
7. Scheduling/Nomination	52	Demurrage due or any part thereof received later than	113
(a) The Charterers shall give the Owners the following	53	15 days after the Charterers' receipt of the Owners'	114
Scheduling notices for each shipment:	54	documented invoice shall bear interest at the same rate	115
(i) Provisional Notice	55	from the 16th day.	116
The Charterers shall give the Owners a provisional	56	(b) Suspension: As long as any freight, deadfreight or	117
notice nominating a spread of laydays of the	57	demurrage due under this Contract is unpaid, the	118
number of days stated in Box 12, no later than the	58	Owners shall not be obliged to:	119
number of days stated in Box 12 before the	59	(i) nominate further tonnage hereunder;	120
opening layday.	60	(ii) send any vessel to the loading port;	121
(ii) Definite Notice	61	(iii) commence loading of any vessel.	122

PART II
GENCOA Standard Contract of Affreightment Terms

Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall be paid by the Charterers to the Owners at the applicable demurrage rate. The Owners' right to suspend performance under this Clause shall be without prejudice to any right to cancel the Contract.	123 124 125 126 127 128	enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	187 188
(c) <i>Cancellation</i> : If the Charterers have failed to pay freight, deadfreight or demurrage when such freight, deadfreight or demurrage is due, the Owners may give notice to the Charterers that unless they pay within 120 running hours (the "Grace Period") of receipt of the Owners' notice, the Owners shall be entitled to cancel the remaining part of this Contract without prejudice to any other claims the Owners may have against the Charterers. The right to cancel this Contract on the expiry of the Grace Period shall be exercised promptly by written notice from the Owners to the Charterers stating that the Contract is cancelled with immediate effect. The receipt by the Owners of a payment from the Charterers after the Grace Period has expired but prior to the notice of cancellation shall not be deemed a waiver of the Owners' right to cancel the Contract.	129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144	The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	189 190 191 192
(d) <i>Liability</i> : Whether or not the Owners exercise their rights under sub-clauses 14(b) or 14(c), no claim whatsoever that they may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	145 146 147 148	The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208
(e) <i>Lien</i> : The Owners shall have a lien on all cargoes carried hereunder for all claims and costs of recovering same.	149 150 151	Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	209 210 211
15. Interruption of Performance	152	In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	212 213 214 215 216 217
Neither the Owners nor the Charterers shall, except as otherwise provided in the attached charter party, be responsible for any loss, damage, delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, act of terrorism, seizure under legal process; quarantine restrictions; strikes; boycotts; lockouts; riots, civil commotions and arrest or restraint of princes, rulers or people. Quantities not carried as a result cannot be demanded to be shipped.	153 154 155 156 157 158 159 160 161	*) (b) This Contract shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229
16. BIMCO Bunker Price Adjustment Clause	162	In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	230 231 232 233 234 235 236
This Contract is concluded on the basis of the bunker price stated in Box 18(a) for oil of the type and grade stated in Box 18(b). If the bunker price per metric ton at the port or place stated in Box 18(c) on the first day of loading is higher than the figure stated in Box 18(d)(i) or lower than the figure stated in Box 18(d)(ii), any amount in excess of such increase or decrease shall be payable to Owners or Charterers as the case may be.	163 164 165 166 167 168 169	*) (c) This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	237 238 239 240 241 242
The agreed bunker consumption for each voyage is as stated in Box 18(e).	170 171 172	(d) Notwithstanding 18(a), 18(b) or 18(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.	243 244 245 246
17. BIMCO War Cancellation Clause 2004	173	In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under 18(a), 18(b) or 18(c) above, the following shall apply:-	247 248 249
Either party may cancel this Contract on the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) (i) between any two or more of the following countries: the United States of America; Russia; the United Kingdom; France; and the People's Republic of China, or, (ii) between two or more of the countries stated in Box 19.	174 175 176 177 178 179 180	(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	250 251 252 253 254
18. BIMCO Dispute Resolution Clause	181		
*) (a) This Contract shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-	182 183 184 185 186		

PART II
GENCOA Standard Contract of Affreightment Terms

<p>(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.</p> <p>(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.</p> <p>(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.</p> <p>(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.</p> <p>(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties</p>	<p>255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284</p>	<p>shall share equally the mediator's costs and expenses.</p> <p>(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.</p> <p><i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i></p> <p>(e) If Box 20 in PART I is not appropriately filled in, sub-clause 18(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 18(d) shall apply in all cases.</p> <p><i>*) Sub-clauses 18(a), 18(b) and 18(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 20.</i></p>	<p>285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299</p>
<p>19. Commission</p> <p>The Owners shall pay commission on freight, deadfreight and demurrage earned and paid at the rate indicated and to the party mentioned in Box 21.</p>	<p>271 272</p>	<p>19. Commission</p> <p>The Owners shall pay commission on freight, deadfreight and demurrage earned and paid at the rate indicated and to the party mentioned in Box 21.</p>	<p>300 301 302 303</p>
<p>20. BIMCO Notices Clause</p> <p>(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Contract shall be in writing.</p> <p>(b) For the purposes of this Contract, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.</p>	<p>276 277 278 279 280 281</p>	<p>20. BIMCO Notices Clause</p> <p>(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Contract shall be in writing.</p> <p>(b) For the purposes of this Contract, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.</p>	<p>304 305 306 307 308 309 310 311 312</p>

Sample

Volume / Long Term Contract of Carriage by Sea
(VOLTCON)
"Draft" May 1978

Code name: VOLTCON

Part I

	1. Place and date
2. Cargo Disponent/full style, address, telex/	3. Carrier/full style, address, telex/
4. Duration of Contract	5. cargo/description and volume C1 1 & 2
6. Options , quantity and when declarable/ C1 1 & 2	
7. Vessels/flag, size, types and special requirements/ C1 1 and 6	
8. Loading port/ or range/	9. Discharging port/ or range/
10. Loading rate/ or scale/	11. Discharging rate/ or scale/
12. Demurrage rate/ or scale	13. Despatch money
14. Period and programme of shipments, C1 3 and 5	
15. Freight /rate payment conditions, payee/ C1 7	
16. Number of Clauses of Part III	17. Charter Party/code name & date C1 1

It is this day the Parties indicated in Boxes 2 and 3 concluded and agreed the terms and conditions of this Contract which consists of provisions filled in Boxes 1-17 of Part I, clauses 1-16 of Part II and clauses 1- of Part III. Part I and provisions of Part III shall prevail over provisions of Part II in case if any conflict between them

Signature/Cargo Disponent /

Signature/Carrier

Cfr. KAMIENSKI, M., "The practice of performance of Large Volume Contracts", in «Journée d'études sur "Le transport maritime des grandes quantités en plusieurs voyages», organisée par L'Institut du Droit International des Transports (IDIT), Rouen, Mai 1979.

Part II

General Conditions

1. Performance

Cargo Disponent is to provide for and Carrier is to carry a total quantity of cargo as indicated in Boxes 5 and 6 subject to the terms of this contract, which in respect of each voyage, shall be based on Carter Party indicated in Box 16.

Carrier is obliged to provide for vessels as described in Box 7 to be own, chartered or time-chartered not, older than ... years, being of highest Lloyd's Register class or equivalent and shall remain so classed throughout the contract duration.

2. Cargo quantity

/1/ Cargo quantities indicated in Boxes 5 and 6 to be considered as "about" with ...% more or less at Carrier's option.

/2/ Optional quantity indicated in Box 6 is declarable by Cargo Disponent.

/3/ Cargo loaded in the last voyage should correspond with full cargo capacity if the nominated vessel.

This provision is applicable also if yearly quotas for shipment are agreed.

3. Programme of shipments and nomination of tonnage

/1/ a^{x/} Shipments to be evenly spread.

Carrier shall nominate each vessel days ahead before expected readiness to load, stating her name, cargo quantity with 5% margin at Master's discretion, and laydays with days spread.

b^{x/} in accordance with the programme of shipments indicated in Box 14 Carrier shall nominate tonnage latest to of preceding month for the next month stating vessels name, cargo quantity with 5% margin at Master's discretion, and laydays with days spread.

c ^{x/} in accordance with the programme of shipments indicated in Box 14 Cargo Disponent shall advise carrier in writing or telex days before new month / quarter / or until agreed date / about is tonnage requirement for the next month/ quarter stating approximate loading date, loading and discharging ports / range / if same are not specified in Boxes 8 and 9.

Carrier shall nominate vessels as port notification given by Cargo Disponent within ... days after receipt of the said notification, possible nearest to the dates indicated by Cargo Disponent, stating vessel's name, cargo quantity with 5% margin at Master's discretion and laydays with Days spread.

^{x/} inapplicable alternative to be deleted

/2/ In case Cargo Disponent cannot accept nominated vessel owing to stem being not granted and new laydays are unacceptable by Carrier, the cargo quantity of the nominated vessel to be deducted from the balance of contracted quantity / or from yearly portion of contract /

4. Failure of nomination

Should carrier fail to nominate tonnage in due time, Cargo Disponent is entitled either to charter a substitute vessel on the market and to charge Carrier with the freight difference if any, or to with draw the quantity of innominate vessel from the balance of contract / or from yearly quota/. Cargo Disponent shall advice Carrier accordingly.

5. Missing of cancelling date

If the nominated vessel cannot reaching her cancelling date, carrier shall notify Cargo Disponent thereof without delay stating the probable date vessel's readiness to load. Cargo Disponent shall within days upon carrier's advice declare whether the shipment is maintained or cancelled. In case the shipment has been cancelled Cargo Disponent has the right to reduce

the contracted quantity accordingly or to agree with Carrier a new date of shipment.

6. Substitute vessel

Carrier has the right to substitute the nominated vessel not later than days before commencement of laydays by another vessel which should correspond to the size and position of substitute vessel.

7. Freight

/1/ The freight at the rate indicated in Box 15 shall be computed on the B/L quantity and shall be deemed as earned upon receipt of cargo and to be non-returnable vessel and/ or Cargo lost or not lost.

/2/ In case the currency in which freight is payable, is officially devalued or revalued between the date of signing of Bill of Lading and the date of payment, than all freight shall be automatically adjust accordingly.

/3/ Cargo Disponent is entitled to deduct from freight approximate D/A at loading and/ or discharging port/ unless Carrier has put the Agents in funds/ and brokerage due the Brokers.

/4/ In the event of default of punctual payment of freight as stated in Box 15 and if delay in payment exceeds over days, Carrier has the right to cancel shipments the remaining quantities under this contract.

Cargo Disponent is liable to carrier for loss of balance of contracted quantity.

/5/ Freight paid more than days after the due date shall bear interest at ... percent per month.

8. Demurrage/Despatch money

Cargo Disponent undertakes to settle demurrage or Carrier to settle dispatch money, as the case may be, at the rate indicated in Boxes 12 and 13, within ...

days after receipt of invoice supported by documents concerning time computation at loading/discharging ports.

In the event of any dispute in respect of the amount due, Parties to remit immediately the non-disputable part of demurrage/dispatch money and the balance to be settled after items in dispute had been clarified.

9. Lien

Carrier shall have a lien on the cargo for all claims under this Contract and costs of recovering same which lien can be imposed on the cargo in the voyage at Carrier's option even for the claims which concerned previous voyages.

10. Hindrances affecting performance

If in same particular periods the shipments by reason of restraint of authorities, strikes, prevailing ice situation or other cases of force majeure are prevented or delayed performance of Contract both Parties shall agree either cancellation of respective quantities from the contract or when outstanding voyages shall be performed at a later time.

11. War, hostilities

In the event of the outbreak of war or hostilities is affecting the shipments under this contract, the further performance of the contract to be suspended. Should such situation last longer than ...months/ or years/ , Cargo Disponent and Carrier shall has the right of cancelling the contract or unshipped quantities.

12. Liabilities

Each of the contracting Parties shall be entitled to damages for proved losses caused by breach of this Contract.

13. Assignment

Both Cargo Disponent and Carrier have the right to assign the benefit of this Contract only with the written consent of other Party. The assigning Party shall always remain responsible for the proper fulfillment of this Contract.

14. Arbitration and time bar

Any dispute arising during execution of this Contract shall be referred to arbitration or before the court of arbitration at the place where the Carrier has his principal place of business subject to the law and procedure applicable there. The Parties shall be discharged of any liability under the terms of this Contract unless the suit is brought within one year after delivery of the cargo carried on the vessel on which dispute has been arisen or within two years after delivery of the last cargo under this contract un case dispute is concerning execution of the Contract.

15. Bunker rise clause

16. Charter Party

Each voyage under this Contract shall be subject to the terms, conditions and exceptions of the attached Charter-Party are indicated in Box 17 which is to form an integral part of this Contract.

Part III

Special Provisions

/here should be inserted all extra provision referring to the contract and not to the Charter-Party. /

Agreed in - on 19 ...;

WHEREBY the Charterer undertakes to ship full and complete cargoes in the port/s/ enumerated beneath and to pay to the Carrier freight and/or other remunerations due to him in accordance with the terms of the Contract.

WHEREAS the Carrier undertakes to transport these cargoes to the agreed port/s/ of discharge in accordance with the terms of this Contract and to deliver the cargoes.

1. The Charterer:

/represented by: as agent/ .

2. The Carrier:

/represented by: as agent/ .

3. Cargo /total quantity, kind, other description and particulars/ :

4. Vessels:

a/ size: minimum maximum metric tons of cargo capacity,

b/ maximum draft feet inwater,

c/ type:

d/ class/not worse than/ or equivalent,

maximum age:.....years,

e/ special requirements/ as to outfit, their capacity, temperature, ventilation, min. number of hatches and their dimensions, number and capacity of holds or tanks etc. etc./ :

f/ minimum speed knots in good navigation conditions,

g/ flags/or elimination of flags/ :

Cfr. HOLWINSKI, J.T., «*Legal problems of Large Volume Contracts*», in «Journée d'études sur "Le transport maritime des grandes quantités en plusieurs voyages"», organisée par L'Institut du Droit International des Transports (IDIT), Rouen, Mai 1979.

5. Period of performance of transports:

- a/ the first vessel to be loadready between the and not later than 4.p.m.;
- b/ the last vessel to be loadready latest on to transport the last cargo parcel under this contract.

6. Loading port/s/

- a/ port/-s/, range of ports, number of loading places at each port/shifting expenses and time for Charterer's account/ ;
- b/ expected time of arrival / ETA-message/ to be communicated hours before vessel's arrival in roads of/first/ port of loading to:
- c/ loading time to count working hours after delivery of Captain's notice of ship's loadreadiness within office hours/also when ordered to wait off the port for loading berth/ ,
or/other solution/:

7. Discharging port/-s/

- a/ port /-s/, range of ports/when orders to be received/ , number of discharging places at each port/shifting expenses and time for Charterer's account/:
- b/ expected time of arrival / ETA-message/ to be communicated hours before vessel's arrival in roads of/first/ port of discharge to:
- c/ time to count working hours after delivery of Captain's notice of ship's readiness to delivery cargo /also when ordered to wait off the port for discharging berth/ or/other solution/:

8. Program of transports – Nomination of vessels by the Carrier:

- a/ quantities of cargo to be loaded per month/quarter ^x :
or alternatively
- b/ order and course of Charterer's notification of required shipments,
minimum running days ahead of required month/
fortnight/ decade of loading ^x :
- c/ other solution and way of programming transports:
- d/ the Carrier is obliged to nominate appropriate vessels/complying with
features enumerated in clause 4/ to perform the carriages in accordance
with the above program of transports, in the agreed periods. Failure in
this respect, not resulting from the faults of Charterer or from events of
a vis major character, shall give ground for claiming from the Carrier
damages caused directly thereby.

The claimed sum cannot be more than 50% of the freight for the amount of cargo not shipped because of the Carrier's failure to nominate appropriate vessels for the agreed periods.

9. Acceptance of vessels by the Charterer

- a/ each cargo parcel shall be transported by a vessel nominated by the Carrier according to clause 8 and thereupon accepted by the Charterer. The vessel is deemed to have been accepted of within 72 running hour of the receipt of the nomination the Charterer has not declared the nonacceptance.
- b/ should be Charterer no accept a so nominated vessel, or should he call off an already accepted ship at least days before expected time of arrival of that ship at the loading port, he will be obliged to pay to the Carrier deadfreight amounting 50% of the estimated freight the vessel in question. Impossibility of arranging stated or of preparing the cargo for the vessel in question is no excuse for the Charterer.

^x delete the inapplicable

c/ only if the nonacceptance of the vessel by the Charterer is the consequence of Carrier's failure to comply with all provisions of clauses 4, 5 and 8, the Charterer shall be free of this obligation.

In this case Charterer shall have the option to declare whether the amount of cargo, which the not accepted vessel was supposed to carry, is to be scratched from the total quantity or is to be carried by another substitute vessel at a later date.

10. Cargo for particular ship

Each cargo parcel / also the last one/ shall be a full and complete cargo for the nominate vessel. The approximate amount of such cargo shall be stated by the Carrier when nominating vessel.

There exact amount of cargo to be shipped /up to 5% more or less from the approximate amount/ shall be declared by the Carrier on giving definitive notice of ship's loadreadiness.

11. Delay of vessel and its consequences

Should the nominated vessel or her accepted substitute not arrive in the time agreed /cf. in the Confirmation of Individual Contract of Carriage/, whether anticipated or already existing, the Charterer shall have the right in his option:

- a/ to accept the vessel after the agree time, but adding 12 hours to the loading time for each full running day of delay / accumulative hours/; or
- b/ to cancel the particular Individual Contract of Carriage, without charging the Carrier with any damages and diminishing the global amount of cargo /stated in clause 3/by the amount of the cancelled vessel.
- c/ If the delay is due to damage or failure of the ship, of her machines or appliances requiring repairs in a ship yard, the carrier is nevertheless obliged to nominate a substitute vessel perform his contractual obligations in due time.

12. Loading and discharging rates

a/ time for loading shall be ascertained:

/as per loading scale, at a rate of Tons per working day, other way of assigning the time for various vessels

b/ time for discharging shall be:

c/ commencement of loading and discharging time as per clause 6c or 7c. The vessel must be effectively ready in all respect to receive/deliver the cargo before time counts. Hours only of working days to be counted; Saturdays not^x being considered to be working days.

d/ if the vessel is ordered to wait off the port for a loading/discharging berth, clause 6c or 7c to apply, but the time of moving thereafter from that place to the berth and of preparing the vessel for loading/discharging operations not to count.

13. Demurrage and dispatch money

a/ the demurrage rate is per 1 GRT of the vessel in question for 24 hours and pro rata for all time on demurrage.

b/ dispatch money is not^x due to the Charterer at a rate of one third of the demurrage rate for all time saved/taking into account i.a. also accumulative hours for missing the cancelling date/.

14. Freight

a/ freight shall be due to the Carrier at the rate of per ton of intaken /delivered^x quantity of cargo, after right and true delivery.

b/ the freight and other remunerations of the Carrier /as e.g. dead freight, demurrage, etc. /shall be computed taking as basis the exchange rate of the above mentioned currency equal to SDRs /Special Drawing Rights. On the day of payment, the sums which are doing to the Carrier shall be adjusted in accordance with the lasted reported exchange rate of the currency in SDRs published by the International Monetary Fund.

^x delete the inapplicable

c/ the freight shall be paid /when, in which way, where, on presentation of what documents etc./:

Other sums due to the Carrier will be paid within 8 working days of presentation on appropriate documents.

15. Arbitration and governing law

a/ any disputes arising out of this Contract, or of the individual contracts of carriage, which are an element of this contract, as well as out of bills of lading issued hereunder, shall be decided by arbitration in in accordance with the procedure in force at the place.

b/ the Contract, the individual contracts and bills of lading shall be governed by an interpreted according to the law of

c/ the Carrier's responsibility for cargo shall be determined according to the Brussels Convention on Bill of Lading in its 1968 version /Visby Rules/, also in relations with the Charterer.

d/ General Average shall be settled in by an adjuster appointed by the Carrier in accordance with the procedure, law and customs at that place, basing on the York-Antwerp Rules in their 1974 version.

16. Other conditions

/Tis is only an example, in case of concluding a large-volume-contract for the carriage of oil or its derivates/

a/ conditions of "Intertankvoy 76" C/P form, part II/with amendments/ shall be deemed to be incorporated in this Contract to such an extend as they do not interfere with stipulations of this Contract. The word "Owners" in these conditions to be understood as a synonym of Carrier.

b/ the "Intankbill 77" B/L to be used with/without^x back page conditions.

^x delete the inapplicable

C o n f i r m a t i o n

of INDIVIDUAL CONTRACT OF CARRIAGE concluded in the
framework, pursuant and in accordance with the
LARGE – VOLUME – CONTRACT / L–V–C

dated in
between as Chartered,
and as Carrier,

the vessel of GRT,
owner:, flag
has been nominated by the Carrier in accordance with the clauses 4 and 8
of the L-V-C and accepted by the Charterer for shipment of a full and
complete cargo of approximate Metric tons of the agreed
cargo /cf. clause 10 of the L-C-V-/,

not before 8 a.m., and
not later than 4 p.m. /time of
tendering Captain's notice of vessel's loadreadiness/.

Other particulars agreed additionally by the Parties regarding only this
Individual Contract:

For the Carrier

For the Charterer

Date

Date

TANKER CONTRACT OF AFFREIGHTMENT

Adopted by

PREAMBLE		1
This contract is made between		2
.....		3
hereinafter called "Owners", and		4
.....		5
hereinafter called "Charterers", for the carriage of a quantity per year of		6
minimum	metric/long tons	7
maximum	metric/long tons	8
in	option	9
from the range of		10
.....		11
to the range of		12
.....		13
in accordance with Clause F, over a period of	years, and	14
commencing from tendering notice of readiness for the first cargo nominated under Clause (B) below,		15
on the following terms:		16
 (A) SHIPMENTS		 17
Each shipment shall consist of:		18
Description of cargo:		19
.....		20
.....		21
Specific gravity/API:		22
.....		23
.....		24
Maximum number of grades for each lifting shall be		25
.....		26
Quantity per shipment:		27
minimum	metric/long tons	28
maximum	metric/long tons	29
in Owners' option.		30
 (B) SHIPPING PROGRAMME AND NOMINATION		 31
Within each year the shipments shall be fairly evenly spread.		32
.....		33
.....		34



Issued by
INTERTANKO,
 Distribution address:
 P.O. Box 7518 Skillebekk
 N-0205 Oslo
 Norway

Printing June 1994



Adopted by
 The Baltic and International
 Maritime Conference
 (BIMCO). Distribution
 address: 19 Kristianlagade,
 DK-2100 COPENHAGEN

Quarterly in advance Charterers shall advise Owners of their shipping programme and give their preferred dates for each loading, which Owners shall use their best endeavours to meet.	35 36
Owners shall give Charterers at least days notice of each loading with estimate of cargo intake, with days spread between laydays/cancelling. Such spread shall be narrowed to days, at the latest days prior to vessel's E.T.A. loading port.	37 38 39 40
At the same time Owners shall give sufficient information to fill in Part I of INTERTANKVOY 76 — including the nominated vessel's last two cargoes. In case the vessel will be able to load more than the quantity nominated for the voyage, Owners shall state whether the extra capacity may be made available to charterers.	41 42 43 44
(C) OVERLIFTING	45
If in the course of a contract year more cargo has been lifted than is provided for in the Preamble, such overlifting shall have no bearing upon the quantities to be carried under this Contract.	46 47
(D) SHORTLIFTING	48
If it appears that by the end of a contract year less cargo will have been lifted than agreed to, the party not responsible for the shortlifting shall, until the year is out, have the option to add the cargo not so lifted to the quantity agreed for the next year. Such option must be exercised by written notice. In respect of shortlifting in the final contract year, the option can only be exercised for loading within the quantity limits provided in Clause (A) above, and only for shipment within the first months after the end of the final year.	49 50 51 52 53 54
Whether or not any such option is exercised, no claim which the parties may, for any reason, have against each other shall be prejudiced thereby.	55 56
(E) VESSELS	57
Owners may use vessels of the following description:	58
Owned, managed or chartered by Owners	59
.....	60
Flags	61
Age, maximum years at time of nomination.	62
Size between and dwt. (metric/long tons of 2240 lbs)	63 64
Classed	65
Length overall not exceeding	66
Beam extreme not exceeding	67
Draft not exceeding	68

Heating coils capable of maintaining the temperature of the cargo when loaded, but not in excess of	69
..... degrees Fahrenheit/Centigrade.	70
Internal tank coating	71
Aggregate pumping capacity: Not less than	72
.....m ³ /tons fresh water per hour against a back-pressure of	73
.....kg/sq.cm/lb/sq.in at vessel's cargo manifold.	74
Derricks: Two each with a safe working load of at least	75
tons for lifting hoses to vessel's manifolds.	76
Other particulars:	77
.....	78
.....	79
.....	80
.....	81
.....	82
 (F) LOADING/DISCHARGING RANGE	 83
Always provided that the voyage can be safely undertaken by vessels as described in clause E above, and that depth of water allows such vessels to reach and leave places of loading and discharging and be always safely afloat:	84
	85
	86
Loading shall be at maximum 2 safe ports/places in the range of	87
.....	88
excluding	89
.....	90
Discharging shall be at maximum 2 safe ports/places in the range of	91
.....	92
excluding	93
.....	94
 (G) FREIGHT	 95
Freight rate shall be	96
..... per cent of the applicable rate of	97
Worldscale in force at the date of commencement of loading for each voyage, and all other	98
terms of Worldscale then in force shall apply.	
Freight shall be due and payable:	99
At the time of	100
to	101
..... (Bank and place)	
Account No.	102
To the credit of	103
.....	104
 (H) DEMURRAGE	 105
Demurrage rate shall be	106
..... per cent of the applicable	107
rate of Worldscale in force at the date of commencement of loading for each voyage, and all	108
other terms of Worldscale then in force shall apply.	

If the vessel is carrying a part cargo under this contract, demurrage shall be based on bill of lading quantity plus	metric/long tons of 2240 lbs.	109 110
As soon as the documents and information relating to loading and discharging operations and necessary for calculation of demurrage are available, Owners shall invoice their claim, enclosing copies of such documents. Owners and Charterers shall both have a duty to co-operate in disclosing the documents and information without delay. Demurrage incurred shall be payable by Charterers on receipt of Owners' invoice		111 112 113 114 115
(I) LATE PAYMENT OF FREIGHT AND DEMURRAGE		116
(a) Interest: Freight received after the due date shall bear interest at	per cent per month. Demurrage received later than 2 months after the receipt of Owner's invoice shall bear interest at the same rate which shall be calculated from the date of the Owners' invoice.	117 118 119 120
(b) Cancelling: If Charterers have failed to pay freight when due, Owners may give Charterers notice that unless they pay within 144 running hours of receipt of Owners' notice, the Owners shall be entitled to cancel the remaining quantities under this contract. This option must be exercised during the first two weeks after the expiry of the said hours.		121 122 123 124
(c) Suspension: As long as any freight or undisputed demurrage under this contract is due but not paid, Owners shall not be obliged to:		125 126
(i) nominate further tonnage hereunder,		127
(ii) let vessel proceed to loading or discharging port,		128
(iii) load or receive cargo for shipment,		129
(iv) issue bills of lading for any cargo received or loaded, or		130
(v) discharge or deliver cargo.		131
Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall count as laytime or as time on demurrage. Charterers shall hold Owners harmless in respect of any third party claims arising from such suspension.		132 133 134
(d) Liability: Whether or not Owners exercise their rights under (b) or (c), no claim they may for any reason have on Charterers shall be prejudiced thereby.		135 136
(e) Lien: Owners shall have a lien on all cargoes carried hereunder for all claims and costs of recovering same.		137 138
(J) CHARTERERS' OPTION OF CANCELLING FOR LATE ARRIVAL		139
Cancelling for late arrival shall have effect for the voyage in question only. However, if Charterers have exercised their option to cancel on three or more occasions, they shall on the third or any subsequent occasion have the right to cancel the remaining part of this contract.		140 141 142
Whether or not Charterers exercise their option of cancelling, no claim they may for any reason have on Owners shall be prejudiced thereby.		143 144

(K)	WAR CANCELLATION	145
	In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: The United Kingdom, The United States of America, France, Japan, The Union of Soviet Socialist Republics, The People's Republic of China and	146
	..... either party may cancel this Contract.	147
		148
		149
		150
(L)	CHARTER PARTY INCORPORATED	151
	Each voyage under this contract shall be performed subject to the terms of INTERTANKVOY 76, Part II, as attached. Furthermore, Part I of INTERTANKVOY 76 shall be filled in for each voyage.	152
		153
		154
	In the event of a conflict between the terms of the voyage charter party and the present Contract of Affreightment, the latter shall prevail.	155
		156
(M)	RESPONSIBILITY	157
	Responsibility for any failure of delay in performance of this Contract and Charter Parties for voyages hereunder shall be subject to Clause 25 of INTERTANKVOY 76, Part II.	158
		159
(N)	COMMISSION	160
	A commission on freight, deadfreight and demurrage of per cent shall be payable by Owners to Brokers	161
	.....	162
	.....	163
	and fall due when Owners receive payment. Should the parties agree to cancel this Contract, Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission based on an estimate of gross freight earnings for the remaining period, up to a maximum of one year.	164
		165
		166
(O)	GOVERNING LAW AND ARBITRATION	167
	This contract shall be governed by English law.	168
	Any dispute arising under the contract or the charter parties hereunder shall be decided by arbitration in London in accordance with INTERTANKVOY 76, Clause 32.	169
		170
	Even when a form of charter party other than Part II of INTERTANKVOY 76 is agreed to be incorporated herein, the above provisions as to governing law and arbitration shall prevail.	171
		172
(P)	NAME AND ADDRESS FOR NOTICES	173
	(To be inserted where applicable)	174
	To Owners	175
	.....	176
	(address)	177
	.....	178
	(telegraphic address) (telex)	179
	To Charterers	180
	.....	181
	(address)	182
	.....	183
	(telegraphic address) (telex)	184

(Q) SPECIAL PROVISIONS	185
Special provisions	186
	187
	188
	189
	190
	191
	192
	193
	194
	195
	196
	197
	198
	199
	200
	201
	202
	203
	204
	205
	206
	207
	208
	209
	210
	211
	212
	213
	214
	215
	216
	217
	218
	219
	220
	221
	222
	223
	224
	225
	226
	227
	228
	229
	230
	231
	232

OWNERS

CHARTERERS

U.S. Senate COGSA '99 (September 24, 1999)
106th CONGRESS
1st Session

S. _____,

To revise the Carriage of Goods by Sea Act, and for other purposes

IN THE SENATE OF THE UNITED STATES

September ____, 1999

Mr. _____ (for himself, Mr. _____, and Mr. _____)

introduced

the following bill; which was read twice and referred to the Committee on

A BILL

To revise the Carriage of Goods by Sea Act, and for other purposes.

Be it enacted by the Senate and House of Representatives of the United States of America in Congress assembled,

SECTION 1. SHORT TITLE; TABLE OF SECTIONS.

SHORT TITLE.--This Act may be cited as the "Carriage of Goods by Sea Act of 1999".

TABLE OF SECTIONS.--The table of sections for this Act is as follows:

Sec. 1. Short title; table of sections.

Sec. 2. Definitions.

Sec. 3. Application of Act.

Sec. 4. Rights and liabilities under other laws.

Sec. 5. Duties and rights of carrier.

Sec. 6. Responsibilities of carrier and ship.

Sec. 7. Contracts of carriage.

Sec. 8. Weight of bulk cargo.

Sec. 9. Rights and immunities of carrier and ship.

Sec. 10. Surrender of rights; increase of liability; general average.

Sec. 11. Special agreement as to particular goods.

Sec. 12. Notice of loss or damage.

Sec. 13. Statute of limitations.

Sec. 14. Discrimination between competing shippers.

Sec. 15. Repeal of 1936 Act.

Sec. 16. Application of bills of lading rules to inbound goods.

Sec. 17. Effective date.

SEC. 2. DEFINITIONS.

- IN GENERAL.--When used in this Act:
 - CARRIER.--The term "carrier" means a contracting carrier, a performing carrier, or an ocean carrier.
 - CONTRACTING CARRIER.--The term "contracting carrier" means the party who enters into a contract of carriage with a shipper of goods.
 - PERFORMING CARRIER.--The term "performing carrier" means --
 - IN GENERAL.-- The term "performing carrier" means a person-- that performs, undertakes to perform, or procures to be performed any of a contracting carrier's responsibilities under a contract of carriage; but

U.S. Senate proposed COGSA '99

- only to the extent that the person described in clause acts, either directly or indirectly, at the request of, or under the supervision or control of, a contracting carrier, regardless of whether that person is a party to, identified in, or has legal responsibility under the contract of carriage.
- EXCLUSION. -- Notwithstanding subparagraph (A), the term "performing carrier" does not include any person (other than the contracting carrier) that --
 - is retained by the shipper or consignee; or
 - is an employee, servant, agent, contractor, or subcontractor of a person retained by the shipper or consignee.
- OCEAN CARRIER.--The term "ocean carrier" means a performing carrier that owns, operates, or charters a ship used in the carriage of goods by sea.
- CONTRACT OF CARRIAGE.--
 - IN GENERAL.--The term "contract of carriage" means--
 - a contract for the carriage of goods either by sea or partially by sea and partially by one or more other modes of transportation, including a bill of lading (or similar document), whether negotiable or non-negotiable and whether printed or electronic; and
 - a bill of lading (or similar document), whether negotiable or non-negotiable and whether printed or electronic, arising under or pursuant to a charter party from the moment at which it regulates the relations between a carrier and the holder of the bill of lading or other contract.
 - CERTAIN CONTRACTS EXCLUDED.--The term "contract of carriage" does not include--
 - contracts for transportation in domestic trade exclusively on the Great Lakes, rivers, or other inland waters, or the intracoastal waterways;
 - charter parties, contracts of affreightment, and similar agreements that are functionally equivalent; or
 - towage agreements.
 - SPECIAL RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING.--An electronic bill of lading may be used in accordance with procedures agreed upon by the parties to the bill.
- GOODS.--The term "goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever, except live animals.
- SHIP.--The term "ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- CARRIAGE OF GOODS.--The term "carriage of goods" covers the period from the time goods are received by a carrier to the time they are delivered by a carrier to a person authorized to receive them.
- SHIPPER.--The term "shipper" means--
 - the person by whom, in whose name, or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a contracting carrier; and
 - any person by whom, in whose name, or on whose behalf the goods are delivered to a carrier under a contract of carriage.

U.S. Senate proposed COGSA '99

- SERVICE CONTRACT.--The term "service contract" has the meaning given that term by section 3(21) of the Shipping Act of 1984 (46 U.S.C. App. 1702(21)).
- UNITED STATES.--The term "United States" has the meaning given that term by section 2101(44) of title 46, United States Code.
- SPECIAL RULE FOR ELECTRONIC COMMUNICATION.-- Whenever in this Act a notice, claim, or other communication is required to be made in writing, it may be transmitted in written form on paper or transmitted by an electronic medium, including electronic data interchange and other computerized media of transmission.

SEC. 3. APPLICATION OF ACT.

- IN GENERAL.--This Act applies to any contract of carriage covering transportation to or from the United States.
- APPLICATION TO CERTAIN MOTOR CARRIER AND RAIL CARRIER SERVICES.--This Act does not apply to a claim against an interstate or foreign motor carrier, or a rail carrier, that is not a contracting carrier to the extent that the claim relates only to motor carrier services or rail carrier services, respectively.Â This subsection does not prohibit any extension of rights to a motor or rail carrier by a contract of carriage nor does it adversely affect, or void, any rights so extended.
- APPLICATION IN ACTIONS AGAINST CARRIER OR SHIP.--The defenses and limitations of liability provided for in this Act and the responsibilities imposed by this Act apply in any action against a carrier or a ship for loss of, for damage to, or in connection with goods covered by a contract of carriage without regard to --
 - the form or theory of the action; or
 - the court or other tribunal in which the action is brought.
- REMEDIES.--The remedies available under this Act constitute the complete and exclusive remedy against a carrier for loss of, for damage to, or in connection with goods covered by a contract of carriage.
- ADMIRALTY JURISDICTION.--This Act provides an independent basis for admiralty jurisdiction.

SEC. 4. RIGHTS AND LIABILITIES UNDER OTHER LAWS.

- This Act does not affect the rights and obligations of a carrier under--
 - sections 4281 through 4289 of the Revised Statutes of the United States (46 U.S.C. App. 181 et seq.);
 - the Shipping Act, 1916 (46 U.S.C. App. 801 et seq.);
 - the Shipping Act of 1984 (46 U.S.C. App. 1701 et seq.); or
 - any other law of the United States relating to the limitation of liability of the owners of seagoing vessels.

SEC. 5. DUTIES AND RIGHTS OF CARRIER.

- IN GENERAL.--A carrier is subject to the responsibilities and liabilities under this Act, and entitled to the rights and immunities provided by this Act, for receiving, loading, handling, stowage, carriage, custody, care, discharge, and delivery of goods under a contract of carriage.
- CONTRACTING CARRIERS.--A contracting carrier is subject to those responsibilities and liabilities, and entitled to those rights and immunities, for the entire period covered by its contract of carriage.
- PERFORMING CARRIERS.--A performing carrier is subject to those responsibilities and liabilities, and entitled to those rights and immunities --

- during the period between the time it receives the goods, or takes them in charge, and the time it relinquishes control of the goods under the contract of carriage; and
- at any other time to the extent that it is participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

SEC. 6. RESPONSIBILITIES OF CARRIER AND SHIP.

- IN GENERAL.--A contracting carrier and an ocean carrier shall each exercise due diligence before and at the beginning of a voyage --
 - to make the ship seaworthy;
 - to man, equip, and supply the ship properly; and
 - to make the holds, refrigerating and cooling chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for the reception, carriage, and preservation of the goods.
- RECEIPT, HANDLING, AND DELIVERY OF GOODS.--A carrier (as defined in section 2(a)(1)) shall, properly and carefully, receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, discharge, and deliver goods.

SEC. 7. CONTRACTS OF CARRIAGE.

- ISSUANCE.==After a carrier receives goods into its charge, a contracting carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a contract of carriage in the form of ==
 - a negotiable bill of lading; or
 - if the shipper agrees, a non-negotiable bill of lading.
- CONTRACT TO STATE APPLICATION OF ACT.==A contract of carriage issued under subsection (a) covering a shipment of goods from a port of the United States shall contain a statement that the contract is subject to the provisions of this Act.
- CONTENTS.==
 - IN GENERAL.==A contract of carriage issued under subsection (a) shall ==
 - describe the apparent order and condition of the goods at the time a carrier receives them from the shipper (and an on-board contract of carriage shall also describe the condition of the goods at the time they are loaded on board the ship or other mode of transportation);
 - show the leading marks necessary for identification of the goods, as furnished in writing by a shipper before a carrier receives the goods, stamped or otherwise shown clearly==
 - upon uncovered goods; or
 - on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage; and
 - show the number of packages or pieces, or the quantity or weight, as furnished in writing by the shipper.
 - LIMITATION.==A contracting carrier is not required to state or show any marks, number, quantity, or weight information that a carrier has reasonable ground to suspect does not accurately represent the goods actually received, or which a carrier has no reasonable means of checking.
- STATEMENT AS PRIMA FACIE EVIDENCE.==Except as provided in subsections (e), (f), and (g), a contract of carriage issued by or on behalf of a carrier is prima facie evidence of the receipt by that carrier of the goods described in the contract.

- QUALIFIED STATEMENT FOR NON-CONTAINER GOODS.==
 - IN GENERAL.==If ==
 - a contracting carrier issues a contract of carriage for non-containerized goods stating any marks, number, quantity, or weight information furnished by the shipper or its agents; and
 - the carrier can demonstrate that no carrier had a reasonable means of checking this information before the contract of carriage was issued,then the carrier may qualify the statement of marks, number, quantity, or weight information in writing in a manner that indicates that no carrier has verified its accuracy. The qualification may be made in the form of an expression such as "said to contain" or "shipper's weight, load, and count", or other expression of qualification that effectively indicates that no carrier has verified the accuracy of the statement of marks, number, quantity, or weight information.
 - QUALIFIED STATEMENT NOT PRIMA FACIE EVIDENCE.== A statement qualified under paragraph (1)==
 - is not prima facie evidence that a carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage; and
 - does not preclude the carrier from proving that no carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage.
 - EXCEPTIONS.==Paragraph (2) does not apply if==
 - the carrier was not entitled to qualify the statement under paragraph (1); or
 - a person relying on the statement proves that the carrier did not act in good faith when issuing the contract of carriage.
- QUALIFIED STATEMENT OF MARKS, NUMBER, OR QUANTITY FOR CONTAINER GOODS. ==
 - IN GENERAL.==If==
 - a contracting carrier issues a contract of carriage stating any marks, number, or quantity information furnished by the shipper or its agents for goods shipped in a container loaded and sealed by the shipper or its agents; and
 - the carrier can demonstrate that no carrier verified the container's contents before the contract of carriage was issued, then the carrier may qualify the statement of marks, number, or quantity in writing in a manner that indicates that no carrier has verified its accuracy. The qualification may be made in the form of an expression such as "said to contain" or "shipper's load, stow, and count", or other expression of qualification that effectively indicates that no carrier has verified the accuracy of the statement of marks, number, or quantity.
 - QUALIFIED STATEMENT NOT PRIMA FACIE EVIDENCE.==If a carrier delivers the container intact and undamaged with the seal intact and undamaged, then a statement specifying any marks, number, or quantity in the contract of carriage that has been qualified under paragraph (1)==
 - is not prima facie evidence that a carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage; and

U.S. Senate proposed COGSA '99

- does not preclude the carrier from proving that no carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage.
- EXCEPTIONS.==Paragraph (2) does not apply if==
 - the carrier was not entitled to qualify the statement under paragraph (1); or
 - a person relying on the statement proves that the carrier did not act in good faith when issuing the contract of carriage.
- QUALIFIED STATEMENT OF WEIGHT FOR CONTAINER GOODS.==
 - IN GENERAL.==If==
 - a contracting carrier issues a contract of carriage stating the weight of goods shipped in a container loaded and sealed by the shipper or its agents, or the weight of the container including the goods; and
 - the carrier can demonstrate that no carrier weighed the container before the contract of carriage was issued,then the carrier may qualify the statement of weight in writing with an express statement that the container has not been weighed.
- QUALIFIED STATEMENT NOT PRIMA FACIE EVIDENCE.==If a carrier delivers a container intact and undamaged with the seal intact and undamaged, then a statement of weight in the contract of carriage that has been qualified under paragraph (1)==
 - is not prima facie evidence that a carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage; and
 - does not preclude the carrier from proving that no carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage.
- EXCEPTIONS.==Paragraph (2) does not apply if==
 - a contracting carrier and the shipper agreed in writing before a carrier received the goods for shipment that the carrier would weigh the container;
 - the carrier was not entitled to qualify the statement under paragraph (1); or
 - a person relying on the statement proves that the carrier did not act in good faith when issuing the contract of carriage.
- RELIEF-FROM-LIABILITY CLAUSES.==
 - IN GENERAL.==Any provision in a contract of carriage relieving a carrier or ship from liability for loss of, for damage to, or in connection with goods from negligence, fault, or failure in the duties and obligations under this Act, or reducing such liability otherwise than as provided in this Act, is unenforceable as contrary to public policy.
 - INSURANCE.==A benefit-of-insurance clause in favor of a carrier, or similar clause, shall be considered, for purposes of paragraph (1), to be a provision relieving a carrier from liability.
- FOREIGN FORUM PROVISION.==
 - APPLICATION.==This subsection applies to==
 - a contract of carriage or other agreement entered into after the date of enactment of this Act governing a claim under this Act; and
 - a contract of carriage or other agreement entered into before the date of enactment of this Act governing a claim under this Act if the claim arose after that date.
 - IN GENERAL.== Notwithstanding a provision in a contract of carriage or other agreement to which this subsection applies that specifies a

U.S. Senate proposed COGSA '99

foreign forum for litigation or arbitration of a dispute to which this Act applies, a party to the contract or agreement, at its option, may commence such litigation or arbitration in any appropriate forum in the United States if one or more of the following conditions exists:

- The port of loading or the port of discharge is, or was intended to be, in the United States.
- The place where the goods are received by a carrier or the place where the goods are delivered to a person authorized to receive them is, or was intended to be, in the United States.
- The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant is in the United States.
- The place where the contract was made is in the United States.
- A forum specified for litigation or arbitration under a provision in the contract of carriage or other agreement is in the United States.
- SUBSEQUENT AGREEMENT OF PARTIES.==Nothing in this subsection precludes the parties to a dispute involving a claim under a contract of carriage or other agreement to which this subsection applies from agreeing to resolve the dispute by litigation or arbitration in a foreign forum if that agreement is executed after the claim arises.
- NONAPPLICATION TO SERVICE CONTRACTS.==Neither subsection (h) nor of this section applies to a provision of a service contract to the extent that the provision affects only the rights and liabilities of the parties who entered into the service contract.
- SHIPPED CONTRACTS OF CARRIAGE.==
 - ISSUED ON REQUEST.==After goods are loaded onto a ship or other mode of transportation, the contracting carrier shall issue a shipped contract of carriage if such a contract is requested by the shipper.
 - SURRENDER OR ANNOTATION OF PREVIOUS CONTRACT.==If the shipper has received a contract of carriage for the goods issued before they were loaded onto the ship or other mode of transportation, then==
 - the shipper shall surrender that contract to the contracting carrier in exchange for the shipped contract of carriage; or
 - the contracting carrier, at its option, may annotate that contract by noting==
 - the name of the ship or other mode of transportation upon which the goods have been shipped; and
 - the date on which the goods were shipped.

A contract annotated under subparagraph (B) shall be deemed to be a shipped contract of carriage.

SEC. 8. WEIGHT OF BULK CARGO.

- If, under the customs of any trade, the weight of any goods in bulk inserted in a contract of carriage is a weight ascertained or accepted by a third party other than a shipper or a carrier and the fact that the weight is so ascertained or accepted is stated in the contract of carriage, then--
 - the contract of carriage is not prima facie evidence against a carrier of the receipt of goods of that weight; and
 - the accuracy of that weight at the time of shipment shall not be deemed to have been guaranteed by a shipper.

SEC. 9. RIGHTS AND IMMUNITIES OF CARRIER AND SHIP.

U.S. Senate proposed COGSA '99

- LOSS OR DAMAGE FROM UNSEAWORTHINESS.-- Neither a carrier nor a ship is liable for loss or damage from unseaworthiness unless the loss or damage is caused by a failure on the part of the carrier to exercise the due diligence required by section 6(a).
- BURDEN OF PROOF.--If it is proved in an action that loss or damage resulted from unseaworthiness, then the burden of proving due diligence is on the carrier or other person asserting no liability under subsection (a) of this section.
- SPECIFIC EXCEPTIONS FROM LIABILITY.--
 - IN GENERAL.--Neither a carrier nor a ship is responsible for loss or damage from--
 - perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
 - an act of God;
 - an act of war;
 - an act of public enemies;
 - the arrest or restraint of princes, rulers, or people, or seizure under legal process;
 - quarantine restrictions;
 - an act or omission of the shipper or owner of the goods, its agent, or representative;
 - strikes, lockouts, stoppage, or restraint of labor from whatever cause, except that this paragraph does not relieve a carrier from responsibility for its own acts;
 - riots or civil commotions;
 - saving, or attempting to save, life or property at sea;
 - wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
 - insufficiency of packing;
 - insufficiency or inadequacy of marks;
 - latent defects not discoverable by due diligence; or
 - any other cause arising without the fault or privity of the carrier claiming the benefit of the exception under this paragraph, and without the fault or neglect of its agents or servants.
 - FIRE ON A SHIP.--Neither an ocean carrier nor a ship is responsible for loss or damage from fire on a ship unless the fire was caused by the ocean carrier's fault or privity, with respect to a fire on a ship that it furnished. A contracting carrier is not responsible for loss or damage from fire on a ship unless the fire was caused by the contracting carrier's actual fault or privity.
- BURDENS OF PROOF IN CERTAIN ACTIONS.--
 - NONSPECIFIC EXCEPTION.--In an action for loss or damage in which a carrier seeks to establish no liability under subsection (c)(1)(O), the burden of proof is on the carrier to show that neither its fault or privity, nor the fault or neglect of its agents or servants, contributed to the loss or damage.
 - NEGLIGENCE IN NAVIGATION OR MANAGEMENT.--In an action for loss or damage in which a party alleges that the master, mariner, pilot, or servants of an ocean carrier were negligent in the navigation or management of a ship, the burden of proof is on that party to prove negligence in the navigation or management of the ship.
- ALLOCATION OF DAMAGES.--

U.S. Senate proposed COGSA '99

- IN GENERAL.--If loss or damage is caused in part by a breach of a carrier's obligations, or the fault or neglect of a carrier, and in part by one or more of the exceptions described in subsection (c), then the carrier or ship is--
 - liable for the loss or damage to the extent that the party seeking to recover for the loss or damage proves that it is attributable to that breach, fault, or neglect; and
 - not liable for the loss or damage to the extent the carrier proves that it is attributable to one or more of those exceptions.
- INSUFFICIENT EVIDENCE.--If there is no evidence upon which the trier of fact in an action for loss or damage can base a determination of the extent to which the loss or damage is attributable under paragraph (1), and a carrier or ship is found liable for an undetermined portion of such loss or damage, then the aggregate liability of all the carriers and ships is one-half of the loss or damage.
- SHIPPER'S LIABILITY.--
 - IN GENERAL.--A shipper is not responsible for loss or damage sustained by a carrier or a ship from any cause without the act, fault, or neglect of the shipper, its agents, or its servants.
 - SHIPPER'S GUARANTEE OF ACCURACY.--A shipper is deemed to have guaranteed to each carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity, and weight furnished by the shipper, and shall indemnify any carrier against loss, damage, and expense arising or resulting from inaccuracy. The right of a carrier to indemnity under this paragraph does not limit the responsibility or liability of a carrier to any person other than the shipper.
- DEVIATIONS.--
 - IN GENERAL.--Neither a carrier nor a ship is liable for damage or loss from--
 - a deviation to save or attempt to save life or property at sea; or
 - any reasonable deviation.
 - UNREASONABLE DEVIATIONS.--For purposes of this Act--
 - LOADING AND UNLOADING.--A deviation for the purpose of loading or unloading cargo or passengers is, prima facie, not a reasonable deviation.
 - EFFECT OF UNREASONABLE DEVIATION.--An unreasonable deviation constitutes a breach of a carrier's obligations under this Act, and the remedies for such a breach shall be determined exclusively under this Act.
- LIMITATIONS ON LIABILITY.--
 - IN GENERAL.--Except as provided in paragraph (3), the aggregate liability of all carriers and their ships for loss of, for damage to, or in connection with goods under a contract of carriage may not exceed the higher of--
 - 666.67 Special Drawing Rights (as defined by the International Monetary Fund) per package; or
 - 2 Special Drawing Rights (as so defined) per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.
 - SPECIAL RULE FOR CONSOLIDATED GOODS.--If a container, pallet, or similar article of transport is used to consolidate goods, the

number of packages enumerated in the contract of carriage as packed in the article of transport shall be deemed to be the number of packages for purposes of paragraph (1)(A). Except as provided in the preceding sentence, such an article of transport shall be considered to be the package for such purposes.

- EXCEPTIONS.--
 - DECLARED VALUE.--Paragraph (1) does not apply if the nature and value of the goods have been declared by the shipper before shipment and the declaration is contained in the contract of carriage, but the declaration shall be only prima facie evidence of the nature and value of the goods.
 - AGREEMENT ON GREATER LIMIT.-- Paragraph (1) does not apply if the contracting carrier and the shipper agree on a greater amount as the maximum liability of the carrier and its ship for loss or damage. Any such agreement is binding only on the parties who entered into the agreement.
 - SERVICE CONTRACTS.--Notwithstanding paragraph (1), the parties to a service contract may agree to a greater or lesser amount as the maximum liability of those parties for such loss or damage.
 - CERTAIN CULPABLE ACTS OR OMISSIONS OF CARRIER.-- Paragraph (1) does not apply if it is proved that the loss or damage resulted from--
 - an act or omission of the carrier, within the privity or knowledge of the carrier, done with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result; or
 - an unreasonable deviation if the carrier knew, or should have known, that the deviation would result in such loss or damage.
 - LIABILITY CAP.--Neither a carrier nor a ship is liable for more than the amount of loss or damage sustained.
 - MISSTATEMENT BY SHIPPER.--Neither a carrier nor a ship is liable for loss of, for damage to, or in connection with goods if the nature or value of the goods was knowingly and fraudulently misstated by the shipper in the contract of carriage.
 - BENEFIT OF LIABILITY LIMITATION SEPARATELY DETERMINED.--The loss by a carrier of the benefit of a limitation on liability under paragraph (3)(D) does not affect the application of that limitation to any other carrier.
- INFLAMMABLE, EXPLOSIVE, OR DANGEROUS CARGO.--
 - CARRIAGE WITH KNOWING CONSENT.--If--
 - a carrier has consented to the carriage of goods of an inflammable, explosive, or dangerous nature with knowledge of their nature and character; and
 - the goods become a danger to the ship or cargo, then the carrier may land the goods at any place, destroy them, or render them innocuous without liability except to general average, if any.
 - CARRIAGE WITHOUT KNOWING CONSENT.--If--
 - a carrier has consented to the carriage of goods of an inflammable, explosive, or dangerous nature without knowledge of their nature and character; and

- the goods become a danger to the ship or cargo, then the carrier may land the goods at any place, destroy them, or render them innocuous without compensation of the shipper for the damage or loss. The shipper is liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from the shipment of those goods.

SEC. 10. SURRENDER OF RIGHTS; INCREASE OF LIABILITY; GENERAL AVERAGE.

- IN GENERAL.--A carrier may surrender its rights and immunities, or increase its responsibilities and liabilities, under this Act, in whole or in part, under the terms of any contract. Any such contract shall be binding only on the parties who entered into it.
- GENERAL AVERAGE PROVISIONS.--A contract of carriage may contain any lawful provision regarding general average.

SEC. 11. SPECIAL AGREEMENT AS TO PARTICULAR GOODS.

- IN GENERAL.--A contracting carrier and a shipper may enter into any agreement for the shipment of particular goods setting forth--
 - the responsibilities and liabilities of the carrier for the goods;
 - the rights and immunities of the carrier with respect to the goods;
 - the obligations of the carrier as to seaworthiness (to the extent that the stipulation regarding seaworthiness is not contrary to public policy);
 - the care or diligence of their servants or agents for receiving, loading, handling, stowage, carriage, custody, care, discharge, and delivery of the goods carried by sea.
- LIMITATION.--Subsection (a)--
 - applies to shipments where the character or condition of the property to be carried, or the circumstances, terms, and conditions under which the carriage is to be performed, reasonably justify a special agreement under subsection (a); and if--
 - no bill of lading is issued; and
 - the terms agreed upon are contained in a receipt that is a nonnegotiable document, marked as such; but
 - does not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade.

SEC. 12. NOTICE OF LOSS OR DAMAGE.

- IN GENERAL.--Unless notice of loss or damage and the general nature of the loss or damage is given in writing to the contracting carrier or its agent or to the performing carrier making the delivery or its agent--
 - before or at the time of the delivery of the goods to the person entitled to receive them under the contract of carriage; or
 - within 3 days after the delivery if the loss or damage is not apparent on delivery,then the delivery is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the contract of carriage.
- NOTICE BY ENDORSEMENT.--Notice of loss or damage by endorsement on the receipt for goods by the person taking delivery constitutes notice in writing for purposes of subsection (a).
- WAIVER OF NOTICE-IN-WRITING REQUIREMENT.-- Notice of damage or loss need not be given in writing if the state of the goods at the time of their receipt is the subject of joint survey or inspection.

- REASONABLE ACCESS.--The carriers and the person who receives goods shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying loss of, or damage to, delivered goods, including joint surveys where appropriate.

SEC. 13. STATUTE OF LIMITATIONS.

- SUITS.--A carrier or ship is discharged from liability for loss of, for damage to, or in connection with goods unless suit is brought within 1 year after the date on which the goods were delivered or should have been delivered. The failure to give notice of loss or damage, either apparent or concealed, does not affect or prejudice any party's right to bring suit within that 1-year period.
- ARBITRATION.--If a contract of carriage provides for arbitration, then a carrier or ship is discharged from liability for loss of, for damage to, or in connection with goods unless the arbitration proceeding is commenced, or suit is brought, within 1 year after the date on which the goods were delivered or should have been delivered.
- ACTIONS FOR CONTRIBUTION OR INDEMNITY.-- Notwithstanding subsections (a) and (b), an action for contribution or indemnity may be brought by a carrier against any other party to a transaction within 3 months after a judgment is entered against that carrier or a settlement is concluded by that carrier.

SEC. 14. DISCRIMINATION BETWEEN COMPETING SHIPPERS.

It is expressly stated to be the intent of the Congress that nothing in this Act may be construed to permit a common carrier by water to discriminate between competing shippers similarly placed in time and circumstances--

- with respect to their right to demand and receive bills of lading subject to the provisions of this Act;
- when issuing contracts of carriage--
 - in surrendering any of the carrier's rights and immunities; or
 - in increasing any of the carrier's responsibilities and liabilities,
 - under section 10 of this Act; or
- in any other way prohibited by the Shipping Act, 1916 (46 U.S.C. App. 801 et seq.) or the Shipping Act of 1984 (46 U.S.C. App. 1701 et seq.).

SEC. 15. REPEAL OF 1936 ACT.

The Carriage of Goods By Sea Act (46 U.S.C. App. 1300 et seq.) is repealed.

SEC. 16. APPLICATION OF BILLS OF LADING RULES TO INBOUND GOODS.

- IN GENERAL.--Chapter 801 of title 49, United States Code, applies to any contract of carriage that is subject to this Act.
- APPLICATION TO INBOUND GOODS.--Notwithstanding section 80102 of title 49, United States Code, chapter 801 of that title (except for section 80116 of that title) shall be applied to any contract of carriage that covers a shipment of goods from a place in a foreign country to a place in the United States in the same manner as that chapter applies to a bill of lading for the transportation of goods from a place in a State to a place in a foreign country.
- APPLICATION WITH CHAPTER 801 OF TITLE 49.--If the application of any provision of this Act to any person or circumstance to which this Act applies conflicts with the application of any provision of chapter 801 of title 49, United States Code, to that person or circumstance, then the provision of this Act shall be applied instead of the provision of that chapter.

SEC. 17. EFFECTIVE DATE.

This Act shall take effect 90 days after the date of enactment and shall apply to goods received for shipment after that effective date.

1. Shipbroker	THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) STANDARD SLOT CHARTER PARTY CODE NAME: "SLOTHIRE" PART I
3. Owners/Address	2. Place and date
5. Vessel	4. Charterers/Address
7. Slot Allocation (state no. of TEUs) (Cl. 1)	6. Call Sign
9. State no. of Containers to be connected to Vessel's refrigerating machinery/ power supply (Cl. 1)	8. Weight Allocation (state maximum total weight of Containers) (Cl. 1)
11. Commencement Date and Place (Cl. 2)	10. Vessel's Itinerary (Cl. 6)
12. Termination (state period of notice of termination) (Cl. 2)	
13. Notice (state earliest date on which notice of termination may be given) (Cl. 2)	
14. State port and date, or scheduled period (Cl. 2)	
15. Slot Charter Hire (FIOS) per voyage (Cl. 5)	
8. Latest payment date (Cl. 5)	16. Additional amount (per day) payable for each Container receiving a supply of power from the Vessel (Cl. 5)
0. Charterers' maximum claim settlement authority (Cl. 15(d))	17. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 5)
1. General Average to be adjusted at (Cl. 19)	19. Interest rate per annum (Cl. 5)
3. Law and Arbitration (state (a), (b) or (c) of Cl. 23; if (c) agreed also state Place of Arbitration) (Cl. 23)	22. Brokerage commission and to whom payable
	24. Number of additional clauses covering special provisions

is mutually agreed that this Contract shall be performed in accordance with the conditions in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 23, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II

"SLOTHIRE" Standard Slot Charter Party

It is agreed on the date as indicated in Box 2 between the party named in Box 3 (hereinafter referred to as "the Owners") of the Vessel named in Box 5 and with the call sign as stated in Box 6, and the party named in Box 4 (hereinafter referred to as "the Charterers") as follows:	1	6. Itinerary	74
	2	(a) The schedule of the itinerary as specified in Box 10 shall be advised to the Charterers as early as possible together with prompt advice of any amendments thereto.	75 76 77
	3	(b) The Owners shall be entitled to exercise the liberty to deviate as provided in the Hague-Visby Rules at any time without notice to the Charterers.	78 79
	4	However, if during the course of a voyage the Vessel should deviate in circumstances which are not permitted by a bill of lading or other contract of carriage covering Goods for which the Charterers have used a Slot, the Owners shall indemnify the Charterers for any liability thereby incurred, unless the Owners have given at least 48 hours prior notice to the Charterers of such intended deviation, in which case this indemnity shall not operate.	80 81 82 83 84 85 86
Definitions	5		
In this Slot Charter Party, the following words shall have the meanings hereby assigned to them:	6		
"TEU" means a Twenty Foot Equivalent Unit.	7		
"Slot" means the space on board the Vessel necessary to accommodate one TEU.	8		
"Container" means any Standard ISO Container.	9		
"Goods" means the whole or any part of the cargo received from the Charterers and includes any Container not owned or hired by the Charterers.	10		
"Sub-contractor" shall include direct and/or indirect sub-contractors and/or their respective servants and agents.	11		
	12		
	13		
	14	7. Opening Containers	87
	15	The Owners shall be entitled at any time to open any Container or package and to inspect the contents. Any Container opened must be re-sealed and the Charterers advised accordingly.	88 89 90
1. Slot and Weight Allocation	16		
(a) The Owners shall let and the Charterers shall hire the number of Slots as agreed in Box 7 for the carriage of Goods and Containers, of which the number of Containers as indicated in Box 9 may be connected to the Vessel's refrigerating machinery and/or power supply, provided that the total weight of said Goods and Containers does not exceed the weight shown in Box 8.	17	8. Stowaways	91
(b) Slots shall be available to the Charterers on a voyage basis as specified in Box 15 and may be used by the Charterers for the carriage of Goods and Containers between all the specified ports.	18	Any costs incurred in respect of stowaways shall be for the Owners' account, unless it can be established that the means by which the stowaways gained access to the Vessel was by secreting away in the Charterers' Goods and/or Containers prior to loading, in which case all such costs shall be for the Charterers' account.	92 93 94 95 96
(c) The Owners shall have free use of any Slot or weight allocation unused by the Charterers on any voyage leg, provided that such Slot or weight allocation is available to the Charterers at the next port at which the Charterers are entitled to load.	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
	24		
	25	9. Drugs	97
	26	In the event that contraband and/or unmanifested drugs or goods are found to have been shipped as part of the Charterers' Goods and/or in the Charterers' Containers on board the Vessel, any fines or imposts levied and legal and all other costs incurred, including but not limited to, loss of time for the Vessel shall be for the Charterers' account and the Charterers shall, on demand, provide the security required to enable the Vessel to sail. However, if it can be established that the presence of contraband and/or unmanifested drugs or goods was due solely to the act, neglect or default by the Owners, their servants, agents or Sub-contractors, such fines or imposts levied and legal and other costs incurred shall be for the Owners' account.	98 99 100 101 102 103 104 105 106 107
	27		
	28		
	29		
	30		
2. Period	31		
This Slot Charter Party shall commence on the date and at the place shown in Box 11 and shall terminate upon either party giving notice in writing as agreed in Box 12, which notice shall not be given before the date agreed in Box 13. Alternatively, the parties may agree that the termination of this Slot Charter Party shall be effected upon discharge at a port and on a scheduled date or within a scheduled period as agreed in Box 14.	32 33 34 35		
	36	10. Repairs	108
	37	The Owners shall have liberty to take the Vessel out of service for maintenance and repairs, with reasonable notice to the Charterers.	109 110
3. Trading Limits	38		
The Vessel shall be employed in lawful trades within the Institute Warranty Limits for the carriage of lawful merchandise.	39	11. Owners' Obligations	111
	40	(a) The Owners shall arrange for the loading onto, securing and discharging from the Vessel of the Charterers' Goods and Containers as agent for, and for the account of, the Charterers.	112 113 114
4. Permitted Cargoes	41	(b) If required by the Charterers, the Owners shall sign a receipt for the tally of Goods and Containers loaded on board the Vessel at each port of loading. In the absence of such receipt, both parties agree to accept terminal tallies as conclusive evidence of the tally of Goods and Containers loaded and discharged.	115 116 117 118 119
Except as provided below, the Slots shall be used exclusively for the carriage of Goods properly packed and stowed in Containers complying with the International Convention for Safe Containers. The following items may only be shipped with the prior approval of the Owners (see also Clause 12):	42 43 44	(c) During the voyage, the Master and Engineer shall keep full and correct logs and adequate records concerning the care and condition of the Goods and Containers and all such logs and records shall be accessible to the Charterers or their agents.	120 121 122 123
(a) Uncontainerised Goods	45		
(b) Containers of Non-Standard Sizes and Specifications	46		
(c) Live Animals	47		
(d) Hazardous Goods provided also that such Goods are loaded, stowed, discharged and documented in accordance with IMO Regulations	48 49 50		
(e) Radioactive Materials provided that	51		
(i) previous written full particulars of such Goods have been given to the Owners by or on behalf of the Charterers and;	52 53		
(ii) all the relevant requirements and recommendations and the law in force in the port of loading and discharge and any intermediate scheduled port of call as well as the law of the country in which the Vessel is registered, have been complied with	54 55 56 57 58		
(iii) the carriage of such Goods is not excluded under the Owners' P&I cover.	59 60 61		
	62	12. Charterers' Obligations	124
5. Slot Charter Hire	63	(a) The Charterers shall provide such information and/or documentation and comply with the Owners' procedures in relation to any Goods and Containers under this Slot Charter Party as the Owners may reasonably require and the Charterers warrant that such information and/or documentation shall be complete, accurate and in time for loading/ discharging operations to be planned.	125 126 127 128 129 130
Slot Charter Hire at the rate shown in Box 15 and an additional amount (per day) indicated in Box 16 for each Container receiving a supply of power from the Vessel, if any, shall be payable at the place indicated in Box 17 within the number of days shown in Box 18 after commencement of the voyage. Such Slot Charter Hire and additional amount, if any, shall be deemed earned upon the commencement of the voyage, irrespective of the number of Slots used, and shall be non-returnable in any event.	64 65 66 67 68 69	(b) The Charterers shall undertake that all Goods and Containers within the Charterers' allocation shall be delivered at the loading terminal at least 24 hours before the arrival of the Vessel.	131 132 133
Late payment shall entitle the Owners to an interest rate per annum as agreed in Box 19. If Box 19 has not been filled in, the official discount rate on bills of exchange as valid at the place of payment indicated in Box 17, increased by 3 per cent., shall apply.	70 71 72 73		
		13. Indemnity and Agency	134
		(a) The Charterers undertake that no claim or allegation shall be made against the Owners or any servant, agent or Sub-contractor of the Owners by any person whomsoever, other than the Charterers, which imposes or attempts to impose upon the Owners or any such servant, agent or Sub-contractor or any Vessel owned by any of them, any liability whatsoever in connection with Goods and Containers, or their carriage, (even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect or default of the Owners or of such servant, agent or Sub-contractor), and in the event of any such claim or allegation nevertheless being made, the Charterers shall indemnify the Owners and such servant, agent or Sub-contractor against all consequences whatsoever thereof.	135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145
		The Charterers further undertake that bills of lading issued for the	146

PART II

"SLOTHIRE" Standard Slot Charter Party

Charterers' Goods and Containers carried under this Slot Charter Party shall contain:	147	Rules, the quantum of liability of the Owners to the Charterers shall be determined by the relevant legislation of that country as if this Slot Charter Party were a Bill of Lading with no declaration of value.	226
(i) No Identity of Carrier Clause which purports to establish a contractual relationship between the Owners and the cargo interests of the Charterers.	148	(iii) In all other cases the quantum of liability of the Owners to the Charterers shall be determined by reference to the Hague Rules Articles I-VIII only as if this Slot Charter Party were a Bill of Lading with no declaration of value, save that the limitation sum for the purposes of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be GBP 100 sterling.	227
(ii) A Clause Paramount applying the Hague or Hague-Visby Rules as enacted in the country of shipment.	149	(iv) If quantum of limitation is calculated by reference to packages, the quantum of liability of the Owners to the Charterers shall be calculated by reference to the same tally as is applicable between the Charterers and their customer.	228
(iii) A Himalaya Clause or Circular Indemnity Clause giving the Owners the benefit of the bill of lading terms and conditions and/or protection from tortious claims by third parties.	150	(v) In addition to the liability as outlined in (i) to (iv) above, the Owners will reimburse the Charterers for reasonable legal and other costs necessarily incurred in connection with claims for which the Owners are liable under this Slot Charter Party.	229
If, despite the provisions of (i) above, a contractual relationship between the Owners and the Charterers' cargo interests is construed, the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences thereof.	151	(g) The Owners shall indemnify the Charterers against any claims for personal injury incurred on or about the Vessel unless caused by the negligence of the Charterers, their servants, agents or Sub-contractors or any defect in the Charterers' Goods and/or Containers.	230
(b) The Charterers shall not make any claim or allegation against any servant, agent or Sub-contractor of the Owners which imposes or attempts to impose on any such servant, agent or Sub-contractor any liability whatsoever in connection with Goods and Containers, or their carriage, (even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect or default of the Owners or of such servant, agent or Sub-contractor), and, in the event of any such claim or allegation nevertheless being made, the provisions of sub-clause 13(a) shall apply as if such claim or allegation had been made by persons other than the Charterers.	152	15. Charterers' Responsibilities and Liabilities	231
(c) Without prejudice to sub-clause 13(a) the Owners authorise and empower the Charterers to act as the Owners' agents and/or trustees to stipulate for the Owners to have as against other persons the benefit of any immunities, exemptions or liberties regarding the Goods and Containers, or their carriage, but the Charterers shall have no authority to make any contract imposing any obligations upon the Owners in connection with the Goods and Containers or their carriage.	153	(a) Whilst the Charterers are responsible for all costs incurred prior to placing into stow in the Vessel and after removal from stow in the Vessel, the Owners acting as the Charterers' agents to arrange such services (see Clause 11(a)), the Charterers shall only be liable to the Owners for any loss of or damage to the Vessel or to other goods and containers caused by stevedores during such services to the extent that a recovery is made from the stevedores. This recovery right is herewith assigned to the Owners which assignment is accepted by the Owners.	232
(d) Nothing in this Clause shall preclude any claim made by the owners of any property on board the Vessel for a General Average contribution in accordance with the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof.	154	(b) The Charterers shall be responsible for the proper and careful loading, stowage, lashing and securing of the Goods in the Containers offered by them for shipment and shall be liable for all loss or damage (including loss of or damage to the Vessel) caused to the Owners as a result of improper or careless performance of such operations.	233
(e) If the Owners are not the actual owners of the Vessel, the provisions of sub-clauses 13(a), (b) and (c) shall also apply to the actual owners of the Vessel, their servants, agents and Sub-contractors in the same manner as they apply to the Owners, their servants, agents and Sub-contractors.	155	(c) The Charterers shall indemnify the Owners against any expenses, liabilities, losses, damages, claims or demands which the Owners may incur or suffer by reason of any failure to comply with any relevant laws, regulations, directions or notices of Customs, port and any other authorities, or by reason of any infestation, contamination or condemnation of Goods and/or Containers, insofar as such failure, infestation, contamination or condemnation arises from any act, neglect or default of the Charterers, the consignors or consignees of their Goods and/or Containers, or their servants, agents or Sub-contractors.	234
14. Owners' Responsibilities and Liabilities	156	(d) Whenever possible, the Charterers shall give all reasonable facilities to the Owners for inspecting damaged Goods and Containers for which they intend to seek reimbursement from the Owners.	235
Except as otherwise provided elsewhere in this Slot Charter Party, the responsibilities and liabilities of the Owners shall be as follows:	157	(e) The Charterers shall make no payment in excess of the amount as stated in Box 20 in settlement of a claim for which they will seek recovery from the Owners without prior notice to the Owners. The Owners authorise the Charterers to grant extensions of time in respect of such claims provided the Charterers give the Owners immediate notice thereof.	236
(a) The Owners shall be responsible for the seaworthiness of the Vessel in accordance with Article III Rule 1 and Article IV Rule 1 of the Hague-Visby Rules and for all purposes in connection with this Slot Charter Party they shall be entitled to the rights and immunities set out in Article IV Rules 2, 4 and 6 of the said Hague-Visby Rules.	158	(f) In any event, the Charterers shall be discharged from all liabilities arising under this Slot Charter Party unless suit is brought within 15 months of the occurrence of the incident giving rise to the liability or the date upon which the Owners became aware of such occurrence.	237
(b) Subject to sub-clause 14(a), the Owners shall be responsible for the proper and careful carriage, custody and care of the Goods and Containers whilst on board the Vessel, and for discharging, handling and storing Goods and Containers discharged solely in order to be re-loaded or in order to load or discharge other goods and containers, and for re-loading and re-stowing the same.	159	16. Mutual Exemption Clause	238
(c) The Owners shall provide electrical power to integral refrigerated unit Containers and to refrigeration clip-on units attached to insulated Containers shipped on the Vessel. The Owners shall use all reasonable endeavours to monitor and record the performance of all such units whilst on board, and, at the expense of the Charterers, to repair and rectify any breakdown, fault or deficiency which may occur in respect of such units, using the resources on board the Vessel.	160	(a) Neither the Owners nor the Charterers shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance under this Slot Charter Party resulting from Act of God, war, civil commotion, quarantine, strikes, lock-outs, arrest or restraint of princes, rulers and peoples or any other event whatsoever which cannot be avoided or guarded against.	239
If such resources are insufficient, the Owners, at the expense of the Charterers, shall use all reasonable endeavours promptly to obtain any required spares or specialised repair facilities.	161	(b) Except as elsewhere provided, neither the Owners nor the Charterers shall be responsible for any indirect or consequential loss, including but not limited to damage or decline in the market value of the Vessel or Goods during delays, loss of profit or loss of business opportunities in respect of any claim that the one may have against the other.	240
Except as provided above, the Owners shall not be liable for malfunctioning of integral refrigerated Containers and power packs put on board by the Charterers.	162	17. Lien	241
(d) The liability of the Owners under this Clause shall be subject to Article III Rule 6 (including 6bis) of the Hague-Visby Rules.	163	The Owners shall have a lien, including after discharge, upon the Charterers' Goods and Containers for all sums due to the Owners from the Charterers, their servants, agents, Sub-contractors or principals in respect of services provided by the Owners to the Charterers under the terms of this Slot Charter Party.	242
(e) In respect of loss of or damage to Containers owned or hired by the Charterers, the quantum of liability of the Owners shall not in any event exceed the lesser of the reasonable cost of repair or market value of the Container, however, the Charterers shall make no claim for damage to any Container of less than USD 500 on any one voyage.	164	18. Dues, Charges and Taxes	243
(f) In respect of loss of or damage to Goods, the quantum of liability of the Owners shall be determined as follows:	165	(a) The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	244
(i) If the port of loading is in a country which is a party to the Hague-Visby Rules the quantum of liability of the Owners to the Charterers shall be determined by the relevant legislation of that country as if this Slot Charter Party were a Bill of Lading with no declaration of value.	166	(b) The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily	245
(ii) If the port of loading is in a country which is a party to the Hague	167		

PART II

"SLOTHIRE" Standard Slot Charter Party

levied on the Goods and/or Containers, howsoever the amount thereof may be assessed.	302 303
19. General Average	304
General Average shall be adjusted at the place as indicated in Box 21 according to the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof. Slot Charter Hire shall not contribute to General Average. The Owners authorise and empower the Charterers to act as the agents of the Owners in the collection of General Average security. The Charterers shall guarantee the contributions properly due to the Owners in respect of:	305 306 307 308 309 310 311
(a) Goods for which the Charterers are the contracting carrier unless such Goods are delivered to the Charterers prior to notice being given by the Owners to the Charterers that General Average security is required; and	312 313 314 315
(b) Containers shipped by the Charterers under this Slot Charter Party.	316
20. Salvage	317
In the event of the Vessel needing to engage salvage services and in order to secure the release of Goods and/or Containers for on-carriage, the Owners shall be required to give any undertaking to salvors to assist in the collection of security and not to release Goods and/or Containers until acceptable salvage security has been provided. The Charterers shall guarantee to the Owners that the requirements of such undertaking will be met in respect of Goods, for which the Charterers are the contracting carrier and Containers shipped by the Charterers under this Slot Charter Party, provided that these requirements are notified to the Charterers prior to the delivery of the Goods and/or Containers to the Charterers.	318 319 320 321 322 323 324 325 326 327
21. Deck Carriage	328
Goods and Containers may be carried on deck and shall contribute in General Average whether carried on or under deck.	329 330
22. Sub-letting	331
The Charterers shall not assign this Slot Charter Party and shall not sub-let the Slots without the prior approval of the Owners.	332 333
23. Law and Arbitration	334
*) (a) This Slot Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Slot Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force, one arbitrator being appointed by each party. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single Arbitrator appointed shall apply. If two Arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final. The Arbitrators shall be commercial men engaged in shipping.	335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345
*) (b) This Slot Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Slot Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men engaged in shipping.	346 347 348 349 350 351 352 353 354
*) (c) Any dispute arising out of this Slot Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 23, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 23 shall govern this Slot Charter Party.	355 356 357 358
(d) If Box 23 in PART I is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.	359 360
*) (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.	361

COPY

[HOME](#) [CHARTERING](#) [BIMCO DOCUMENTS](#) [CONTAINER](#) [SLOTHIRE](#) [EXPLANATORY NOTES TO SLOTHIRE](#)

EXPLANATORY NOTES TO SLOTHIRE

The SLOTHIRE Charter Party follows the usual pattern used by BIMCO for a number of years in the preparation of modern charter parties for various trades, i.e., the "Box Layout" system with a separate Part I and Part II.

The main idea behind this division is to have a charter party where the filling-in and all amendments and special provisions are made by the parties in Part I, leaving the printed text of Part II unaltered. In this context it may be useful to emphasize that a standard charter party constitutes an integrated whole and that a change or changes to some of the printed clauses may destroy the overall balance of the charter party, a fact which should never be overlooked when attempting to introduce changes or amendments to standard clauses. In particular, it is important that any additional clauses should not conflict with the terms and conditions of Part II and that they should be in the same terminology as that used in Part II.

PART I

As far as Part I is concerned, all items to be agreed for the particular fixture and to be filled in by typewriter or computer have been arranged in boxes in Part I. The boxes contain a brief description of the particular item and a reference to the relevant clauses in the printed body of Part II.

Additional clauses covering special provisions, if necessary and agreed for a particular fixture, may be added as a rider to the Charter Party and the clauses should be referred to in Box 24 in Part I.

Some of the boxes to be completed in Part I may call for special observations; however, in view of the fact that the details to be written into the boxes should be considered against the background of the provisions in the corresponding clauses in Part II, it has been considered more practical to make these observations together with the comments on the standard clauses in Part II.

PART II

The following is a brief description of the standard clauses contained in Part II, to give some background explanation to the clauses so as to assist owners, slot charterers and other interested parties in the practical use of the charter party.

Definitions

In line with other recent BIMCO standard documents the SLOTHIRE Charter contains a set of definitions.

1. Slot and Weight Allocation

Careful consideration must be given by the slot charterers to the weight allocation provided by the owners. It is often the weight allocation and not the number of slots hired which determines the ultimate limit of the number of containers to be shipped on board the vessel if some of the containers are heavy. Therefore, in the event the total weight allocation as stated in Box 8 has been reached without full use having been made of all the slots hired by the slot charterers such slots will have to remain unused by the charterers. In this connection it may be useful to recall that slots, whether or not used, shall be paid for by the slot charterers.

Sub-clause (b) reflects the practice within slot chartering i.e. that slots may be hired for use between two ports only or that slots may be hired continuously for a round voyage. Box 15 should show the voyage legs contracted for and the relevant slot charter hire per leg.

Sub-clause (c) permits the owners to make free use of any slot or weight allocation unused by the slot charterers. Accordingly, if the owners know long enough in advance of the departure of the vessel that the slot charterers are not going to make full use of their slot allocation the owners may hire out such slots to other customers or they may wish to make use of the slots for the transportation of their own goods and containers provided that such slot allocation is available to the slot charterers at the next port of call at which the slot charterers are entitled to load. Again, this reflects common practice within slot chartering.

2. Period

According to the provisions of this Clause, the owners and the slot charterers may agree that the period of the slot charter party shall run for an indefinite period of time until terminated by either party giving notice of termination as per Box 12.

However, to reflect the fact that the parties may agree that slots shall be hired on a voyage-related basis, i.e., for one round voyage, alternatively for a single voyage only, or that slots may be hired on a time charter-related basis, alternative provisions of this Clause provide that the termination of the slot charter party shall be effected upon discharge at a port and on a scheduled date or within a scheduled period as agreed in Box 14.

3. Trading limits

According to this Clause the employment of the vessel is subject to the following restrictions:

- (i) Lawful Trades; i.e. the vessel must not be engaged in smuggling of passengers or goods, trading with the enemy, etc.
- (ii) Within Institute Warranty Limits; i.e. the vessel must only trade within the limits defined by the Institute of London Underwriters as being the normal trading limits imposed on vessels for hull insurance purposes without the payment of additional premium.

4. Permitted Cargoes

The preamble of this Clause suggests that the primary purpose of vessels engaged in the container trade is to carry goods in containers which comply with the International Convention for Safe Containers.

However, recognising that the container trade can be quite diversified and that container vessels are not always used exclusively for the carriage of goods in containers of standard specifications, this Clause provides that, subject to the owners' approval, items such as uncontainerised goods, containers of non-standard specifications, live animals etc., may also be carried.

It is, however, important to note that the approval which may be given by the owners to ship such items as listed in (a) to (e) of this Clause is, again, subject to the conditions established in sub-sections (i) to (iii) being complied with. An increasing number of regulations to enhance the safe handling and carriage of goods enter into force and it is therefore of utmost importance for the slot charterers to ensure that all relevant requirements related to the carriage of such goods are met before tendering them for carriage.

5. Slot Charter Hire

Slot charter hire may be expressed either as a daily rate per slot or as a Lump Sum rate per slot, the latter being common in the case of port to port movements. The additional rate for the use of refrigerating machinery or power supply is usually given as an amount per day, but can also be expressed as a surcharge on the basic rate.

As will be seen, and again in accordance with common practice within slot chartering, slot charter hire shall be deemed earned upon the commencement of the voyage and shall be non-returnable in any event.

In the event of late payment of slot charter hire and if the parties have omitted to fill in Box 19 stating the late payment interest rate, the official discount rate on bills of exchange as valid at the place of payment, plus 3 per cent, shall apply.

6. Itinerary

In order for the slot charterers to plan their shipments of goods and containers the owners shall as per sub-clause (a) of this Clause, provide the slot charterers with the schedule of the vessel's itinerary as early as possible together with details of all amendments thereto as they are made.

7. Opening Containers

This Clause is self-explanatory.

8. Stowaways

Stowaways have become one of the problems of our time. In particular the container trade has become the target for an increasing number of stowaway attempts despite measures taken by shipowners to prevent stowaways getting access to their vessels.

Considering that the slot charterers are responsible for the packing and sealing of containers and that stowaways may gain access to the vessel by hiding away in goods and/or containers prior to their being received for shipment from the slot charterers, it is reasonable that not all costs incurred as a result of stowaways shall rest solely with the owners and that slot charterers should be responsible for costs incurred as a result of stowaways gaining access to the vessel via the slot charterers' goods and containers.

9. Drugs

The increasing smuggling of narcotic drugs is another problem which has burdened the shipping industry during recent years. Many owners have been confronted with the unpleasant surprise of having unmanifested narcotic drugs on board, which have in some instances proved to be a costly experience not least when the trading limits have involved the United States. As in the matter of stowaways, the slot charterers may be responsible, albeit unknowingly, for narcotic drugs coming aboard the vessel. Accordingly, in accordance with this Clause, slot charterers have to absorb liabilities incurred in the event that unmanifested narcotic drugs are found to have been shipped as part of the slot charterers' goods and/or in the slot charterers' containers.

10. Repairs

This Clause is self-explanatory.

11. Owners' Obligations

Attention is drawn to sub-clause (a) of this Clause according to which the owners shall arrange for the loading, securing and discharging of the slot charterers' goods and containers. As will be seen, the SLOTHIRE Standard Slot Charter Party is based on Free In and Out Stowed (FIOS) terms. However, in accordance with usual commercial practice within slot chartering, it is the owners who will be contracting with the stevedores as agents for the slot charterers regarding the loading and discharging of the containers received from the slot charterers. It is noteworthy that "securing" for the purpose of this Clause is meant to include the lashing of containers.

12. Charterers' Obligations

It is crucial that the slot charterers provide complete, accurate and timely documentation regarding the goods and/or containers to be loaded on board the vessel. This in particular applies to those items mentioned in Clause 4 (Permitted Cargoes) and which require the owners' prior approval in order to be shipped.

In order to secure the prompt loading of the slot charterers' goods and containers sub-clause (b) provides that the slot charterers must ensure that goods and containers within their allocation must be delivered latest 24 hours before the arrival of the vessel.

13. Indemnity and Agency

Whilst a slot charter party governs the relationship between the owners and the slot charterers, there is no contractual relationship between the owners and any third parties such as the slot charterers' customers. Sub-clause (a) recognises that, despite contractual provisions to the contrary, claims may well be made against the owners or any of their servants, agents or sub-contractors by third parties. However, in the event of such a claim being made, this sub-clause provides that the slot charterers shall indemnify the owners, their servants, agents or sub-contractors for the consequences thereof.

As the owners are not the party preparing the bills of lading with the owners of the goods and containers shipped under the SLOTHIRE Charter Party the owners may wish to be assured that the slot charterers' bills of lading with their customers contain the usual protective clauses. Accordingly, the second paragraph of sub-clause (a) lists a few protective clauses which must always form part of the slot charterers' bills of lading. Another requirement of the owners must be that no identity of carrier clause which purports to put the owners in a direct contractual relationship with the cargo interests should form part of the slot charterers' bills of lading.

Sub-clause (b) seems similar to the first paragraph of sub-clause (a), however, whilst sub-clause (a) concerns claims made by third parties against the owners or any of their servants, agents or sub-contractors this sub-clause concerns claims made against the owners' servants, agents or sub-contractors by the slot charterers themselves, thereby limiting the slot charterers' claims to the owners only. Thus, only the slot charterers may claim and they can claim only against the owners.

Sub-clause 13 (c) is a general agency appointment provision whereby the owners appoint the charterers as their agent, so that the slot charterers stipulate for the owners to have the benefits from any immunities, exceptions or liberties in the slot charterers' bill of lading terms and conditions. This is to give the owners the benefit of the Himalaya or Circular Indemnity Clause in the slot charterers' bill of lading.

14. Owners' Responsibilities and Liabilities

This Clause is a very important clause to which great attention should be paid.

As will be seen, the Hague-Visby Rules, as a widely accepted liability regime, has been applied in determining the owners' responsibilities and liabilities vis-a-vis the slot charterers under this Charter Party.

However, whilst it was hoped that the Hague-Visby Rules could be applied in extenso, this attractively simple approach did not appear to be a viable solution in the SLOTHIRE Charter Party. For instance, Article III, Rule 2 of the Hague-Visby Rules provides that the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep,

care for, and discharge the goods to be carried. Recognising that the SLOTHIRE" Charter Party is based on FIOS terms, it would not be appropriate to make reference to this Article of the Hague-Visby Rules.

Also, the drafting committee considered it appropriate to include separate limitation of liability provisions not provided for in the Hague-Visby Rules.

The approach adopted in the SLOTHIRE Charter Party is to provide full indemnity to the slot charterers for claims they have to pay to their customers but for which the owners are ultimately liable in accordance with the terms of the SLOTHIRE Charter Party. Accordingly, if the slot charterers, having issued a bill of lading to their customers to which the Hague or Hague-Visby Rules are mandatorily applicable, are obliged to settle a claim with their customers for damage caused to goods in the containers but for which the owners are liable, the owners must reimburse the slot charterers on the basis of the Hague or Hague-Visby Rules limits, whichever is mandatorily applicable. There is one notable exception to this rule.

In the event that the slot charterers, if no mandatory law applies, contractually apply the Hague Rules in extenso in their bills of lading with their customers, there have been court decisions in the United Kingdom, and also in other jurisdictions, which have interpreted Article IX (the Gold Clause) of the Hague Rules as applying the gold value of GBP 100 sterling leading to a package limitation of more than GBP 6,000 Sterling. Slot charterers can carefully avoid this situation by incorporating Articles I to VIII of the Hague Rules only, when contractually applied. However, some slot charterers may not be careful enough to avoid this situation. Therefore, in order to safeguard the owners against a back-to-back recovery being made by the slot charterers under these circumstances, sub-clause 14 (f) (iii) provides that the limitation sum for the purpose of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be GBP 100 sterling in these circumstances (if Hague Rules are mandatorily applicable then the relevant law provides for the limitation sum).

15. Charterers' Responsibilities and Liabilities

Just as in Clause 14, this is a very important clause to which careful attention should be paid.

Sub-clause (a) of this Clause concerns damage caused by the stevedores to the vessel or to other goods and containers and for which the slot charterers shall be liable.

However, recognising the practice within slot chartering that it is the owners who will be contracting with the stevedores and that the slot charterers have no control over the stevedores during the loading and discharging operations, the slot charterers shall not be liable to reimburse the owners for stevedore damage unrecovered from the stevedores.

According to sub-clause (b) the slot charterers shall, however, be fully responsible for damage caused to other goods and/or containers or to the vessel as a result of improper stowage, lashing and securing of goods inside the containers.

Sub-clause (c) merely provides that if the slot charterers' goods and containers, or any inaccurate or incomplete documentation relating to such goods and containers, result in any fines or costs etc. to the owners then the slot charterers must indemnify the owners for such fines and costs.

In a liner service, where a wide range of small claims can arise, the slot charterers need a degree of flexibility to handle claims arising from their customers. At the same time the owners want to control such matters and ensure that they get the earliest advice of claims so that they can advise their P & I Club to avoid a claim being rejected by reason of late notification. Sub-clause (e) attempts to satisfy this requirement in a reasonable manner.

Sub-clause (f) provides that the owners must progress any claim they may have against the slot charterers within 15 months of occurrence of the incident giving rise to the liability or the date when the owners became aware of such occurrence or be time barred.

16. Mutual Exemption Clause

Sub-clause (a) contains the usual provisions as regards mutual exemption.

Sub-clause (b) provides for the usual provisions relating to indirect or consequential loss.

17. Lien

This is self-explanatory.

18. Dues, Charges and Taxes

This Clause provides for a reasonable sharing of dues, charges and taxes customarily levied on the vessel, goods and containers as the case may be.

19. General Average

Similar to time charter hire and bareboat charter hire, slot charter hire shall not contribute in general average. Provision is made for the slot charterers to guarantee contribution to the owners in respect of goods and containers in defined circumstances. This facilitates early release to the slot charterers in the event of a General Average.

20. Salvage

This Clause addresses the situation which arises if the vessel needs to engage salvage services from a third party. If the owners are required to give any undertaking to the salvors to assist in the collection of security and not to release goods and containers, before acceptable security has been provided, slot charterers undertake to exercise a lien until security is provided in order to secure early release of goods and containers for on-carriage to final destination, thereby reducing delay.

21. Deck Carriage

This Clause is self-explanatory.

22. Sub-letting

This Clause is self-explanatory.

23. Law and Arbitration

In a standard charter party intended for use on a worldwide basis, it has not been considered reasonable to let the Charter Party be governed by one law system only or to fix only one venue of arbitration which may restrict the use of the Charter Party in practice.

It has therefore been found reasonable to let Clause 23 provide for optional law systems and venues of arbitration by leaving it to the parties to make their own choice in each individual case and to fill in Box 23 accordingly.

As follows from sub-clause 23 (d), if Box 23 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause (i.e. English law and arbitration in London) will automatically apply.

Copyright

Copyright in SLOTHIRE is held by BIMCO

(Printed in BIMCO Bulletin No. 7, 1993)



Standard Services Agreement

Always upload your project agreement and statement of work document to the Elance Private Message Board ("PMB").

This Standard Services Agreement is a sample provided for your information only and may not be relied upon as legal advice. This agreement might not be appropriate for your requirements. Elance makes no warranty about the suitability of this sample agreement and accepts no liability arising out of the use of this agreement. Please consult your legal or business advisor for further information or advice.

STANDARD SERVICES AGREEMENT

THIS AGREEMENT is made on
BETWEEN

[Month, day, year]

1. [the Buyer] of (the "Buyer"); and
2. [the Service Provider] of (the "Service Provider").

collectively referred to as the "Parties". **RECITALS**

The Buyer wishes to be provided with the Services (defined below) by the Service Provider and the Service Provider agrees to provide the Services to the Buyer on the terms and conditions of this Agreement.

1. Key Terms

1.1 Services

The Service Provider shall provide the following services ("Services") to the Buyer in accordance with the terms and conditions of this Agreement:

[Insert a description of the Services here]

1.2 Delivery of the Services

- a. **Start date:** The Service Provider shall commence the provision of the Services on *[insert date here]*.
- b. **Completion date:** The Service Provider shall complete/cease to provide (*delete as appropriate*) the Services by/on (*delete as appropriate*) *[insert date here]* ("Completion Date").
- c. **Key Dates:** The Service Provider agrees to provide the following parts of the Services at the specific dates set out below: *[insert dates here]*

1.3 Site

The Service Provider shall provide the Services at the following site(s): *[insert details here if applicable]*

1.4 Price

- d. As consideration for the provision of the Services by the Service Provider, the price for the provision of the Services is *[insert price here]* ("Price").
- e. The Buyer shall/shall not (*delete as appropriate*) pay for the Service Provider's out-of-pocket expenses [comprising *[please insert examples here, if agreed]*].

1.5 Payment

- f. The Buyer agrees to pay the Price to the Service Provider on the following dates *[if appropriate]*:

[Specify whether the price will be paid in one payment, in installments or upon completion of specific milestones. These details should be specified here.]

- g. The Service Provider shall invoice the Buyer through Elance for the Services that it has provided to the Buyer weekly/monthly/after the Completion Date] *(delete as appropriate)*.
- h. The Buyer shall pay such invoices within 21 days of their receipt from the Service Provider.
- i. The method of payment of the Price by the Buyer to the Service Provider shall be by:
 - i. [check][cheque] sent to the following address: *[insert details here]*
 - ii. wire transfer through Elance to the following account
 - iii. credit card payment through Elance

(delete as appropriate)

- j. Any charges payable under this Agreement are exclusive of any applicable taxes, tariff surcharges or other like amounts assessed by any governmental entity arising as a result of the provision of the Services by the Service Provider to the Buyer under this Agreement and such shall be payable by the Buyer to the Service Provider in addition to all other charges payable hereunder.

2. General terms

2.1 Intellectual Property Rights

The Service Provider agrees to grant to the Buyer a non-exclusive, irrevocable, royalty free licence to use, copy and modify any elements of the Material not specifically created for the Buyer as part of the Services. In respect of the Material specifically created for the Buyer as part of the Services, the Service Provider assigns the full title guarantee to the Buyer and any all of the copyright, other intellectual property rights and any other data or material used or subsisting in the Material whether finished or unfinished. If any third party intellectual property rights are used in the Material the Service Provider shall ensure that it has secured all necessary consents and approvals to use such third party intellectual property rights for the Service Provider and the Buyer. For the purposes of this Clause 2.1, "Material" shall mean the materials, in whatever form, used by the Service Provider to provide the Services and the products, systems, programs or processes, in whatever form, produced by the Service Provider pursuant to this Agreement.

2.2 Warranty

- a. The Service Provider represents and warrants that:
 - i. it will perform the Services with reasonable care and skill; and
 - ii. the Services and the Materials provided by the Service Provider to the Buyer under this Agreement will not infringe or violate any intellectual property rights or other right of any third party.

2.3 Limitation of liability

- b. Subject to the Buyer's obligation to pay the Price to the Service Provider, either party's liability in contract, tort or otherwise (including negligence) arising directly out of or in connection with this Agreement or the performance or observance of its obligations under this Agreement and every applicable part of it shall be limited in aggregate to the Price.
- c. To the extent it is lawful to exclude the following heads of loss and subject to the Buyer's obligation to pay the Price, in no event shall either party be liable for any loss of profits, goodwill, loss of business, loss of data or any other indirect or consequential loss or damage whatsoever.
- d. Nothing in this Clause 2.3 will serve to limit or exclude either Party's liability for death or personal injury arising from its own negligence.

2.4 Term and Termination

- e. This Agreement shall be effective on the date hereof and shall continue, unless terminated sooner in accordance with Clause 2.4(b), until the Completion Date.
- f. Either Party may terminate this Agreement upon notice in writing if:

- i. the other is in breach of any material obligation contained in this Agreement, which is not remedied (if the same is capable of being remedied) within 30 days of written notice from the other Party so to do; or
 - ii. a voluntary arrangement is approved, a bankruptcy or an administration order is made or a receiver or administrative receiver is appointed over any of the other Party's assets or an undertaking or a resolution or petition to wind up the other Party is passed or presented (other than for the purposes of amalgamation or reconstruction) or any analogous procedure in the country of incorporation of either party or if any circumstances arise which entitle the Court or a creditor to appoint a receiver, administrative receiver or administrator or to present a winding-up petition or make a winding-up order in respect of the other Party.
- g. *[For European Buyers and Service Providers only]* If the Buyer is a consumer and the Distance Selling Directive (97/17/EC) (the "Directive") applies to this Agreement, the Buyer may terminate this Agreement within the relevant timescales prescribed by the regulations or laws in the relevant Member State which implement the requirements of the Directive in respect of a right for the Buyer to withdraw from a contract. In the event of termination in accordance with this Clause 2.4(c), the liability of the Buyer to the Service Provider shall be as prescribed in the Directive or in any regulations or laws implementing its requirements in the relevant Member States.
- h. Any termination of this Agreement (howsoever occasioned) shall not affect any accrued rights or liabilities of either Party nor shall it affect the coming into force or the continuance in force of any provision hereof which is expressly or by implication intended to come into or continue in force on or after such termination.

2.5 Relationship of the Parties

The Parties acknowledge and agree that the Services performed by the Service Provider, its employees, agents or sub-contractors shall be as an independent contractor and that nothing in this Agreement shall be deemed to constitute a partnership, joint venture, agency relationship or otherwise between the parties.

2.6 Confidentiality

Neither Party will use, copy, adapt, alter or part with possession of any information of the other which is disclosed or otherwise comes into its possession under or in relation to this Agreement and which is of a confidential nature. This obligation will not apply to information which the recipient can prove was in its possession at the date it was received or obtained or which the recipient obtains from some other person with good legal title to it or which is in or comes into the public domain otherwise than through the default or negligence of the recipient or which is independently developed by or for the recipient.

2.7 Notices

Any notice which may be given by a Party under this Agreement shall be deemed to have been duly delivered if delivered by hand, first class post, facsimile transmission or electronic mail to the address of the other Party as specified in this Agreement or any other address notified in writing to the other Party. Subject to any applicable local law provisions to the contrary, any such communication shall be deemed to have been made to the other Party, if delivered by:

- ix. first class post, 2 days from the date of posting;
- x. hand or by facsimile transmission, on the date of such delivery or transmission; and
- xi. electronic mail, when the Party sending such communication receives confirmation of such delivery by electronic mail.

2.8 Miscellaneous

- l. The failure of either party to enforce its rights under this Agreement at any time for any period shall not be construed as a waiver of such rights.
- m. If any part, term or provision of this Agreement is held to be illegal or unenforceable neither the validity or enforceability of the remainder of this Agreement shall be affected.
- n. Neither Party shall assign or transfer all or any part of its rights under this Agreement without the consent of the other Party.
- o. This Agreement may not be amended for any other reason without the prior written agreement of both Parties.

- p. This Agreement constitutes the entire understanding between the Parties relating to the subject matter hereof unless any representation or warranty made about this Agreement was made fraudulently and, save as may be expressly referred to or referenced herein, supersedes all prior representations, writings, negotiations or understandings with respect hereto.
- q. Neither Party shall be liable for failure to perform or delay in performing any obligation under this Agreement if the failure or delay is caused by any circumstances beyond its reasonable control, including but not limited to acts of god, war, civil commotion or industrial dispute. If such delay or failure continues for at least 7 days, the Party not affected by such delay or failure shall be entitled to terminate this Agreement by notice in writing to the other.
- r. This Clause 2.8(g) and Clauses 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 and 2.8 of this Agreement shall survive any termination or expiration.
- s. This Agreement shall be governed by the laws of the jurisdiction in which the Buyer is located (or if the Buyer is based in more than one country, the country in which its headquarters are located) (the "Territory") and the parties agree to submit disputes arising out of or in connection with this Agreement to the non-exclusive of the courts in the Territory.

3. Amendments to existing clauses

Clause(s) [*insert amended clause reference(s) here*] shall be amended to read as follows:

4. Additional clauses

AS WITNESS the hands of the Parties hereto or their duly authorised representatives the day and year first above written.

SIGNED by)
 for and on behalf of)
 [the Buyer])

SIGNED by)
 for and on behalf of)
 [the Service Provider])

Federal Maritime Commission

§ 531.1

INSTRUCTIONS FOR FORM FMC-83

Instructions

Line 1. Registration. Indicate whether this is the initial (first time) registration or an amendment to an existing Service Contract Registration.

Line 2. Registrant. This must be the full legal name of the firm or individual registering for the FMC's Service Contract Filing System and any trade names. The registrant name should match the corporate charter or business license, conference membership, etc. It should be noted that the registrant name cannot be changed by the registrant after the registration without submission of an amended registration fee.

Line 3. Address of Home Office. The complete street address should be shown in addition to the post office box. Also, provide the registrant's Federal Taxpayer Identification Number ("TTIN" Number).

Line 4. Billing Address if Different. This should be completed if the billing address differs from the home office address. Show the firm name (if different from the registrant), street address and post office box (if applicable).

Line 5. Organization Number. Complete if known. (Regulated Persons Index or "RPI" number.)

Line 6. Registrant Type. Indicate the type of organization. A registrant cannot be more than one type. This data cannot be changed by the registrant after registration without submission of an amended registration form.

Line 7. Permissions Requested and Person Granted These Permissions. Delegation of the authority to file should be noted here.

*Maintenance of Organization Record—*The person listed in line 8 is authorized to access the organization maintenance functions (i.e., modify organization information, assign publishers, affiliations, and d/b/as).

*Service Contract Filing—*The person listed in line 8 is authorized only to submit filings.

Line 8. Certified for Batch Filing. Indicate whether the registrant was registered with software certified to perform batch filings prior to May 1, 1999. Otherwise, the registrant must first be certified for batch filing as outlined in 46 CFR part 530. After certification, the registrant can submit an amended registration form to request permission for a person in their organization to perform the batch filing. If the person already has an existing log-on, the log-on (not the password) should be listed on the registration form. Also, the certification date received from the FMC should be listed on the registration form.

PART 531—NVOCC SERVICE ARRANGEMENTS

Subpart A—General Provisions

- Sec.
531.1 Purpose.
531.2 Scope and applicability.
531.3 Definitions.
531.4 Confidentiality.
531.5 Duty to file.

Subpart B—Filing Requirements

- 531.6 NVOCC Service Arrangements.
531.7 Notices.
531.8 Amendment, correction, cancellation, and electronic transmission errors.

Subpart C—Publication of Essential Terms

- 531.9 Publication.

Subpart D—Exceptions and Implementation

- 531.10 Excepted and exempted commodities.
531.11 Implementation.

Subpart E—Recordkeeping and Audit

- 531.12 Recordkeeping and audit.
531.13–531.98 [Reserved]
531.99 OMB control numbers assigned pursuant to the Paperwork Reduction Act.

APPENDIX A TO PART 531—INSTRUCTIONS FOR THE FILING OF NVOCC SERVICE ARRANGEMENTS

EXHIBIT 1 TO PART 531—NVOCC SERVICE ARRANGEMENT REGISTRATION [FORM FMC-78]

AUTHORITY: 46 U.S.C. 40103.

SOURCE: 69 FR 75853, Dec. 20, 2004, unless otherwise noted.

Subpart A—General Provisions

§ 531.1 Purpose.

This part exempts NVOCCs from certain provisions of the Shipping Act. The purpose of this part is to facilitate the filing of NVOCC Service Arrangements ("NSAs") and the publication of certain essential terms of those NSAs as they are exempt from the otherwise applicable provisions of the Shipping Act of 1984 ("the Act"). This part enables the Commission to review NSAs to ensure that they and the parties to them comport with the conditions of the exemption as set forth below.

[69 FR 75853, Dec. 20, 2004, as amended at 74 FR 50724, Oct. 1, 2009]

§ 531.2

46 CFR Ch. IV (10–1–11 Edition)

§ 531.2 Scope and applicability.

Only individual NVOCCs compliant with the requirements of section 19 of the Act (46 U.S.C. 40901–40904) and the Commission's regulations at 46 CFR part 515 may enter into an NSA with one or more NSA shippers subject to the requirements of these rules. Any NVOCC who has failed to maintain its bond or license or had its tariff suspended or cancelled by the Commission is ineligible to offer and file NSAs.

[69 FR 75853, Dec. 20, 2004, as amended at 74 FR 50724, Oct. 1, 2009]

§ 531.3 Definitions.

When used in this part:

(a) *Act* means the Shipping Act of 1984 as amended by the Ocean Shipping Reform Act of 1998;

(b) *Affiliate* means two or more entities which are under common ownership or control by reason of being parent and subsidiary or entities associated with, under common control with, or otherwise related to each other through common stock ownership or common directors or officers.

(c) *Amendment* means any change to a filed NSA which has prospective effect and which is mutually agreed upon by all parties to the NSA.

(d) *Authorized person* means an NVOCC or duly appointed agent who is authorized to file NSAs on behalf of the NVOCC and to publish the corresponding statement of essential terms and is registered by the Commission to file under § 531.5 and Appendix A to this part.

(e) *BTA* means the Commission's Bureau of Trade Analysis, or its successor bureau.

(f) *BCL* means the Commission's Bureau of Certification and Licensing, or its successor bureau.

(g) *Cancellation* means an event which is unanticipated by the NSA, in liquidated damages or otherwise, and is due to the failure of the NSA shipper to tender minimum cargo as set forth in the contract, unless such tender was made impossible by an action of the NVOCC.

(h) *Commission* or *FMC* means the Federal Maritime Commission.

(i) *Common carrier* means a person holding itself out to the general public

to provide transportation by water of passengers or cargo between the United States and a foreign country for compensation that:

(1) Assumes responsibility for the transportation from the port or point of receipt to the port or point of destination; and

(2) Utilizes, for all or part of that transportation, a vessel operating on the high seas or the Great Lakes between a port in the United States and a port in a foreign country, except that the term does not include a common carrier engaged in ocean transportation by ferry boat, ocean tramp, or chemical parcel tanker, or by a vessel when primarily engaged in the carriage of perishable agricultural commodities:

(i) If the common carrier and the owner of those commodities are wholly owned, directly or indirectly, by a person primarily engaged in the marketing and distribution of those commodities and

(ii) Only with respect to those commodities.

(j) *Correction* means any change to a filed NSA that has retroactive effect.

(k) *Effective date* means the date upon which an NSA or amendment is scheduled to go into effect by the parties to the NSA. An NSA or amendment becomes effective at 12:01 a.m. Eastern Standard Time on the beginning of the effective date. The effective date cannot be prior to the filing date of the NSA or amendment with the Commission.

(l) *Expiration date* means the last day after which the entire NSA is no longer in effect.

(m) *File* or *filing* (of NSAs or amendments thereto) means the use of the Commission's electronic filing system for receipt of an NSA or an amendment thereto by the Commission, consistent with the method set forth in Appendix A of this part, and the recording of its receipt by the Commission.

(n) *OIT* means the Commission's Office of Information Technology, or its successor office.

(o) *NSA skipper* means a cargo owner, the person for whose account the ocean transportation is provided, the person

to whom delivery is to be made, a shippers' association, or an ocean transportation intermediary, as defined in section 3(17)(B) of the Act (46 U.S.C. 40102(16)), that accepts responsibility for payment of all applicable charges under the NSA.

(p) *NVOCC Service Arrangement* ("NSA") means a written contract, other than a bill of lading or receipt, between one or more NSA shippers and an individual NVOCC or two or more affiliated NVOCCs, in which the NSA shipper makes a commitment to provide a certain minimum quantity or portion of its cargo or freight revenue over a fixed time period, and the NVOCC commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level. The NSA may also specify provisions in the event of nonperformance on the part of any party.

(q) *Statement of essential terms* means a concise statement of the essential terms of an NSA required to be published under this part.

[69 FR 75853, Dec. 20, 2004, as amended at 70 FR 56580, Sept. 28, 2005; 74 FR 50724, Oct. 1, 2009]

§ 531.4 Confidentiality.

(a) All NSAs and amendments to NSAs filed with the Commission shall, to the fullest extent permitted by law, be held in confidence by the Commission.

(b) Nothing contained in this part shall preclude the Commission from providing certain information from or access to NSAs to another agency of the Federal government of the United States.

(c) Parties to a filed NSA may agree to disclose information contained in it. Breach of any confidentiality agreement contained in an NSA by either party will not, on its own, be considered a violation of these rules.

§ 531.5 Duty to file.

(a) The duty under this part to file NSAs, amendments and notices, and to publish statements of essential terms, shall be upon the NVOCC acting as carrier party to the NSA.

(b) The Commission shall not order any person to pay the difference between the amount billed and agreed upon in writing with a common carrier

or its agent and the amount set forth in an NSA by that common carrier for the transportation service provided.

(c) Filing may be accomplished by any duly agreed-upon agent, as the parties to the NSA may designate, and subject to conditions as the parties may agree.

(d) *Registration*—(1) *Application*. Authority to file or delegate the authority to file must be requested by a responsible official of the NVOCC in writing by submitting to BTA, either by mail to 800 N. Capitol Street, NW., Washington, DC 20573, or by facsimile to (202) 523-5867, a completed NSA Registration Form (FMC-78)(Exhibit 1 to this part).

(2) *Approved registrations*. OIT shall provide approved Registrants a log-on ID and password for filing and amending NSAs and notify Registrants of such approval.

[69 FR 75853, Dec. 20, 2004, as amended at 70 FR 56580, Sept. 28, 2005; 76 FR 11680, Mar. 3, 2011]

Subpart B—Filing Requirements

§ 531.6 NVOCC Service Arrangements.

(a) Authorized persons shall file with BTA, in the manner set forth in Appendix A of this part, a true and complete copy of every NSA or amendment before any cargo moves pursuant to that NSA or amendment.

(b) Every NSA filed with the Commission shall include the complete terms of the NSA including, but not limited to, the following:

(1) The origin port ranges in the case of port-to-port movements and geographic areas in the case of through intermodal movements;

(2) The destination port ranges in the case of port-to-port movements and geographic areas in the case of through intermodal movements;

(3) The commodity or commodities involved;

(4) The minimum volume or portion;

(5) The service commitments;

(6) The line-haul rate;

(7) Liquidated damages for non-performance (if any);

(8) Duration, including the

(i) Effective date; and

(ii) Expiration date;

SERVICE AGREEMENT and TERMS & CONDITIONS

1. DEFINITIONS

Capitalised terms used in these Standard Terms and Conditions shall have the following meanings:

Agreement means the agreement for the provision of the Services to the Customer subject to this Service Agreement and Standard Terms & Conditions;

Consignment means any item or items contained in one parcel, package or container, as the case may be, or any number of separate parcels, packages or containers sent at one time in one load by or for the Customer for delivery to the same address;

Customer means any person, firm, body corporate, association or organisation to whom the Services are provided by DX Ireland;

Force Majeure means any event beyond the reasonable control of DX Ireland, including without limitation act of God, severe weather, war invasion, civil commotion, embargo, hostilities (whether war be declared or not) seizure or forfeiture under legal process, epidemic, act or order of any government public local or other authority, labour disputes of whatever nature, explosion or fire, or any other occurrence or event which would not reasonably have been anticipated by DX Ireland;

DX Ireland means DX Network Services Ireland Limited, whose registered office is situated at 36-37 North Park, North Road, Finglas, Dublin 11 and its successors and assigns;

Prohibited Article means

- (i) any Consignment that is not packed in compliance with, or otherwise does not fully comply with, the Regulations or the provisions of the Agreement or that contains any substance or matter prohibited by the Regulations; or
- (ii) any item which might or does cause any personal injury or physical damage to any person or property, or might otherwise be considered dangerous or hazardous; or
- (iii) any of the following: antiques; asbestos; bank notes or any other financial instrument capable of conversion into cash by anyone other than the payee;; bullion; cash; chemicals; cigarette lighters;; compressed gases and aerosols; credit company sales vouchers; firearms; flammable items; human remains (in any form);; lewd, obscene or pornographic items; liquids; living creatures; matches;; organic peroxide; oxidising materials; paints, varnishes, enamels and similar substances; poisons; processed tobacco or tobacco products; unused units in franking machines;; works of art; wines or spirits.

The Regulations means the Safety, Health and Welfare at Work Act 1989, Health and Safety Regulations and Statutory Instruments issued thereunder and any international, European or other national laws or regulations or protocols which apply to the packaging, handling and carriage of goods including (but not limited to) applicable regulations made by the Universal Postal Union, the International Civil Aviation Organisation and the International Air Transport Association;

The Services means the service or services to be provided by DX Ireland to the Customer subject to the provisions of this Agreement;

Standard Service Agreement and Terms & Conditions means these standard terms and conditions as supplemented or amended pursuant to Condition 11 or as otherwise agreed in writing between the parties. Customers will be deemed to have accepted to be bound by the Terms and Conditions of the Service set out in this Agreement by use of the Service.

Any additional services provided by DX Ireland to the Customer shall be provided by DX Ireland on the terms of this Agreement except as otherwise agreed in writing by both parties.

2. DURATION, RENEWAL AND TERMINATION

- 2.1 The Agreement shall continue unless and until.
 - 2.1.1 the Customer gives notice in writing of termination to DX Ireland (i) at least 30 days prior to termination (ii) within 7 days of receipt by the Customer of notification from DX Ireland of changes to the Charges pursuant to clause 4.4; or
 - 2.1.2 the Agreement is terminated in accordance with any other

provisions for early termination incorporated in the Agreement.

- 2.2 DX Ireland shall have the right at its absolute discretion and without giving any reason therefore to terminate the Agreement or withdraw the Services on no less than 30 days prior written notice to the Customer.

3. DESPATCH AND DELIVERY

- 3.1 DX Ireland reserves the right to arrange for the carriage of the Consignment by any route, and using any handling, storage and transportation methods whatsoever.
- 3.2 If for any reason the Consignment cannot be delivered to the delivery address marked on the Consignment, or where the Consignment is held for collection and is not collected within five Working Days, DX Ireland shall be under no liability for loss or damage to the Customer however caused.
- 3.3 If the Customer receives any item or items delivered by DX Ireland in error, the Customer shall return such items as soon as possible to DX Ireland.
- 3.4 Unless otherwise agreed in advance, no item within a Consignment shall exceed the following limits:
Weight: Max weight per crate = 20kg
If these limits are exceeded the Consignment will either be returned to the Customer or delivered to the consignee and the Customer will pay DX Ireland the full cost thereof plus any additional cost incurred by DX Ireland.

4. CHARGES

- 4.1 Subject to the provisions of this Clause 4, the Customer shall pay DX Ireland the Charges for the Service(s) or such other sums as are agreed for any additional services agreed to be provided.
- 4.2 DX Ireland reserves the right to increase the Charges at any time to reflect any additional costs to DX Ireland if:-
 - (a) the Customer alters the delivery and collection locations identified in the Service Schedule(s);
 - (b) at any time prior to the conveyance of a Consignment the cost to DX Ireland of taxing, maintaining and fuelling its delivery vehicles or those of its subcontractors increases (or increases further) above such cost to DX Ireland as at the Commencement Date.The provisions of this clause may be exercised on more than one occasion.
- 4.3 Where the price charged, or to be charged, to the Customer has been calculated by reference to information provided by the Customer, to DX Ireland, about the volume or weight of the Consignments sent, or to be sent, using the Services and it transpires that the volume and/or weight has been understated, DX Ireland reserves the right to vary the charges to take account of any understatement and charge the Customer retrospectively, for up to 6 months prior to the date when the difference was discovered, for the difference between the amount invoiced to the Customer and the amount that should have been, or should be, paid by the Customer had the information been accurate.

- 4.4 In addition to the provisions of Clauses 4.2 and 4.3 a full price review will take place annually. The review will be based upon changes in weight and volume, the number of the Customer's collection and delivery locations, movements in the retail price index and other general cost changes experienced by DX Ireland including (but not limited to) increases in the cost of fuel.
- 4.5 In addition, the Customer will pay to DX Ireland any duties, levies, taxes, deposits or outlays or penalties imposed upon DX Ireland in respect of the carriage of the Consignment.

5. TERMS OF PAYMENT

- 5.1 The Customer shall pay the Charges together with any other sums payable by the Customer to DX Ireland under the Agreement (which are subject to VAT at the prevailing rate) within 30 days of date of invoice unless the contrary has been expressly agreed in writing by DX Ireland. DX Ireland shall be

DX Network Services Ireland Limited

Registered Office: 36-37 North Park, North Road, Finglas, Dublin 11. Registered in Ireland No. 54066.

entitled to charge the Customer interest (both before and after any judgment) on all overdue accounts at the rate of 3% above AIB's base rate applicable from time to time until payment is made in full.

- 5.2 The Customer agrees to pay the Charges and any other amounts due hereunder without set-off, deduction or counterclaim.
- 5.3 The Charges shall remain due and payable notwithstanding that delivery of the Consignment may not yet have taken place.
- 5.4 If the Customer fails to make any payment due to DX Ireland for any Services provided to the Customer by DX Ireland by the due date then, without prejudice to any other right or remedy available to DX Ireland, DX Ireland shall be entitled to cancel the Agreement or suspend any further collections and/or deliveries for the Customer.
- 5.5 DX Ireland shall have a particular and general right of lien on any Consignment in its possession for all sums due at any time from the Customer, the Consignee or the owner of the Consignment whether under or in connection with the Agreement or any other contract between the Customer and DX Ireland. In the event of non-payment of the Charges within 21 days after the due date DX Ireland shall be entitled to sell or otherwise dispose of the Consignment and apply the proceeds towards the payment of such sums.

6. PROHIBITIONS

- 6.1 DX Ireland reserves the right to open for examination any Consignment that is not correctly addressed
- 6.2 The Customer shall ensure that no Prohibited Article is sent by the Services and that all Consignments and their contents are labelled and packed in accordance with the terms of the Agreement and otherwise comply with the Regulations, for which purposes the Customer is deemed to have full knowledge of the requirements of the Regulations. If DX Ireland believes that any Consignment or any item forming part of a Consignment either (a) may comprise or contain a Prohibited Article or (b) has not been labelled and/or packaged in accordance with the Regulations or the Agreement or (c) otherwise does not comply with the Regulations or the Agreement, DX Ireland reserves the right to:
- (i) refuse to handle; and/or
 - (ii) open and/or retain for further examination; and/or
 - (iii) accept such Consignment or item for carriage on the basis that DX Ireland shall not be responsible in any way for any loss or damage howsoever caused either to the Consignment or item (as the case may be) or to any person or property as a result of that Consignment or item. If DX Ireland believes that the sending of any Consignment or its contents amounts to or may amount to a criminal offence it may pass such Consignment and/or its contents to the relevant authorities.

7. TITLE

Title to any property issued to the Customer by DX Ireland for the purpose of the provision of the Services by DX Ireland shall remain with DX Ireland. The Customer shall be responsible for such property whilst in its care or control and return such property to DX Ireland immediately upon demand and shall indemnify DX Ireland for all loss caused by damage thereto whilst in its care or control.

8. EXCLUSION AND LIMITATION OF LIABILITY

- 8.1 The Customer acknowledges that the value and contents of any Consignment and the amount of loss which may be suffered by the Customer are only known to the Customer. In view of this, DX Ireland requires and the Customer shall maintain adequate insurance on an "all risks" basis in respect of any Consignment for its full value to the Customer. The Customer further acknowledges that the charges for the Services reflect the exclusions and limitations in the Agreement and that under the circumstances such exclusions and limitations are reasonable.
- 8.2 DX Ireland shall not be liable to the Customer or any other person in connection with or arising out of the Agreement or the performance or non-performance of the Services except to the extent that the loss or damage suffered by the Customer results solely from the negligence of, or breach of this

Agreement by DX Ireland, its agents or sub-contractors in which case such liability shall be subject to the exclusions and limitations set out in these Conditions.

- 8.3 Subject to Condition 8.2 DX Ireland's liability for any loss or damage arising out of or in connection with the Agreement or performance or non-performance of the Services, howsoever caused or arising, shall:
- 8.3.1 in the case of loss or damage to any Consignment be limited to the lesser of (i) €100 (or such greater amount if agreed by the parties in the Service Schedule(s)) per Consignment affected, (ii) the amount of loss or damage actually sustained and (iii) the cost of replacement or repair of the relevant Consignment or its resale or fair market value without reference to the commercial utility or special value to the Customer or any other person, less the value of the Consignment after the loss or damage sustained;
- 8.3.2 in the case of loss of or damage to any tangible physical property of the Customer (other than any Consignment the liability for which is dealt with by Condition 8.3.1 above) caused by the negligence of DX Ireland or any of its employees be limited to €1 million in respect of any one claim or series of claims arising out of one cause subject to an overall maximum aggregate liability of €1 million in any one contract year; and
- 8.3.3 in all other cases, the aggregate liability of DX Ireland in any contract year shall not exceed the total Charges (excluding VAT) payable by the Customer for the Services in respect of that contract year, or if this Agreement has terminated, the contract year during which the event giving rise to the claim arose.
- 8.4 Notwithstanding Condition 8.3 DX Ireland shall not be liable to the Customer or any person for:
- 8.4.1 any loss of or damage to profits, revenue, savings, data, use, contract, goodwill or business or for any indirect or consequential loss or damage, in each case howsoever caused or arising;
- 8.4.2 any loss or damage caused by delay in the collection or delivery of any Consignment due to mis-delivery;
- 8.4.3 any loss or damage caused by an event of Force Majeure (including, without limitation, any loss or damage caused by any temporary interruption of Services resulting from an event of Force Majeure);
- 8.4.4 any loss of or damage to a Consignment which cannot be shown to have occurred whilst such Consignment was within the care, custody and control of DX Ireland or its employees, agents or sub-contractors;
- 8.4.5 damage to a Consignment unless such damage is evidenced by crushing, piercing, water damage, or other damage to, or deterioration of, the outer packaging thereof which is apparent to the naked eye;
- 8.4.6 any loss or damage caused to or by, or otherwise in respect of (i) a Prohibited Article, or (ii) arising from or caused by the failure of the Customer to fully comply with the Regulations or the provisions of the Agreement;
- 8.4.7 any claim unless notified in writing to DX Ireland, within 30 days of the date of dispatch of the Consignment to which the claim relates.
- 8.5 The term "howsoever caused or arising" when used in this Condition 8 shall be construed widely to cover all causes and actions giving rise to liability, including but not limited to (i) whether arising by reason of any misrepresentation (whether made prior to and/or in this Agreement), negligence, breach of statutory duty, other tort, breach of contract, restitution or otherwise and (ii) whether arising under any indemnity and (iii) whether caused by any total or partial failure or delay in supply of the Services.
- 8.6 Notwithstanding any other provision of this Agreement, all the exclusions and limitations of liability contained in this Agreement shall apply regardless of whether the Customer notifies DX Ireland of the possibility of any greater loss or damage and all such exclusions shall only apply so far as permitted by law and in particular nothing in the Agreement shall limit or exclude liability for fraud or for death or personal injury caused by negligence.
- 8.7 The Customer hereby agrees with regard to the state and condition of a Consignment that the signature by or on behalf of the Customer or the consignee of a proof of delivery form shall be prima facie evidence of the good condition of the relevant Consignment when delivered.
- 8.8 All employees, agents and subcontractors of DX Ireland (each being a Third Party) shall each be entitled, to enforce every defence and limitation available to DX Ireland under this Agreement (in particular the provisions of this Condition 8) to

DX Network Services Ireland Limited

Registered Office: 36-37 North Park, North Road, Finglas, Dublin 11. Registered in Ireland No. 54066.

the extent determined by DX Ireland in its absolute discretion from time to time, as if such defences and limitations were expressed to be for the benefit of the relevant Third Party. The parties to this Agreement shall not be required to notify or obtain the consent of any Third Party in order to rescind or vary this Agreement or any provision of it (for the avoidance of doubt, including, without limitation, this Condition 8). The aggregate liability of all Third Parties and DX Ireland collectively shall be no greater than the liability of DX Ireland alone, as set out in this Agreement. Save as referred to in this Condition 8.8, no provision of this Agreement shall be enforceable by any person who is not a party to it. No Third Party may assign or otherwise transfer any of its rights referred to in this Condition 8.8.

- 8.9 The Customer agrees to indemnify DX Ireland against all losses, liabilities, claims, demands, costs and expenses in excess of the liability expressly accepted by DX Ireland hereunder.

9. CUSTOMER'S WARRANTY AND INDEMNITY

9.1 The Customer warrants that:

- (a) where the Customer is not the owner of the Consignment, it has the authority of all parties owning or having any legal interest in the same to use the Services for the despatch thereof;
- (b) the nature or contents of the Consignment will not cause DX Ireland to break any laws or statutory regulations;
- (c) the Consignment is adequately prepared, addressed, labelled and packaged for safe despatch through the Services (including, where appropriate, transport by air) and for safe handling, whether by manual or mechanical means by DX Ireland staff and its sub-contractors; and
- (d) the Consignment has been labelled and packaged in full compliance with the Regulations.

9.2 Without prejudice to any other provisions of the Agreement, the Customer shall indemnify and hold DX Ireland harmless against all losses, liabilities, claims, demands, costs and expenses that may result from:

- (a) any latent or inherent defect or natural deterioration of the Consignment and/or any Consignment that is inherently dangerous, unstable or liable to cause any loss or damage of whatever kind;
- (b) any other damage caused by the substance, composition or nature of the Consignment or the method of packaging employed;
- (c) any breach by the Customer of the warranties in Condition 9.1;
- (d) any third party claim arising directly or indirectly from the Customer's use of the Services save for claims for loss or damage for which DX Ireland is expressly liable hereunder; and
- (e) the neglect or default of the Customer or any breach of its obligations under the Agreement.

10. COMMON CARRIER

DX Ireland is not a common carrier and accepts items for carriage only in accordance with the provisions of, and subject to, the Agreement. DX Ireland reserves the right to refuse at any time to carry any Consignment at its absolute discretion.

11. ALTERATION TO TERMS

The provisions of these Standard Terms and Conditions may be supplemented or amended by DX Ireland at the absolute discretion of DX Ireland provided that any changes are notified to the Customer in writing not less than 1 month before the changes are to take effect in which case the Customer shall be bound by the Agreement as so supplemented or amended.

12. GENERAL

12.1 DX Ireland agrees to take all reasonable steps to prevent any disclosure by it to any third party, other agent or representative of the Customer authorised in accordance with this Agreement of any secret or confidential information belonging to the Customer which comes to DX Ireland's possession through the performance of this Agreement, provided that this obligation of confidence will not apply in respect of any disclosure required by law or by any regulatory authority nor in respect of any information which is or becomes to be in the public domain

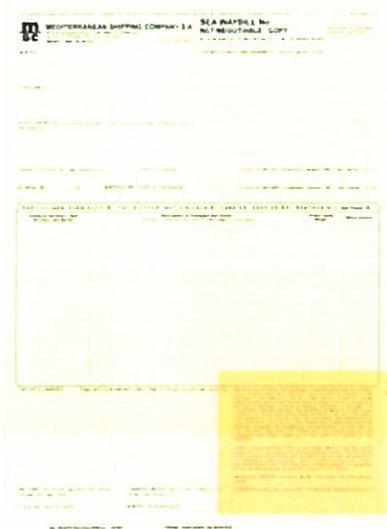
other than as a result of DX Ireland's breach of this Agreement.

- 12.2 If any provision of the Agreement shall be declared to be invalid or ineffective in any respect, the validity, legality and enforceability of the remaining provisions of the Agreement shall not in any way be affected or impaired thereby.
- 12.3 Any failure in or delay by DX Ireland to take any action to enforce any part of the Agreement shall not operate as a waiver of that breach or any other breach, and no waiver of any breach shall operate as a waiver of any subsequent breach.
- 12.4 References to any statute or statutory provisions include references to that statute or statutory provision as from time to time amended, extended or re-enacted and include any statutory instrument, rules, regulations or other subordinate legislation made from time to time thereunder.
- 12.5 The Agreement constitutes the entire agreement and understanding between the Customer and DX Ireland as to the matters to which they relate and supersedes all prior oral or written agreements, understandings or arrangements relating to the provision of the Services. Save for any amendment made to these Standard Terms and Conditions pursuant to Condition 11 no variation to the Agreement shall be effective unless made in writing and signed by an authorised representative of both the Customer and DX Ireland.
- 12.6 The Customer shall notify DX Ireland in writing of any merger or amalgamation with another Customer, or any other corporate entity and of any change to the address or addresses to which invoices should be sent by DX Ireland within 7 days of the occurrence thereof. All notices shall be sent to the following address (unless otherwise notified by DX Ireland): Customer Service, DX Ireland, 36-37 North Park, North Road, Finglas, Dublin 11.
- 12.7 The Agreement may be assigned or transferred (in whole or in part) to any member of the DX Group by DX Ireland without the consent of the Customer. The Customer shall not be entitled to assign or transfer the benefit of the Agreement save with the prior written consent of DX Ireland which shall not be unreasonably withheld.
- 12.8 DX Ireland shall be entitled to delegate or sub-contract out the Services (or any part thereof) provided that DX Ireland shall remain liable in accordance with the terms set out herein.
- 12.9 Any notice required or permitted to be given by either party pursuant to the Agreement shall be in writing addressed to that other party and sent to the other party, in the case of the Customer to its registered office or principal place of business and in the case of DX Ireland to the address set out in Condition 12.6.
- 12.10 The Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of Ireland. DX Ireland and the Customer irrevocably submit to the non exclusive jurisdiction of the Irish Courts.
- 12.11 The Customer shall warrant by acceptance of these terms and conditions that they have and shall maintain in place adequate policies and procedures in accordance with the obligations imposed under anti-corruption and bribery laws, statutes, and regulations in place.



Seawaybill Terms & Conditions of the Contract of Carriage

Front



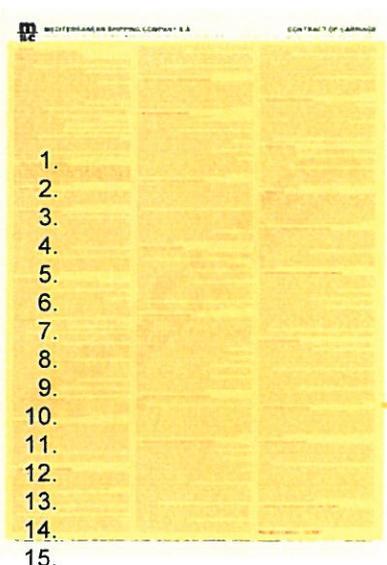
RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the total number or quantity of containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage subject to all the terms hereof from the Place of Receipt or the Port of Loading, to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS SEA WAYBILL THE SHIPPER EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO, ON HIS OWN BEHALF AND ON BEHALF OF THE CONSIGNEE, THE OWNER OF THE GOODS AND THE MERCHANT, AND WARRANTS HE HAS AUTHORITY TO DO SO, ALL THE TERMS AND CONDITIONS WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS AND ON THE REVERSE SIDE AND THE TERMS AND THE CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE SHIPPER.

Unless instructed otherwise in writing by the Shipper delivery of the Goods will be made only to the Consignee or his authorised representatives. This Sea Waybill is not a document of title to the Goods and delivery will be made, after payment of any outstanding Freight and charges, only on provision of proper proof of identity and of authorisation at the Port of Discharge or Place of Delivery, as appropriate, without the need to produce or surrender a copy of this Sea Waybill.

IN WITNESS WHEREOF the Carrier, Master or their Agent has signed this Sea Waybill.

[Signature]

Reverse



Terms and conditions of MSC Mediterranean Shipping Company S.A.

Contract of Carriage continued from the front page.

- DEFINITIONS
- CONTRACTING PARTIES AND WARRANTY
- CARRIER'S TARIFF
- SUBCONTRACTING AND INDEMNITY
- CARRIER'S RESPONSIBILITY
- U.S. TRADE CLAUSE
- COMPENSATION AND LIABILITY PROVISIONS
- SCOPE OF VOYAGE, DELAY, CONSEQUENTIAL DAMAGES
- METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE
- NOTICE OF CLAIMS, TIME BAR AND JURISDICTION
- MERCHANT-PACKED CONTAINERS
- REFRIGERATION, HEATING, INSULATION
- INSPECTION OF GOODS AND SPECIAL CIRCUMSTANCES
- DESCRIPTION OF GOODS AND MERCHANT'S RESPONSIBILITY
- DANGEROUS OR HAZARDOUS GOODS

16. FREIGHT AND CHARGES
17. CARRIER'S LIEN
18. OPTIONAL STOWAGE, DECK CARGO AND LIVESTOCK
19. MATTERS ADVERSELY AFFECTING CARRIER'S PERFORMANCE
20. NOTIFICATION AND DELIVERY
21. BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE
22. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE
23. SEPARABILITY AND VARIATION OF TERMS, FINAL CONTRACT

1. DEFINITIONS

The following definitions shall apply in this Sea Waybill:

Carrier: means MSC Mediterranean Shipping Company S.A..

COGSA: means the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936.

Combined Transport: arises if the Carrier has indicated a Place of Receipt and/or a Place of Delivery on the front hereof in the relevant spaces. Combined Transport consists of a Port-to-Port carriage and Inland Transport.

Container: includes any container, trailer, transportable tank, flat or pallet, or any similar article used to consolidate Goods and any connected or accessory equipment.

Freight: includes the freight and all charges, costs and expenses whatsoever payable to the Carrier in accordance with the applicable Tariff and this Sea Waybill, including storage, per diem and demurrage.

Goods: includes the whole or any part of the cargo carried under this Sea Waybill, including any packing or packaging materials and Merchant owned or leased Containers.

Hague Rules: means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 with the express exclusion of Article 9.

Hague-Visby Rules: means the provisions of The Hague Rules 1924 as Amended by the Protocol adopted at Brussels on 23 February 1968, and 21st December 1979 (SDR Protocol) where applicable. Notwithstanding anything to the contrary herein it is expressly agreed that nothing herein shall contractually apply the Hague-Visby Rules to this Sea Waybill and they shall apply only when compulsorily applicable by the law governing this Sea Waybill.

Inland Transport: means carriage during Combined Transport other than between the Port of Loading and the Port of Discharge.

Merchant: includes the Shipper, Consignee, holder of this Sea Waybill, the receiver of the Goods and any Person owning, entitled to or claiming the possession of the Goods or of this Sea Waybill or anyone acting on behalf of this Person.

Person: includes an individual, corporation, company or any other legal entity.

Place of Delivery: means the place at which the Carrier has contracted to deliver the Goods, when such place is other than the Port of Discharge.

Place of Receipt: means the place at which the Carrier has contracted to receive the Goods, when such place is other than the Port of Loading.

Pomerene Act: means the United States Federal Sea Waybill Act, 1916 49 U.S.C. 801 or any amendments thereto.

Port-to-Port carriage: means carriage between the Port of Loading and the Port of Discharge.

Subcontractor: includes but is not limited to the owners, charterers and operators of the Vessel(s) other than the Carrier, as well as stevedores, terminals and groupage operators, road and rail transport operators, warehousemen and any independent contractors employed by the Carrier performing the carriage, and any direct or indirect Subcontractors, servants and agents thereof, whether in direct contractual privity or not.

Vessel: includes the vessel named herein or any substituted vessel, feeder vessel, lighter or other watercraft utilized by the Carrier for carriage by sea.

2. CONTRACTING PARTIES AND WARRANTY

The contract evidenced by this Sea Waybill is between the Carrier and the Shipper. The Shipper, who is the only party entitled to give the Carrier instructions in relation to this contract of carriage, undertakes to provide the Merchant and in particular the Consignee with a legible copy of all the Terms and Conditions contained in this Sea Waybill. Every Person defined as "Merchant" is jointly and severally liable towards the Carrier for all the various undertakings, responsibilities and liabilities of the Merchant under or in connection with this Sea Waybill and to pay the Freight due under it without deduction or set-off. The Shipper warrants that in agreeing to the terms and conditions in this Sea Waybill, he is the owner of the Goods or he does so with the authority of the owner of the Goods, or of the Person entitled to the possession of the Goods or of this Sea Waybill, or of the Merchant.

3. CARRIER'S TARIFF

The terms and conditions of the Carrier's applicable Tariff are incorporated into this Sea Waybill. Particular attention is drawn to terms and conditions concerning additional charges including demurrage, per diem, storage expenses and legal fees, etc. A copy of the applicable Tariff can be obtained from the Carrier or its agent upon request and the Merchant is deemed to know and accept such Tariff. In the case of any conflict or inconsistency between this Sea Waybill and the applicable Tariff, it is agreed that this Sea Waybill shall prevail.

4. SUBCONTRACTING AND INDEMNITY

4.1 The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms whatsoever the whole or any part of the carriage, including liberty to further sub-contract.

4.2 The Merchant undertakes that no claim or allegation whether arising in contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any servant, agent, or Subcontractor of the Carrier which imposes or attempts to impose upon any of them or any Vessel owned or chartered by any of them any liability whatsoever in connection with the Goods or the carriage of the Goods whether or not arising out of negligence on the part of such Person. If any such claim or allegation should nevertheless be made, the Merchant agrees to indemnify the Carrier against all consequences thereof. Without prejudice to the foregoing, every such servant, agent and Subcontractor shall have the benefit of all terms and conditions of whatsoever nature contained herein or otherwise benefiting the Carrier under this Sea Waybill, as if such terms and conditions were expressly for their benefit. In entering into this contract, the Carrier, to the extent of such terms and conditions, does so on its own behalf and also as agent and trustee for such servants, agents and Subcontractors.

4.3 The provisions of clause 4.2, including but not limited to the undertaking of the Merchant contained therein, shall extend to all claims or allegations of whatsoever nature against other Persons chartering space on the Vessel.

4.4 The Merchant further undertakes that no claim or allegation in respect of the Goods shall be made against the Carrier by any Person which imposes or attempts to impose upon the Carrier any liability whatsoever in connection with the Goods or the carriage of the Goods other than in accordance with the terms and conditions of this Sea Waybill, whether or not arising out of negligence or misdelivery on the part of the Carrier, and if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

5. CARRIER'S RESPONSIBILITY

5.1 **Port-to-Port carriage** – If carriage under this Sea Waybill is Port-to-Port:

(a) The period of responsibility of the Carrier for any loss of or damage to the Goods shall commence only at the moment that the Goods are loaded on board the Vessel and shall end when the Goods have been discharged from the Vessel.

(b) This Sea Waybill shall be subject to the Hague Rules unless the governing law makes the Hague or the Hague-Visby Rules compulsorily applicable in which case the said Hague or Hague-Visby Rules will apply to this Sea Waybill only to the extent that they are compulsorily applicable.

(c) Notwithstanding the above, in case and to the extent that the governing law, or a contractual arrangement, or custom and practice, or any court or tribunal decision extends the Carrier's period of responsibility whether in contract, tort, bailment or otherwise to all or any part of the period before loading, or the period after discharge, including for misdelivery, then the Carrier shall have the benefit of every right, defence, immunity, limitation and liberty provided for in the Hague Rules during such additional period of responsibility, notwithstanding that the loss, damage or misdelivery did not occur during the carriage by sea.

5.2 **Combined Transport** – The Carrier's liability for Combined Transport shall be as follows:

5.2.1 Where the loss or damage occurred during the Port-to-Port section of the carriage, the liability of the Carrier is in accordance with clause 5.1 above.

5.2.2 Where the loss or damage occurred during Inland Transport, the liability of the Carrier shall be determined:

(a) by the provisions contained in any international convention, national law or regulation applicable to the means of transport utilized, if such convention, national law or regulation would have been compulsorily applicable in the case where a separate contract had been made in respect to the particular stage of transport concerned, or

(b) where no international convention, national law or regulation would have been compulsorily applicable, by the contract of carriage issued by the Subcontractor carrier for that stage of transport, including any limitations and exceptions contained therein, which contract the Merchant and the Carrier adopt and incorporate by reference, it being agreed that the Carrier's rights and liabilities shall be the same as those of the Subcontractor carrier, but in no event whatsoever shall the Carrier's liability exceed GBP 100 sterling legal tender per package, or

(c) if any court shall determine that no international convention, national law or regulation would have been compulsorily applicable and that the Carrier may not determine its liability, if any, by reference to the applicable Subcontractor's contract of carriage or where said Subcontractor carrier does not have a contract of carriage, then it is contractually agreed as between the Merchant and the Carrier that the Carrier's liability shall be determined as if the loss and/or damage complained of occurred during the Port-to-Port section of carriage as provided at 5.1 above, but in no event whatsoever shall the Carrier's liability exceed GBP 100 sterling legal tender per package.

d) If the place of loss or damage cannot be established by the Merchant, then the loss or damage shall be presumed to have occurred during the Port-to-Port section of carriage and the Carrier's liability shall be determined as provided at 5.1 above.

5.2.3 Any transport that the Carrier arranges for the Merchant which is not part of the carriage under this Sea Waybill is done under the Merchant's own responsibility, time, risk and expense and the Carrier acts as agent only for the Merchant.

5.3 **Delivery to Customs or Port Authorities** – Where any law or regulation applicable at the Port of Discharge or Place of Delivery provides that delivery of the Goods to the Merchant shall or may be effected by the customs or port authorities at the Port of Discharge or Place of Delivery, notwithstanding anything to the contrary herein, delivery of the Goods by the Carrier to such customs or port authorities shall be deemed to be lawful delivery of the Goods by the Carrier to the Merchant and the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods which occurs for any reason whatsoever after delivery of the Goods by the Carrier to the customs or port authorities.

5.4 Notwithstanding the application to this Sea Waybill of the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, or of any similar convention or legislation, THIS SEA WAYBILL IS NOT A DOCUMENT OF TITLE TO THE GOODS.

6. U.S. TRADE CLAUSE

6.1 Notwithstanding the provisions of clause 5, for carriage to or from any port of the United States, its territories or possessions, or if suit is brought in the United States, this Sea Waybill shall have effect subject to the provisions of the COGSA and to the provisions of the Pomerene Act regardless of whether said Act would apply of its own force. The provisions of the COGSA are incorporated herein and save as otherwise provided herein shall apply throughout the entire time the Goods are in the Carrier's custody, including before loading and after discharge as long as the Goods remain in the custody of the Carrier or its Subcontractors, including cargo carried on deck. Nothing contained herein is to be deemed a surrender by the Carrier of its rights, immunities, exemptions or limitations or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the COGSA. Except for clause 5, every other term, condition, limitation, defence and liberty whatsoever contained in this Sea Waybill shall apply to carriage in the US Trades.

6.2 For limitation purposes under the COGSA, it is agreed that the meaning of the word "package" shall be any palletised and/or unitised assemblage of cartons which has been palletised and/or unitised for the convenience of the Merchant, regardless of whether said pallet or unit is disclosed on the front hereof.

7. COMPENSATION AND LIABILITY PROVISIONS

7.1 Subject always to the Carrier's right to limit liability as provided for herein, if the Carrier is liable for compensation in respect of loss of or damage to the Goods, such compensation shall be calculated by reference to

the invoice value of the Goods, plus Freight and insurance if paid. If there is no invoice value of the Goods or if any such invoice is not bona fide, such compensation shall be calculated by reference to the market value of such Goods at the place and time they are delivered or should have been delivered to the Merchant. The market value of the Goods shall be fixed according to the current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and/or quality.

7.2 Save as is provided in clause 7.3:

7.2.1 (a) If and to the extent the Hague Rules or Hague-Visby Rules are compulsorily applicable to this Sea Waybill by virtue of clauses 5.1, 5.2.1 or 5.2.2 (c) or (d) or otherwise, the Carrier's liability for breaches or wrongs occurring during such period of compulsory application shall in no event whatsoever exceed the amounts provided in the Hague Rules or Hague-Visby Rules, whichever are compulsorily applicable.

(b) If and to the extent the Hague Rules apply only contractually pursuant to clause 5, the Carrier's maximum liability shall in no event whatsoever exceed GBP 100 sterling lawful currency per package or unit.

7.2.2 Where COGSA applies by virtue of clause 6, neither the Carrier nor the Vessel shall in any event be or become liable in an amount exceeding US\$500 per package or per customary freight unit.

7.3 The Merchant agrees and acknowledges that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods. Higher compensation than that provided for in this Sea Waybill may be claimed only when, with the written confirmation of the Carrier, the value of the Goods declared by the Shipper upon delivery to the Carrier has been stated by the Carrier in the box marked "Declared Value" on the front of this Sea Waybill and ad valorem charges paid. In that case, the amount of the Declared Value shall be substituted for the limits provided in this Sea Waybill. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such Declared Value.

7.4 Nothing in this Sea Waybill shall operate to limit or deprive the Carrier of any statutory protection, defence, exemption or limitation of liability authorised by any applicable laws, statutes or regulations of any country or which would have been applicable in the absence of any of the terms set out in this Sea Waybill. The Carrier shall have the benefit of the said laws, statutes or regulations as if it were the owner of the Vessel.

7.5 When any claim is paid by the Carrier to the Merchant, the Carrier shall be automatically subrogated to all rights of the Merchant against any third party. The Merchant shall sign a subrogation receipt, release and indemnity immediately when requested by the Carrier.

8. SCOPE OF VOYAGE, DELAY, CONSEQUENTIAL DAMAGES

The scope of voyage herein contracted for may or may not include usual or customary or advertised ports of call whether named in this Sea Waybill contract or not and may include transport of the Goods to or from any facilities used by the Carrier as part of the carriage, including but not limited to off-dock storage. The Carrier does not promise or undertake to load, carry or discharge the Goods on or by any particular Vessel, date or time. Advertised sailings and arrivals are only estimated times, and such schedules may be advanced, delayed or cancelled without notice. In no event shall the Carrier be liable for consequential damages or for any delay in scheduled departures or arrivals of any Vessel or other conveyances used to transport the Goods by sea or otherwise. If the Carrier should nevertheless be held legally liable for any such direct or indirect or consequential loss or damage caused by such alleged delay, such liability shall in no event exceed the Freight paid for the carriage.

9. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

9.1 The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:

(a) use any means of transport or storage whatsoever;

(b) transfer the Goods from one conveyance to another including transshipping or carrying the Goods on a Vessel other than the Vessel named on the front hereof or by any other means of transport whatsoever, even though transshipment or forwarding of the Goods by such means may not have been contemplated or provided for herein;

(c) sail without pilots, proceed via any route (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route) at any speed and proceed to, return to and stay at any port or place whatsoever (including the Port of Loading herein provided) once or more often, and in any order in or out of the route or in a contrary direction to or beyond the Port of Discharge once or more often;

(d) load and unload the Goods at any place or port (whether or not any such port is named on the front hereof as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods at any such port or place, including but not limited to

the use of off-dock storage at any port;

(e) comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any Person or body purporting to act as or on behalf of such government or authority or having under the terms of the insurance on any conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions.

9.2 The liberties set out in clause 9.1 may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever whether or not connected with the carriage of the Goods, including but not limited to loading or unloading other goods, bunkering or embarking or disembarking any Person(s), undergoing repairs and/or drydocking, towing or being towed, assisting other vessels, making trial trips and adjusting instruments. Anything done or not done in accordance with clause 9.1 or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual carriage and shall not be a deviation.

1 . NOTICE OF CLAIMS, TIME BAR AND JURISDICTION

10.1 **Notice** - of loss or damage to Goods shall be given in writing to the Carrier or its agent at the Port of Discharge before or at the time of delivery. If the loss or damage is not apparent before or at the time of delivery, notice must be given within three (3) days of delivery to the Merchant or its agent. Claims shall be submitted in writing addressed by the Merchant to the Carrier's agent at the Port of Discharge.

10.2 **Time bar** - In any event, the Carrier shall be discharged from all liability if suit is not commenced within one (1) year after delivery of the Goods or the date that the Goods should have been delivered for claims related to loss or damage during the Port-to-Port carriage, and for claims related to loss or damage during Inland Transport the shorter of nine (9) months or any time limit provided for by any applicable international convention, national law, regulation or contract by virtue of clauses 5.2.2 (a) or (b).

10.3 **jurisdiction** - It is hereby specifically agreed that any suit by the Merchant, and save as additionally provided below any suit by the Carrier, shall be filed exclusively in the High Court of London and English Law shall exclusively apply, unless the carriage contracted for hereunder was to or from the United States of America, in which case suit shall be filed exclusively in the United States District Court, for the Southern District of New York and U.S. law shall exclusively apply. The Merchant agrees that it shall not institute suit in any other court and agrees to be responsible for the reasonable legal expenses and costs of the Carrier in removing a suit filed in another forum. The Merchant waives any objection to the personal jurisdiction over the Merchant of the above agreed fora.

In the case of any dispute relating to Freight or other sums due from the Merchant to the Carrier, the Carrier may, at its sole option, bring suit against the Merchant in the fora agreed above, or in the countries of the Port of Loading, Port of Discharge, Place of Delivery or in any jurisdiction where the Merchant has a place of business.

11. MERCHANT-PACKED CONTAINERS

If a Container has not been packed by or on behalf of the Carrier:

11.1 The Merchant shall inspect the Container for suitability for carriage of the Goods before packing it. The Merchant's use of the Container shall be prima facie evidence of its being sound and suitable for use.

11.2 The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by:

- (a) the manner in which the Goods have been packed, stowed, stuffed or secured in the Container, or
- (b) the unsuitability of the Goods for carriage in the Container supplied or for carriage by Container between the Ports or Places specified herein, or
- (c) the unsuitability or defective condition of the Container or the incorrect setting of any refrigeration controls thereof, provided that, if the Container has been supplied by or on behalf of the Carrier, this unsuitability or defective condition would have been apparent upon inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was packed, or
- (d) packing refrigerated Goods that are not properly pre-cooled to the correct temperature for carriage or before the refrigerated Container has been properly pre-cooled to the correct carrying temperature.

11.3 The Merchant is responsible for the packing and sealing of all Merchant-packed Containers and, if a Merchant-packed Container is delivered by the Carrier with an original seal as affixed by the Merchant or customs or security control intact, or the Carrier can establish bona fide circumstances in which the original seal was replaced, the Carrier shall not be liable for any shortage of Goods ascertained upon delivery.

11.4 The Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense whatsoever and howsoever arising caused by one or more of the matters referred to in clause 11. 2, including but not limited to damage to Container, other cargo and the Vessel.

12. REFRIGERATION, HEATING, INSULATION

12.1 Special Containers with refrigeration, heating or insulation shall not be furnished unless contracted for on the front of this Sea Waybill and extra Freight paid. If a carrying temperature is noted on the front of this Sea Waybill, the Merchant shall deliver the Goods to the Carrier at plus or minus 2 degrees Celsius from the noted temperature, and the Carrier shall exercise due diligence to maintain such supply air temperature, plus or minus 2 degrees Celsius while the Goods are in its possession. **IT IS THE MERCHANT'S OBLIGATION TO SET AND/OR CHECK THAT THE TEMPERATURE CONTROLS ON THE CONTAINER ARE AT THE REQUIRED CARRYING TEMPERATURE AND TO PROPERLY SET THE VENTS.** The Carrier does not undertake to deliver empty refrigerated Containers to the Merchant at any specific temperature. The Carrier has the right but not the obligation to refuse any Container loaded by the Merchant for shipment where the Goods are not or were not loaded into the Container within plus or minus 2 degrees Celsius of the contracted carrying temperature.

12.2 The Merchant must take note that refrigerated Containers are not designed:

(a) to cool or freeze Goods which have been loaded into a Container at a temperature higher than their designated carrying temperature. The Carrier shall not be responsible for the consequences of the Goods being loaded at a higher temperature than that required for the carriage; nor

(b) to monitor and control humidity levels, even if a setting facility exists, and because humidity is influenced by many external factors the Carrier does not guarantee and is not responsible for the maintenance of any intended level of humidity inside any Container.

12.3 The Carrier shall not be liable for any loss or damage to the Goods arising from latent defects, breakdown, defrosting, stoppage of the refrigerating or any other specialised machinery, plant, insulation and/or apparatus of the Container and any other facilities, provided that the Carrier exercised due diligence before releasing the empty Container to the Shipper.

12.4 The Carrier does not warrant refrigeration or heating machinery, but shall exercise care in its operation and maintenance while in the actual possession of the Carrier. The Carrier will not accept responsibility for the recording of temperatures in any form other than any reefer log book maintained on board the Vessel. The Carrier does not accept to comply with any governmental program or protocol unless noted on the front hereof and additional Freight is paid.

13. INSPECTION OF GOODS AND SPECIAL CIRCUMSTANCES

Inspection - The Carrier shall be entitled, but shall be under no obligation, to open and/or scan any package or Container at any time and to inspect, verify and weigh the contents without notice to the Merchant.

Special circumstances - If it appears at any time that the Goods cannot safely or properly be carried or carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measures in relation to the Container or the Goods, the Carrier may without notice to the Merchant (but as his agent only) take any measures and/or incur any reasonable additional expense to carry or to continue the carriage of the Goods, and/or to sell or dispose of them and/or to abandon the carriage and/or to store them ashore or afloat, under cover or in the open, at any place, whichever the Carrier in its absolute discretion considers most appropriate, and any sale, disposal, abandonment or storage shall be deemed to constitute due delivery under this Sea Waybill. The Merchant shall indemnify the Carrier against any additional expense so incurred. The Carrier in exercising the liberties contained in this clause shall not be under any obligation to take any particular measures and shall not be liable for any loss, delay or damage howsoever arising from any action or lack of action under this clause.

14. DESCRIPTION OF GOODS AND MERCHANT'S RESPONSIBILITY

14.1 This Sea Waybill shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier in apparent good order and condition, except as otherwise noted, of the total number of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carriers Receipt" on the front hereof.

14.2 No representation is made by the Carrier as to the weight, contents, measure, quantity, quality, description, condition, temperature, marks, numbers or value of the Goods and the Carrier shall be under no responsibility

whatsoever in respect of such description or particulars.

14.3 The Merchant warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out on the front hereof have been checked by or on behalf of the Merchant on receipt of this Sea Waybill and that such particulars, and any other particulars furnished by or on behalf of the Merchant, are adequate and correct. The Merchant warrants that the Goods are safely and securely packed in the Container.

14.4. The Merchant also warrants that the Goods and/or Merchant-packed Containers are lawful Goods, contain no contraband, drugs, other illegal substances or stowaways, and that any hazardous or potentially dangerous characteristics of the Goods have been fully disclosed by or on behalf of the Merchant and that they will not cause loss, damage or expense to the Carrier, or to any other cargo, Containers, Vessel or Person during the carriage.

14.5 If any particulars of any letter of credit and/or import license and/or sales contract and/or invoice or order number and/or details of any contract to which the Carrier is not a party are shown on the front hereof, such particulars are shown at the sole risk of the Merchant and for his convenience. The Merchant agrees that such particulars shall not be regarded as a declaration of value and shall in no circumstances whatsoever increase the Carrier's liability under this Sea Waybill, and the Merchant agrees to indemnify the Carrier for any increased liability so caused, including reasonable legal expenses and costs.

14.6 The Merchant shall comply with all regulations or requirements of customs, port and other authorities, and shall bear and pay all duties, taxes, fines, imposts, expenses or losses (including, without prejudice to the generality of the foregoing Freight for any additional carriage undertaken), incurred or suffered by reason thereof, or by reason of any illegal, incorrect or insufficient declaration, marking, numbering or addressing of the Goods, and shall indemnify the Carrier in respect thereof, including reasonable legal expenses and costs.

14.7 If by order of the authorities at any place, Goods are detained and/or seized and/or a Container has to be opened for the Goods to be inspected for any reason whatsoever, including but not limited to for a breach or infringement of a trademark, patent or other intellectual property right, the Carrier will not be liable for any loss or damage whatsoever incurred as a result of any opening, unpacking, inspection, re-packing, detention, destruction or delay. The Carrier shall be entitled to recover from the Merchant all charges, fines, costs, losses and expenses, including reasonable legal expenses and costs resulting from such action, including but not limited to any detention, demurrage and storage charges for the Goods and/or the Container.

14.8 The Carrier allows a period of free time for the use of the Containers and other equipment in accordance with the Tariff and as advised by the local MSC agent at the Ports of Loading and Discharge. Free time commences from the day the Container and other equipment is collected by the Merchant or is discharged from the Vessel or is delivered to the Place of Delivery as the case may be. The Merchant is required and has the responsibility to return to a place nominated by the Carrier the Container and other equipment before or at the end of the free time allowed at the Port of Discharge or the Place of Delivery. Demurrage, per diem and detention charges will be levied and payable by the Merchant thereafter in accordance with the Tariff.

14.9 The Merchant shall redeliver, to a place nominated by the Carrier, the Containers and other equipment in like good order and condition, undamaged, empty, odour free, cleaned and with all fittings installed by the Merchant removed and without any rubbish, dunnage or other debris inside. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any and all costs incurred reinstating or replacing Containers and other equipment not returned in the condition as specified above, including the reasonable legal expenses and costs of recovering the costs incurred and interest thereon.

15. DANGEROUS OR HAZARDOUS GOODS

15.1 The Carrier will not accept any Goods of a dangerous or hazardous nature without prior written notice of their full and true particulars and the Carrier's written approval to carry them.

When the Merchant delivers Goods of a dangerous or hazardous nature to the Carrier, the Merchant shall fully inform the Carrier in writing of the precise and accurate details of the Goods, and special precautions or handling required for the Goods. Such Goods shall be distinctly marked on the outside of the Container as well as on the outside of the packaging inside the Container so as to indicate the nature thereof and the marking must comply with the requirements of any applicable regulations, including regulations contained in any relevant international treaty or convention.

15.2 The Merchant shall be fully liable for and shall indemnify, hold harmless and defend the Carrier, its servants, agents and subcontractors and any third all loss, damage, delay, personal injury, death or expenses including fines and penalties, and all reasonable legal expenses and costs caused to the Carrier, the Vessel, any cargo, and other property, whether on board or ashore, arising from such Goods and/or from the breach of clause 15.1, whether or not the Merchant was aware of the nature of such Goods.

15.3 Nothing contained in this clause shall deprive the Carrier of any of its rights provided for elsewhere.

16. FREIGHT AND CHARGES

16.1 Freight has been calculated on the basis of the Shipper's particulars and if such particulars are found to be erroneous and additional Freight is payable, the Merchant shall be liable therefor and also for any expense thereby incurred.

16.2 All Freight is earned and due upon receipt of the Goods by the Carrier, whether the Freight is prepaid or collect and the Carrier shall be entitled to all Freight due under all circumstances, ship and/or cargo lost or not lost or the voyage abandoned. All Freight shall be paid when due without any set-off, counter claim, or deduction.

16.3 Every Person defined as "Merchant" in clause 1 shall be jointly and severally liable to the Carrier for the payment of all Freight and charges and for the performance of the obligations of each of them hereunder. Any Person engaged by the Merchant to perform forwarding services with respect to the Goods shall be considered to be exclusively the Merchant's agent for all purposes, and any payment of Freight to such Person shall not be considered payment to the Carrier in any event whatsoever. Failure of such third parties to pay any part of the Freight to the Carrier shall be considered a default by the Merchant in the payment of Freight.

17. CARRIER'S LIEN

The Carrier, its servants or agents shall have a lien on the Goods and any document relating thereto for Freight and for general average contributions to whomsoever due. The Carrier, its servants or agents shall also have a lien against the Merchant on the Goods and any document relating thereto for all sums due from the Merchant to the Carrier under any other contract. The Carrier may exercise its lien at any time and any place in its sole discretion, through the action of any servant, agent or Subcontractor, whether the contractual carriage is completed or not. The Carrier's lien shall also extend to cover the cost and legal expense of recovering any sums due. The Carrier shall have the right to sell any Goods liened by public auction or private treaty, without notice to the Merchant. Nothing herein shall prevent the Carrier from recovering from the Merchant the difference between the amount due to the Carrier and the net amount realised by such sale.

18. OPTIONAL STOWAGE, DECK CARGO AND LIVESTOCK

18.1 Goods, whether packed in Containers or not, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant unless it is specifically stipulated on the front hereof that the Containers or Goods will be carried under deck. If carried on deck, the Carrier shall not be required to note, mark or stamp on the Sea Waybill any statement of such on-deck carriage. Save as provided in clause 18.2 such Goods (except livestock) carried on or under deck and whether or not stated to be carried on deck shall participate in general average and shall be deemed to be within the definition of Goods for the purpose of the Hague Rules or the COGSA or any compulsorily applicable legislation and shall be carried subject to such Rules or Act, whichever is applicable.

18.2. Goods which are out of gauge and/or are stowed on or in open top containers, flatracks or platforms, and which are stated on the front hereof to be carried on deck, and all livestock whether carried on deck or under deck, are carried without any responsibility whatsoever on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature or delay arising during the carriage whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever and the Hague Rules or the COGSA shall not apply.

19. MATTERS ADVERSELY AFFECTING CARRIER'S PERFORMANCE

19.1 If at any time the carriage is or is likely to be affected by any hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind and howsoever arising which cannot be avoided by the Carrier by the exercise of reasonable endeavours, (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for the carriage) the Carrier may at its sole discretion and without notice to the Merchant and whether or not the carriage is commenced either:

(a) carry the Goods to the contracted Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable, by an alternative route to that indicated in this Sea Waybill or that which is usual for Goods consigned to that Port of Discharge or Place of Delivery; or

(b) suspend the carriage of the Goods and store them ashore or afloat upon the terms and conditions of this Sea Waybill and endeavour to forward them as soon as possible, but the Carrier makes no representations as to the maximum period of suspension; or

(c) abandon the carriage of the Goods and place them at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, or from which the Carrier is unable by the exercise of reasonable endeavours to continue the carriage, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full Freight on the Goods received for the carriage, and the Merchant shall pay any additional costs incurred by reason of the abandonment of the Goods. If the Carrier elects to use an alternative route under clause 19.1 (a) or to suspend the carriage under clause 19.1 (b) this shall not prejudice its right subsequently to abandon the carriage.

19.2 If the Carrier elects to invoke the terms of this clause 19, then notwithstanding the provisions of clause 9, the Carrier shall be entitled to such additional Freight and costs as the Carrier may determine.

20. NOTIFICATION AND DELIVERY

20.1 Any mention in this Sea Waybill of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier. Failure to give such notification shall not subject the Carrier to any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

20.2 Should the Shipper request the Carrier to deliver the Goods to a Person other than the Consignee named on the front hereof, agreement to such change shall be at the Carrier's sole discretion and the Carrier shall in any event not accept such change unless the Shipper's request is in writing and it is received by the Carrier in good time before notice of arrival of the Goods has been sent out by the Carrier's agent at destination. The Shipper hereby undertakes to indemnify the Carrier against any additional costs, expenses, delays and losses caused thereby.

20.3 The Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided for in the Carrier's applicable Tariff or as otherwise agreed. If the Merchant fails to do so, the Carrier may without notice unpack the Goods if packed in Containers and/or store the Goods ashore, afloat, in the open or under cover at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon all liability whatsoever of the Carrier in respect of the Goods, including for misdelivery or non-delivery, shall cease and the costs of such storage shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier.

20.4 If the Goods are unclaimed within a reasonable time or whenever in the Carrier's opinion the Goods are likely to deteriorate, decay or become worthless, or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value, the Carrier may at its discretion and without prejudice to any other rights which it may have against the Merchant, without notice and without any responsibility attaching to it, sell, abandon or otherwise dispose of the Goods at the sole risk and expense of the Merchant and apply any proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier from the Merchant under or in connection with this Sea Waybill.

20.5 Refusal by the Merchant to take delivery of the Goods in accordance with the terms of this clause and/or to mitigate any loss or damage thereto shall constitute an absolute waiver and abandonment by the Merchant to the Carrier of any claim whatsoever relating to the Goods or the carriage thereof. The Carrier shall be entitled to an indemnity from the Merchant for all costs whatsoever incurred, including legal costs, for the cleaning and disposal of Goods refused and/or abandoned by the Merchant.

21. BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE

If the Vessel 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 Vessel, the owners of the Goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said Goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said Goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

22. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

General Average shall be adjusted, stated and settled at any port or place at the Carrier's option according to York

- Antwerp Rules 1994 except Rule XXII and, as to matters not therein provided for, according to the laws and usages at any port or place at the Carrier's option, save that General Average on a Vessel not bareboat chartered by the Carrier shall be adjusted according to the requirements of the owner or operator of that Vessel. Average agreement or bond and such cash deposit (payable at Carrier's option in United States currency) as the Carrier may require as additional security for the contribution of the Goods and salvage and special charges thereon, shall be furnished before delivery or forwarding.

In the event of accident, danger, damage or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible by statute, contract, or otherwise, the Goods and the Merchant shall, jointly and severally, 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, as determined by an independent General Average adjuster duly appointed by the Carrier, and his determination as to liability for General Average contribution and his computation for the same shall be final and binding on all parties to the venture. If a salvaging ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salvaging ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or its 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.

23. SEPARABILITY AND VARIATION OF TERMS, FINAL CONTRACT

The terms of this Sea Waybill shall be separable and, if any term or provision hereof or any part of any term or provision shall be invalid to any extent, it shall be invalid to that extent, but no further and such circumstance shall not affect the validity or enforceability of any other term or provision hereof. This Sea Waybill is the final contract between the parties which supersedes any prior agreement or understanding, whether in writing or verbal, save where this Sea Waybill has been issued pursuant to another contract between the Merchant and the Carrier, when such other contract and this Sea Waybill shall be construed together. This Sea Waybill and its terms and conditions may not be changed orally.

[Back](#) | [Top](#)

ANEXO IV - EJEMPLOS PRACTICOS DE CONTRATOS DE FLETAMENTO Y
DE VOLUMEN Y DE OTROS DOCUMENTOS MARÍTIMOS

1. Ejemplo de “contrato de servicios”;
2. Ejemplo de “MSC Seawaybill” para contenedores;
3. Ejemplo de “CoA” para gráneles sólidos (I);
4. Ejemplo de “CoA” para gráneles sólidos (II) (adaptado de la póliza “GENCON”);
5. Ejemplo de “CoA” para gráneles sólidos (III).

SERVICE CONTRACT

SECTION I

Essential Terms Publications:

Service Contract No.:

This Service Contract, governing shipments from (Country), is made by and betweenhereafter referred to as "Carrier" and hereafter referred to as "Shipper", whereby the Parties mutually agree as follows:

Commencement Date:	.....
Expiration Date:	.....
Commodities:	YYY
Minimum Quantity Commitment:	X'XXX TEUs
Geographic Scope:	Trade lanes as identified in Attachment A

TABLE OF CONTENT

1	EFFECTIVE DATE/TERMS	3
2	SHIPPING CONDITIONS	3
3	CARGO COMMITMENTS	4
4	BILLS OF LADING	4
5	FORCE MAJEURE	5
6	NON PERFORMANCE	5
7	CONFIDENTIALITY	5
8	NOTICES	6
9	ATTACHMENTS	6
10	PAYMENT	6
11	FUEL ADJUSTMENTS	6
12	DEMURRAGES CHARGED	6
13	GOVERNING LAW AND JURISDICTION	7
	ATTACHEMENT A	8
	ATTACHEMENT B	9
	ATTACHEMENT C	10
	ATTACHEMENT D	11

SECTION II

This Service Contract (hereafter referred to as "SVC") is made by and between.....hereafter referred to as "Carrier" and hereafter referred to as "Shipper", in consideration of the mutual set forth herein, Shipper and Carrier (hereafter may be referred to individually as a "Party" or collectively as "Parties") hereby agree as follows:

1. EFFECTIVE DATE/TERMS

The terms of this SVC commences as of, and expires By written mutual agreement, the Parties may renew the Contract under these same terms and conditions, or any modified terms and conditions as may be mutually agreed, for additional twelve months from to

Rate validity - All base rates, surcharges and other charges related and conditions for the awarded routes shall be valid for 9 consecutive months commencing on until

The Parties will review price, freight rates, volume, trade lanes, and service levels annually during the fourth quarter of a calendar year. If Parties do not mutually agree on a rate adjustment or other proposed change to the SVC within 60 days from the annual review, either Party may not renew the SVC with respect to those trade lanes or routes for which no agreement is reached.

Rates - The base rates, surcharges and other charges are agreed and specified in the Attachment A.

2. SHIPPING CONDITIONS

- A.** This Contract covers the transportation of Commodities from as specified in Attachment A.
- B.** Shipper, or its supplier, shall safely and securely load cargo in and unload cargo from Carrier-provided containers of 20 or 40 foot external length at Shipper's expense.
- C.** Once the cargo is accepted by Carrier, or comes into Carrier's possession, Carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry keep, care for and discharge the cargos carried. Carrier shall be fully responsible for such cargo and shall fully indemnify the Shipper for any loss or damage to cargo.

Carrier will deliver the containers to Shipper's customers according to the INCOTERMS defined (DDU - Delivery Duties Unpaid).

- D. Carrier shall guarantee sufficient availability of empty containers and space on the first available sailing (but, in any case, within 7 days) after receiving notice from Shipper of a scheduled shipment under this SVC at least 5 working days in advance.

3. CARGO COMMITMENTS

- A. Parties agree to a yearly Minimum Quantity Commitment ("MQC") which shall be defined as all shipments from as per appendix A covering the period to on the basis of a normal operational environment. In case of change of the operational environment (including, but not limited, reduction, for any reason, of the production of Commodities by the Shipper), such MQC may be reduced, provided that Shipper sends a prior written notice to the Carrier. Shipper also may ship additional quantities of cargo, under the same terms and conditions set forth in this agreement, as the Carrier may have space aboard its ships and equipment to accommodate.
- B. Without prejudice to the possibility of Shipper requesting a reduction in the MQC, pursuant to paragraph A., Shipper and Carrier agree to an MQC of XXXX twenty-foot equivalent container units ("TEUs") of cargo pursuant to and of this SVC for all shipments. Carrier shall provide regularly scheduled sailings, space aboard those sailing, port rotation, estimated transit time, dry containers as may be adequate to accommodate Shipper's service requirements and MQC under this Agreement.

4. BILLS OF LADING

The terms and conditions of the Carrier bill of lading or sea way bill as the case may be (hereinafter collectively referred to as "Bill of Lading"), a specimen copy of which is attached hereto as Attachment B and which terms and conditions are made part of this SVC, shall apply to all shipments hereunder. If there is a conflict between the terms and conditions on the Bill of Lading or any incorporated portions of the Carrier's tariff, and this SVC, the terms of this SVC

shall prevail, save for claims related to cargo which shall be governed by the Bill of Lading.

5. FORCE MAJEURE

- A.** Notwithstanding any other provision of this SVC, to the extent that either Party may fail to satisfy obligations imposed under this SVC as a result of "Force Majeure", performance of this SVC shall, but only to that extent, be deemed to have been frustrated and no cause of action for breach or liability shall arise as a consequence thereof. For the purposes of this paragraph, "Force Majeure" means strikes, casualties, fire, lockouts, Acts of God, State or the Public Enemy, including but not limited to war, terrorism and terrorist act, restraint of princes, riots, civil disorder or insurrection, embargo, significant national or regional economic crises, or any other event whatsoever beyond the reasonable control of the affected Party.
- B.** The Party suffering the "Force Majeure" shall diligently attempt to remove such cause or causes and shall notify the other Party of its extent and probable duration within 10 days.
- C.** In case of "Force Majeure", the MQC will be reduced on a pro rata basis for the period or periods during which shipments are reduced or cannot be made.

6. NON PERFORMANCE

Should Shipper (i) not meet the MQC as calculated pursuant to this SVC and (ii) not send a notice to the Carrier, for the purposes referred to in paragraph 3.A., Carrier shall be entitled to an indemnity equivalent to (i) the difference between the MQC and the actual number of TEU's shipped (ii) multiplied by EUR XXX /TEU provided that the claim for such indemnity is made within 30 days from the end of the contract period. No other indemnity or compensation shall be due by Shipper to Carrier.

7. CONFIDENTIALITY

The Parties shall maintain the confidentiality of rates and of all the terms and conditions in this SVC from respective Parties' direct competitors.

8. NOTICES

All notices required to be given under this SVC shall be in writing and deemed given when hand-delivered, delivered by documented overnight delivery service, or sent by telecopy, telefax, or other electronic transmission service, provided a confirmation copy is retained, to the Party to whom the same is directed at its address as set forth below or to such other address as such Party shall designate by notice under this Paragraph:

To Carrier:

XXXXXXXXXX

To Shipper:

YYYYYYYYYYYY

9. ATTACHMENTS

- A. Rates, surcharges and other charges and trade lanes as per Attachment A.
- B. Carrier’s specimen Bill of Lading as per Attachment B.
- C. Fuel Adjustment procedure and formula as per Attachment C.
- D. Free Time of Storage and Demurrage as per Attachment D.

10. PAYMENT

Shipper will pay Carrier’s proper monthly invoices within XX days after their issuance.

11. FUEL ADJUSTMENT

The Parties have agreed to a Fuel Adjustment procedure and formula, which is found in Attachment C.

12. DEMURRAGES AND STORAGE CHARGES

Charges upon Expiration of Free Time (as contained in Attachment D) are as follows:

DEMURRAGE CHARGES (at XXXX)

20’ foot container € XX per container, per day

40’ foot container € XX per container, per day

STORAGE CHARGES (at YYYY)

20' foot container€ X per container, per day
40' foot container€ X per container, per day

DEMURRAGE CHARGES (at destination) As per local tariff.
STORAGE CHARGES (at destination) As per local tariff.

13. GOVERNING LAW AND JURISDICTION

This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of (Country) and any dispute shall be settled by the courts of (Town), (Country).

Agreed in, on the,

SERVICE CONTRACT

ATTACHMENT A

XXXXXX

SERVICE CONTRACT

ATTACHMENT B

Bill of Lading as per attached specimen.

SERVICE CONTRACT

ATTACHMENT C

The Parties agreed to a Fuel Adjustment procedure and formula as described below and based on a present Fuel Surcharge (BUC – Bunker) of € XXX per container and taking in consideration the below fuel costs.

SERVICE CONTRACT

ATTACHMENT D

The Parties agreed on the following Free Time of Storage and Demurrage conditions:

STORAGE – concerning the period that containers are stored at any Terminal or Depot

At origin	– XX days
At destination	– XX days

DEMURRAGE – concerning the period that containers are in Shippers or Consignee possession prior to be loaded or delivered

At origin	– XX days
At destination	– XX days

----- End of Document -----

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Website: www.mscedshippingco.com		SCAC Code MSCU		BILL OF LADING No. MSCUT9126743 NON-NEGOTIABLE COPY		*Port-To-Port* or *Combined Transport*(see Clause 1)																
SHIPPER: SAVINO DEL BENE ON BEHALF OF VALBOPAN FIBRAS DE MADEIRA, SA QUINTA DO CASTELO 2450-025 FAMILICAO - NAZARE -PT PORTUGAL TEL +351262569060 FAX +351262569061		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (include Agent(s) at POD) SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEALED FCLFCL Lloyds/MO Number: 9465306 LINER OUT		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's		NO. OF RIDER PAGES 0 Zero																
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of . ." here M/S UGARIT INTERNATIONAL FURNITURE MFG P.O. BOX 286 DUBAI UNITED ARAB EMIRATES CONTACT MR GOVINDAN TEL +9714340551		PORT OF DISCHARGE AGENT: Mediterranean Shipping Company (U.A.E.) L.L.C.Sharaf Building - 4th floor Al Mina Road Opp. Port and Customs building/adj.Sea View Hotel P.O. Box 50439 DUBAI UNITED ARAB EMIRATES Dubai																				
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) M/S UGARIT INTERNATIONAL FURNITURE MFG P.O. BOX 286 DUBAI UNITED ARAB EMIRATES CONTACT MR GOVINDAN TEL +9714340551																						
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 8 & 9) MSC RENEE - FL320A		PORT OF LOADING Sines		PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5 2) Bobadela																		
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF. 083LI0107638		PORT OF DISCHARGE Jebel Ali, United Arab Emirates		PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5 2) XXXXXXXXXXXXXXXXXX																		
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)																						
Container Numbers, Seal Numbers and Marks		Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable)				Gross Cargo Weight	Measurement															
MSCU5661150 40' Dry Van Seal Number: 00217631 Tare Weight: 3,740 kgs.		12 Package(s) of MDF BOARDS HTS: 44119310 STATUS N				26,069.981 kgs.																
		FREIGHT PREPAID Total Items: 12						Total : 26,069.981 kgs.														
FREIGHT & CHARGES Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid(see Clause 16)																						
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">FREIGHT & CHARGES</th> <th style="width: 15%;">BASIS</th> <th style="width: 15%;">RATE</th> <th style="width: 15%;">PREPAID</th> <th style="width: 30%;">COLLECT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>					FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT											RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.		
FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT																		
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1) 1 cntnr			SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. by Mediterranean Shipping Company (Portugal) As Agent																	
PLACE AND DATE OF ISSUE MSC PORTUGAL (LISBON) 14-Mai-2013		SHIPPED ON BOARD DATE 15-Mai-2013																				

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Website: www.mscedshippingco.com		SEA WAYBILL No. MSCUT9125141 NOT NEGOTIABLE - COPY		*Port-To-Port or *Combined Transport (see Clause 1)															
SCAC Code: MSCU		NO. & SEQUENCE OF SEA WAYBILLS	NO. OF RIDER PAGES 0 Zero																
SHIPPER: HIKMA FARMACEUTICA PORTUGAL, SA ESTRADA DO RIO DA MÓ Nº.8 FERVENÇA TERRUGEM 2705-906 SINTRA PORTUGAL		CONTRIBUTUITE 502266791 CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD) SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEALED FCLFCL Lloyds/IMO Number: 8715857 LINER OUT																	
CONSIGNEE: WEST WARD PHARMACEUTICAL CORP. 4750 PLEASANT HILL ROAD MEMPHIS, TENNESSEE 38118 USA		CONTACT PERSON MS HULESY BRITT (HBRITT@WEST-WARD.COM) TEL # 901-368-8942 / FAX# 901-368-8990																	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) PHOENIX INTERNATIONAL FREIGHT SERVICES LTD. 400 UNICORN PARK 4TH FLOOR WOBURN, MA 01801		PORT OF DISCHARGE AGENT: MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (USA) INC. 700 Watermark Blvd. Mt Pleasant, SC 29464																	
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 9 & 9) MSC SARISKA - MU318A		PORT OF LOADING Sines	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXX																
BOOKING REF. (or) 083LI0107522	SHIPPER'S REF. XXXXXXXXXXXXXXXX	PORT OF DISCHARGE Savannah, United States	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) Memphis, TN, United States - Door																
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)																			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement																
TRIU8756888 40' High Cube Reefer Seal Number: 00217688 Tare Weight: 4,750 kgs.	15 Package(s) of LEVOFLOXACIN IN 5% Dextrose Injection (5mg/ml) (500mg/100ml 24 Bags/Pack West-Ward STATUS N	2,945.000 kgs.																	
	7 Package(s) of CEFUROXIME for injection 1500mg/20ml IV USP (25 vials/pack) W Ward STATUS N Temperature: 22.0 C FREIGHT PREPAID Total Items: 22	2,515.000 kgs.																	
	Total :	5,460.000 kgs.																	
FREIGHT & CHARGES Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16)																			
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">FREIGHT & CHARGES</th> <th style="width: 15%;">BASIS</th> <th style="width: 15%;">RATE</th> <th style="width: 15%;">PREPAID</th> <th style="width: 30%;">COLLECT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>				FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT											RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the total number or quantity of containers or other packages or units indicated in box entitled "Carrier's Receipt" for carriage subject to all the term hereof from the Place of Receipt or the Port of Loading, to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable IN ACCEPTING THIS SEA WAYBILL THE SHIPPER EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO, ON HIS OWN BEHALF AND ON BEHALF OF THE CONSIGNEE, THE OWNER OF GOODS AND THE MERCHANT, AND WARRANTS HE HAS AUTHORITY TO DO SO. ALL THE TERMS AND CONDITIONS WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE AND TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE SHIPPER Unless instructed otherwise in writing by the Shipper delivery of the Goods will be made only to the Consignee or his authorized representatives This Sea Waybill is not a document of title to the Goods and delivery will made, after payment of any outstanding Freight and charges, only on provision of proper proof of identity and authorization at the Port of Discharge or Place of Delivery, as appropriate, without the need to produce or surrender a copy of this Sea Waybill IN WITNESS WHEREOF the Carrier, Master or their Agent has signed this Sea Waybill
FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT															
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1) 1 cntr		SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. by Mediterranean Shipping Company (Portugal) As Agent															
PLACE AND DATE OF ISSUE MSC PORTUGAL (LISBON) 14-Mai-2013		SHIPPED ON BOARD DATE 15-Mai-2013																	

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Website: www.mscedshippingco.com		SCAC Code MSCU		BILL OF LADING No. MSCUT9120589 NON-NEGOTIABLE COPY		*Port-To-Port or *Combined Transport (see Clause 1)																
SHIPPER: BA VIDRO SA AV. VASCO DA GAMA, 8001 4434-508 AVINTES - PORTUGAL		T +351 227 860 500 F +351 227 860 501		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's		NO. OF RIDER PAGES 0 Zero																
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of . ." here. EUROGLASS SA INDUSTRIAL ZONE OF SINDOS PO BOX 1369 57022 SINDOS - THESSALONIKI GREECE		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS (Include Agent(s) at POD) SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEALED FCL/FCL Lloyds/LMO Number: 9134490 FREE OUT or LINER OUT All shipments Explanatory Comments Greek Ports are by default FREE OUT ports and discharging Terminal Handling Charges are payable by Consignee. In the event that discharging THC are incorporated in the freight, the Bill of Lading has to be claused as LINER OUT. 2. [Continued in the Description section]		PORT OF DISCHARGE AGENT MSC GREECE S.A.COMMERCIAL AND BUSINESS CENTER LIMANI 43, 26TH OCTOBER STREET - 5TH FLOOR Thessaloniki, 546 27 Phone : +30 2310 507 600 Fax : +30 2310 507 600																		
NOTIFY PARTIES : (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) EUROGLASS SA INDUSTRIAL ZONE OF SINDOS PO BOX 1369 57022 SINDOS - THESSALONIKI GREECE		VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 8 & 9) THIRA - NP317R		PORT OF LOADING Sines		PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX																
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF. 083LI0106424		PORT OF DISCHARGE Thessaloniki, Greece		PLACE OF DELIVERY : (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX																		
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)																						
Container Numbers, Seal Numbers and Marks		Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable)				Gross Cargo Weight	Measurement															
MEDU4226895 40' Dry Van Seal Number: 00217332 Tare Weight: 3,740 kgs.		continued from Carrier's Agent Endorsements Shipments with port of discharge in Greece but with cargoes intended to be forwarded by their receivers to another country at their risk and expense (not by MSC) Clause: CARGO IN TRANSIT TO...XXXXX COUNTRY Explanatory Comments The remark "Cargo in transit to..." should be inserted on the body of the Bill of Lading for cargoes which will be received by Consignee at a Greek Port and will be forwarded by Consignee at his risk and expense to another country, without the involvement of MSC. 3a. Shipments of NON EUROPEAN UNION origin with inland destination (Door Deliveries) - (NEW) 3b. Shipments of EUROPEAN UNION origin with inland destination subject to duties (Door Deliveries) - (NEW) Clause: CUSTOMS CLEARANCE PROCEDURES, PAYMENT OF IMPORT DUTIES AND/OR ANY OTHER DUES AS WELL AS ANY BONDS OR GUARANTEES REQUIRED BY CUSTOMS CONCERNING THE CARGO WILL BE FOR ACCOUNT OF CONSIGNEE. Explanatory Comments MSC GREECE performs clearance through customs for cargoes of EU origin only which are free of taxes and dues on the basis of their supporting documents. The duties and/or taxes and/or bonds and/or guarantees required by the Customs for non EU origin cargoes which are subject to taxes (excise goods etc.) have to be paid or given by Consignee who will have to perform the process through customs by himself or through his customs broker. In DTX : All DTX manifest for cargo to Greece or transshipping in Greece must be claused in the Bill of Lading remark (DTX V53 = Record REB/Field M074) as follows: "Details furnished by shippers/containers sealed without carriers presence. Electronically transmitted manifest by load port agents of messrs.....(agency name)"				23,945.000 kgs.																
		28 Pallet(s) of 304.510 UNITS OF EMPTY GLASS BOTTLES STATUS C FREIGHT COLLECT FCL/FCL LINER IN / FREE OUT STATUS "C"+T2L Total Items: 28				Total : 23,945.000 kgs.																
FREIGHT & CHARGES Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid(see Clause 16)																						
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:25%;">FREIGHT & CHARGES</th> <th style="width:25%;">BASIS</th> <th style="width:25%;">RATE</th> <th style="width:25%;">PREPAID</th> <th style="width:25%;">COLLECT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>				FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT											RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.			
FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT																		
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX				CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1) 1 cntr				SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S A by Mediterranean Shipping Company (Portugal) As Agent														
PLACE AND DATE OF ISSUE MSC PORTUGAL (LISBON) 29-Abr-2013				SHIPPED ON BOARD DATE 27-Abr-2013																		

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Website: www.mscedshippingco.com		BILL OF LADING No. MSCUQP907853 NON-NEGOTIABLE COPY	
SHIPPER: PUMP AND PUMP CO., LTD. 3F JUYOUNG PLAZA, 755-3 NAESON-DONG, UIWANG-CITY, GYEONGGI-DO, SOUTH KOREA		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD) SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEALED FCLFCL Lloyd'sRMO Number: 9465265 SHIPPER DECLARES THAT ANY APPLICABLE WOOD PACKAGING MATERIALS COMPLY WITH ISPM15 REGULATIONS. FAILURE TO COMPLY WILL RESULT IN CONTAINERS BEING RETURNED TO LOAD PORT OR CARGO DESTROYED - ALL COSTS/FINES/PENALTIES WILL BE FOR SHIPPERS ACCOUNTS	
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of ..." here. TO THE ORDER OF BARCLAYS BANK PLC, PORTUGAL		PORT OF DISCHARGE AGENT MSC PORTUGAL S.A. Terminal de Contentores, S.A. Sines, 7250-953	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) MODELO CONTINENTE HIPERMERCADOS SA, EDIFICIO C-3 ANDAR,E.N. 13 KM 6, 78, VIA NORTE - 4470-179 MAIA, TO THE ATTENTION OF EUGENIA REBELO.			
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 8 & 9) MSC VEGA - FL311R	PORT OF LOADING QINGDAO,CHINA	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX MSC FILLIPPA, FT310R	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	PORT OF DISCHARGE SINES, PORTUGAL	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) BOBADELA, 11 ,PORTUGAL	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable) Please see attached RIDER for Container / Cargo Description(s). 1 x 20' Dry Van (8/6) 1 x 40' Dry Van Total Items : 2240 Total Gross Weight 20440.000 Kgs	Gross Cargo Weight	Measurement
FREIGHT & CHARGES Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid(see Clause 16)			
RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.			
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1) 2 cntrs	
PLACE AND DATE OF ISSUE MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY 14-Mai-2013		SIGNED ON BEHALF OF THE CARRIER MSC Mediterranean Shipping Company S.A by Mediterranean Shipping Company (Portugal) As Agent	
SHIPPED ON BOARD DATE 06-Mar-2013			



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.

Website: www.mscedshipco.com

SCAC Code: MSCU

BILL OF LADING No.

MSCUQP907853

RIDER PAGE

Página 1 de 1

CONTINUATION PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)

Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
TRHU1543193 20' Dry Van (8/6) Seal Number: FEX3753204 Tare Weight: 2,180 kgs. Marks and Numbers: 1-SUPPLIER CODE/COD.FORN. IMPORTADO E DISTRIBUIDO POR: 2-ORDER NUMBER/ORDEM COMPRA 3-LOT NUMBER/LOTE 4-DEPARTMENT/DEPA RTA MENTO 5-PRODUCT DESCRIPTION/DESCR ICAO PRODUTO 6-SONAE REFERENCE/SKU 7-SUPPLIER REFERENCE/REFEREN CIA FORN 8-PCS/INNER CARTON 9-N OF INNER CARTON INSIDE MASTER CARTON 10-PCS/MASTER CARTON 11-BAR CODE	840 Carton(s) of SONAE ORDER NO. 22897439-WF33360 55404 PCS OF VARIOUS ITEMS OF PLASTIC AIR TIGHT CONTAINERS AND BOROSILICATE GLASS CONTAINERS - DESCRIPTION OF GOOD AS PER PROFORMA INVOICE NO. PP-121106 CY/CY BY RAIL FREIGHT COLLECT FREE ON BOARD QINGDAO	6,860.000 kgs.	25.415 cu. m.
MEDU4226895 40' Dry Van Seal Number: FEX3753253 Tare Weight: 3,740 kgs. Marks and Numbers: 1-SUPPLIER CODE/COD.FORN. IMPORTADO E DISTRIBUIDO POR: 2-ORDER NUMBER/ORDEM COMPRA 3-LOT NUMBER/LOTE 4-DEPARTMENT/DEPA RTA MENTO 5-PRODUCT DESCRIPTION/DESCR ICAO PRODUTO 6-SONAE REFERENCE/SKU 7-SUPPLIER REFERENCE/REFEREN CIA FORN 8-PCS/INNER CARTON 9-N OF INNER CARTON INSIDE MASTER CARTON 10-PCS/MASTER CARTON 11-BAR CODE	1400 Carton(s) of SONAE ORDER NO. 22897439-WF33360 55404 PCS OF VARIOUS ITEMS OF PLASTIC AIR TIGHT CONTAINERS AND BOROSILICATE GLASS CONTAINERS - DESCRIPTION OF GOOD AS PER PROFORMA INVOICE NO. PP-121106 CY/CY BY RAIL FREIGHT COLLECT FREE ON BOARD QINGDAO	13,580.000 kgs.	50.277 cu. m.
Total :		20,440.000 kgs.	75.692 cu. m.

PLACE AND DATE OF ISSUE MEDITERRANEAN SHIPPING COMPAI 14-Mai-2013	SHIPPED ON BOARD DATE 06-Mar-2013	SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. by Mediterranean Shipping Company (Portugal) As Agent
---	--	--

Contract of Affreightment (C O A)

BETWEEN SHIPPING CO. LTD.
(SCL) AND STEEL CO. LTD (STCL)

Place : New Delhi
Dated : -2007

It is this day mutually agreed between SHIPPING CO. LTD. (SCL), Mumbai and STEEL CO. LTD (STCL), KOLKATA as CHARTERERS that a cargo of 24Lakhs MT 5% more or less charterers option, Coking Coal in bulk shall be loaded from Queensland/New South Wales(Australia)/Newzealand, for discharge at Vizag/Paradip/Kakinada/Haldia under this Contract of Affreightment.

1 Cargo/Quantity :

a) Coking Coal in bulk, XX Lakhs MT 5% more or less choption (5% Choption to be declarable latest by 31.05.2010) through geared/Grabbed Handymax vessels.

b) Parcel Size : The Owners shall nominate handymax / inchartered and foreign

vessels capable to carry a quantity of cargo 48,000 MT 5% more or less at Owners option by geared / grabbed Handymax vessels subject to 12..5 AWAD.

c) In case the last parcel quantity is more than 50% of the mean parcel size agreed (i.e. base quantity without 5% MOLOO) in the COA, it is the Choption to either provide additional quantity to make a full shipload or to cancel the left over quantity.

d) COA shall be quantity based and Owners to complete their quantity within the shipment period Sept'2007 to July'2010 (extendable upto Three months ie upto Oct'10 in choption which to be declared latest by 31.05.2010) shipment to be evenly spread.

2 Shipment Period :

Shipment period from September' 2007 to July' 2010 (extendable upto Three months ie upto October'2010 in choption which to be declared latest by 31.05.2010) Shipment to be evenly spread .

3 Type of Vessels :

Vessels owned / managed / chartered / operated or otherwise controlled by The Shipping Corporation of India Ltd, Mumbai preferably less than 15 years of age, having minimum 4 x 25 tons cranes and minimum 4 x 9 CBM grabs, electrohydraulic fully automatic which do not require any manual labour during operations and to be operated from cabins only having minimum discharge capacity of 8,000 MT per day.

Owners to ensure each performing handymax vessel to be suitable to enter/discharge at Vizag Inner Harbour.

4 Details of Vessels likely to perform the COA :-

(Attached as per Annex 1)

5 Nomination of Vessels :

Charterers should declare stems 4 to 6 weeks prior to commencement of lay days. Owners to nominate suitable tonnage with 10 days spread lay days within two working days and Charts to confirm the nomination within three working days. Actual performing vessel, if not already done to be nominated by owners 15 days prior commencement of each lay days and while nominating full details of vessel including IMO NO/ISM/SMC/DOC certificate nos. with DOI and DOV should be indicated along with vessel's latest position / itinerary and best ETA load-port. Vetting Questionnaire duly filled should also be sent along with nomination.

Charterers have the option to accept/reject any vessel based on previous performance of the vessel. While nominating owners to ensure no substitution is made, except in case of operational exigency, which should be well in advance and definitely not later than 10 days prior to commencement of lay days.

In case of substitution, the name of the performing vessel should be declared minimum 15 days prior commencement of each lay days. Performing vessel should be preferably less than 15 years. Handymax vessel should be suitable to enter/discharge at Vizag inner harbour. Vessel to have minimum 4 x 25 tons cranes fitted with minimum 4 x 9 CBM grabs on board with minimum discharge capacity of 10,000MT per day. Vessel has to be grab fitted at the time of nomination/offering.

While nominating the performing vessel full details of the vessel including ISM/SMC/DOC certificate numbers with date of issue and date of validity should be indicated alongwith vessel's latest position and best ETA at loadport. Vetting Questionnaire duly filled should also be sent along with nomination. Validity of nomination should be minimum 3 working days.

Nominated vessels not to tender before 9 A.M. on the laydays commencement date and if vessel be not ready at the loading port as ordered before cancelling date of each nominations, or if any willful misrepresentation be made respecting the size, position or state of the vessel, Charterers to have the option of cancelling this charter, such option to be declared within 24 hours of tendering of Notice of Readiness.

6 That the said vessel being tight, staunch and strong, and in every way fitted for the voyage, shall, with all possible dispatch, sail and proceed to 1-2 Safe Berth(s) 1 Safe Port out of Queensland/New South Wales (Australia)/Newzealand in Choption and there load, always afloat, in the customary manner from the Shippers, in such Dock as may be ordered by him a full and complete Cargo of 48,000 metric tons 5% more or less Owners option Bulk Coking Coal, and not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture; and being so loaded shall therewith proceed, with all possible dispatch, to 1-2 Safe Berth(s) each 1-2 Safe Port(s) out of Visakhapatnam / Paradip/ Kakinada / Haldia in Choption. (Haldia always to be used as 2nd discharge port only and Draft will be as declared by Haldia port authority) basis 12.5 M AWAD at 1st disport; or so near thereunto as she can safely get, and there deliver her cargo alongside any Wharf and/or vessel and/or Craft, as ordered, where she can safely deliver, always afloat, and accessible.

7 Any time lost through riots, strikes, lockouts, or any dispute between Masters and men, occasioning a stoppage of pitmen, trimmers of other hands connected with the working or delivery of the coal for which the vessel is stemmed, or by reason of accidents to mines or machinery, obstructions, embargo or delay on the Railway or in the Dock; or by reason of fire, floods, frosts, fogs, storms or any cause whatsoever beyond the control of the Charterer affecting mining, transportation, delivery and/or loading of the Coal, not the computed as part of the loading time.

8 The cargo to be loaded , dumped and trimmed by men appointed by the Shippers, free of risk and expense to the vessel.

9 The Act of God, the Queen's Enemies, Restraints of Princes and Rulers, and Perils of the Seas excepted. Also Fire, Barratry of the Master and Crew, Pirates, Collisions, Strandings and Accidents of Navigation, or latent defects in or accidents to, Hull and/or Machinery \and/or Boilers always excepted, even when occasioned by the negligence, default or error in judgement of the Pilot, Master, Mariners or other persons employed by the Shipowner, or for whose acts he is responsible, not resulting, however, in any case from want of due diligence by the Owner of the Ship, or by the Ship's Husband or Manager. Charterer is not answerable for any negligence, default, or error in judgement of Trimmers or Stevedores employed in loading or discharging the cargo. The Vessel has liberty to call at any ports in any order, to sail without Pilots, to tow and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property, and to bunker.

10 In case of Average, the same to be settled in India according to York / Antwerp Rules 1974. Should the vessel put into any port or ports leaky or with damage, the Captain or Owner shall, without delay, inform the Charterer thereof. Captain should telegraph Charterer in case of putting in anywhere.

11 Vessel should have the liberty of dry-docking before commencement of loading under this Charter.

12 All Bills of Lading shall include the following NEW JASON CLAUSE : "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or Owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if such salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods, and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery".

13. All Bills of Lading shall include the following BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE: " If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the Owners of the goods, carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the Owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the Owners of said goods and set-off, recouped or covered by the other non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying ship or carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, Operators or those incharge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact".

14. The vessel nominated by Owners shall be Classed Highest Lloyds or equivalent, be in thoroughly seaworthy condition, comply in every respect with all international and local regulations, comply with all regulations governing the carriage by Sea of Coal in Bulk and shall be maintained as such for the duration of the voyage.

15. Owners must be well conversant with acceptability of vessel(s) at different load/discharge ports and while nominating vessel(s) they should conform to those limitations / restrictions to ensure vessels suitable and meet all load/discharge port requirements including ISM CODE before calling at load/discharge ports with all valid certificates on board.

16. Vessel shall have valid International Trade Federation Certificate or a bona fide agreement acceptable to the International Transport Workers Federation. Owners to ensure vessel is acceptable at loadport and Charterers not responsible if loadport workers etc. do not handle vessel.

17. Vessel to hold a valid gear certificate in accordance with International Dock Safety Convention, covering the duration of the voyage and the same to have been tested. Owners to ensure vessel meet load / discharge port requirements including ISM/ISPS code before calling at loadports with all valid certificates on board. Owners also to ensure vessel to keep minimum deballasting delays i.e. appx. 12-14 hours at loadport. Owners/Vsl/Charterers to comply with ISPS Code/Requirements.

18. Owners confirm that minimum distance of 13 meters is available between any ship's gear to allow safe entry of the ship loader.

19. The Master of the vessel shall give telex/cable advice(s) on fixing followed by 20/15/10 days approximate notice and 7/5 days definite notices followed by 3/2/1 days arrival notices to :

(i) SUPPLIER (AT THE TIME OF NOMINATION)

(ii) WILLS SHIPPING PTY LIMITED

3RD FLOOR, 86-88 GEORGE STREET

THE ROCKS, SYDNEY,

P.O.BOX : R 515, ROYAL EXCHANGE SYDNEY

N.S.W. 2000, AUSTRALIA

TELEX : 26113 A/B SEAWIL AA 26113

CABLE : "SHIPINDIA SYDNEY"

FOR NEW ZEALAND :

ADSTEAM AGENCIES (NZ) LIMITED,

LEVEL 5, 127 ARMAGH STREET,

CHRISTCHURCH, NEW ZEALAND.

WWW.adsteam.co.au, info@chca.adsteam.co.nz,

FAX : (64-3) 372 1442

(iii) "TRANSCHART NEW DELHI"

FAX : 11-23718614 / 23352726

E-mail: co1@hub.nic.in

aco2@nic.in / aco5@hub.nic.in

(iv) "ISPATMOVE CALCUTTA" – 6TH FLOOR

TELEX : 21-7332 / 21-7456 A/B LOHA IN

FAX : 033-22886108

E – Mail : prolay@sail-steel.com / tnsimp@sail-steel.com

While giving 7 days definite notice, Master of the vessel to declare the exact quantity required to be loaded at the loadport and the number of hatches available for loading.

20. Owners/Master should arrange for holds of the vessel to be cleaned free from residue of previous cargo like sulphur, fertilisers etc., before loading the cargo.

21. Upon arrival of the vessel at the outer anchorage or at the pilot station of the loadport, whether the vessel is in free pratique or not and in berth or not, provided the vessel is in all respects ready to load. Master of vessel shall serve on the Suppliers or their agents the Notice of Readiness of the vessel to load cargo (Master's Notice of Readiness) between 0900 hours to 1630 hours on working days (Monday to Friday) and between 0900 hours to 1200 hours on Saturdays. If the vessel, whether in free pratique or not, is found by the Shippers not to be ready in any other respect to load after its berthing, the specific grounds on which the vessel is found not to be ready to load shall be recorded by the Shippers in the Statement of Facts which is also to be accepted and signed by the Master/Agents of the vessel at the loadport. In such an event, the laytime shall not be deemed to have commenced until the vessel is, in fact, ready to load in all respects.

Laytime (i.e. loading time) shall commence 24 hours after the time at which Master's Notice of Readiness is served, whether vessel is in berth or not and in free pratique or not. If the 24 hours turn time expires on Saturday afternoon, Sunday or holiday, laytime shall commence at 0800 hours on next working day unless loading of the materials is sooner commenced in which event the actual time used shall count as laytime. Any time lost by the vessel in waiting for berth shall also count as loading time. If any time is used by Suppliers/ Shippers on Saturday afternoons, Sundays or holidays to deliver/load the materials into the vessel, the time actually used shall count as laytime.

22. Master /Owners also to advise berthing / loading prospects on arrival vessel at loadport and also to keep all concerned regularly informed about loading status / progress.

23. The Charterers shall arrange for a safe loading berth at loadport and shall load and trim coal on board the vessel free of risk and expense to vessel, but always under the supervision of the Master. Claims for damages caused to the vessel by Stevedores, if any, are to be settled between Shipowners and Suppliers/Shipper. The vessel is to notify the Suppliers/Shipper and the port operators at load port, in writing prior to vessel's departure from the loadport of any alleged damage to vessel by the stevedores and failure to do so notify shall bar any claim thereof. Claim on damages at loadport to be lodged within 60Days from the date of incident failing which the owners claim will be debarred and relieve the shippers of all responsibility. However, the Charterers shall assist the Owners in settling the Owners claim with suppliers/shipper for damage caused to the vessel by Stevedores or port operators.

24. The Shippers shall load the cargo in accordance with the Master's or Chief Officer's instructions and shall arrange to trim the cargo to the Master's satisfaction. Trimming of vessel's cargo by Suppliers shall be limited to spout trimming or by such mechanical trimmer, as may be available at the loadport but under the supervision of the Master of the vessel.

25. The Owners shall ensure that the vessel shall provide to the Suppliers free use of cranes, as available on board and power for use in trimming cargo and for all work incidental thereto, together with all lights, as on board for working the vessel at no cost to the Suppliers and Charterers.

26. At the loading port, the suppliers shall load the material on board the vessel at an average rate of 20,000MT CHOITION, 35000MT CHOITION 40,000 MT (Which to be declared at the time of confirming each loader) basis 5 or more hatches and pro rata if less, per weather working day of 24 consecutive hours. Saturday afternoon, Sundays and holidays till 0800 hrs on Monday/ next working day excluded unless used and if used actual time used

to count as laytime

27. On completion of loading, a Statement of Facts shall be made out at the load port duly signed by the Master/Agents of the vessel and the Suppliers/their representatives.

28. The Owners/Master/Agents shall ensure release of Bill(s) of Lading marked "FREIGHT TO BE PAID AS PER CHARTER PARTY" immediately and, in any case, not later than 24 hours of completion of loading. Quantity determined by draft survey conducted at the loading port shall be declared in the Bill(s) of Lading.

29. Bill(s) of lading to be issued in "CONGEN" bill form only, marked "Freight to be paid as per Charter Party" and shall be signed by the Master of the vessel. Master must sign as many sets of Bills of Lading as presented by Shippers/Charterers.

30. In case Charterers/Receivers are not able to produce original Bill of Lading on arrival of vessel at discharge port, Owners/Master to instruct their discharge port agents to issue the delivery orders and allow discharge of cargo against the ordinary Letter of Indemnity issued by the Charterers/Receivers.

31. A sailing telegram/fax/e-mail is to be sent by the Master of the vessel to "SAIL CALCUTTA" and "TRANSCHART NEW DELHI" on vessel leaving loading port, giving sailing date, speed, commodity, total quantity loaded and estimated draft fore and aft on arrival at discharging port and estimated time of arrival at discharging port. This is to be followed by 10/5/2 days notices of E.T.A. at discharging port. Charterers to nominate discharge port within 24 hours of receipt of Master's 10 days notice of expected time of arrival.

If vessel is nominated for discharge at 2nd port a sailing telegram/fax/e-mail is to be sent by Master to "SAIL CALCUTTA" and "TRANSCHART NEW DELHI" on vessel leaving first discharge port indicating estimated date and time of arrival at 2nd discharge port. Orders for the 2nd discharge port, if required, can be given by Charterers while vessel is discharging at 1st port unless given earlier.

32. Owners guarantee that the vessel's arrival draft first or sole discharge port in India will not exceed 12.5 M available water.

33. Vessel to be suitable to enter/discharge at Vizag Inner Harbour if Handymax. In case vessel's dimensions are higher, it shall be Owners' responsibility to get vessel berthed at Vizag Inner Harbour, if so required by giving necessary Indemnity etc. to Vizag Port Trust for which any time lost/expenses incurred to be for Owners account.

34. Notice of Readiness at the port of discharge to be served by Shipowners during normal office hours i.e. 9.30 a.m. to 4.30 p.m. on working days (Monday to Friday) and 9.30 a.m. to 12.00 noon on Saturdays to Port Offices of Charterers as per details given below:

VISAKHAPATNAM
Steel Co. Limited,

HALDIA / PARADIP
The Branch Manager, The Branch Manager,
Steel Co. Limited
Branch Transport & Shipping office Branch Transport & Shipping Office

35. Time Counting Provision.

At each discharge port, even if at second discharge port vessel arrives on demurrage, time to count 24 hours after Notice of Readiness is served on arrival of the vessel within port limits at each port of discharge and whether in berth or not and in free pratique and ready in all respects to discharge the cargo. If turn time of 24 hours expires on Saturday afternoon laytime will commence at 0800 hours on first working day. Time shall not count between noon on Saturdays and 8.00 a.m. on Monday nor between 5 p.m. (noon if Saturday), on the last working day preceding a Charterparty holiday and 8.00 a.m. on the first working day thereafter, even if used, unless the vessel is already on demurrage. If the vessel is ordered to Haldia and is unable to give Notice of Readiness by reason of congestion at Haldia, time shall commence to count 24 hours after Notice of vessel's arrival off Sandheads has been given by radio to Charterers or their Agents and received by them during ordinary office hours. Whilst waiting off Sandheads Sundays, C/P Holidays and Saturdays after 12 noon until 8 a.m. Monday not to count unless vessel is on demurrage. Time used in proceeding from Sandheads to Haldia not to count.

36. Non weather working days declared by port authorities and rain periods if reported in SOF shall not be counted as laytime even if the discharge operations are continued for some part of day unless vessel is already on demurrage.

37. Steaming time from anchorage to berth on arrival of vessel at load/discharge port not to count even if vessel already on demurrage.

38. Charterers/Shippers have the option to load/discharge the vessel at second safe berth in which case, time used in shifting not to count as laytime and shifting expenses to be in Owners' account even if vessel already on demurrage.

39. Cost of opening and closing of hatches, gangway placement, grab fixing to be to owners account and time used not to count as laytime, even if vessel already on demurrage.

40. In the event of breakdown of gears/cranes and other equipment of the vessel by reason of disablement or insufficient power etc., period of such inefficiency shall not count as laytime.

41. Owners/Master/their agents shall allow representatives of inspecting agency nominated by Shippers/Charterers on board to carry out draft survey and to inspect/supervise at all stages of loading/storage/discharging of cargo at loading/discharging ports. Time used for draft survey/check at load/discharge ports to be for Owners account even if vessel already on demurrage.

42. At the discharge port, time lost by reason of all or any of the following causes shall not be counted as discharge time unless vessel is already on demurrage. a) War, rebellion, tumult, political disturbances, insurrections.

b) Lockouts, strikes, riots, civil commotions

c) Epidemics, quarantine, landslide, floods, frost or snow, bore tide, bad weather.

d) Stoppage of work whether partial or general by workmen, long shoremen, tugboatmen or other hands essential to the working of the vessel or discharge of cargo from the vessel.

e) Accidents at the Wharf.

f) Intervention of sanitary customs and/or other constituted authorities.

g) Stoppages whether partial or total on rivers and canals.

h) Any other causes beyond the control of Charterers.

43. Charterers guarantee to discharge the cargo at the average rate of 7000 MT Vizag / Paradip/Kakinada PWWD, except Haldia 12,000 MT PWWD, basis Min 4 Cranes all Minimum 25 Tons each with Min 9CBM GRABS with discharge capability 10,000MT per day and pro rata if less, PWWD of 24 consecutive hours Saturday afternoon, Sundays, CP holidays till 0800 hrs on Monday / or next working day excluded even if used unless the vessel is already on demurrage.

Choption for the higher discharge rates 10,000MT SASHEXEIU for Vizag / Paradip / Kakinada except Haldia which to remain 12,000MT if vessel discharge mechanical berth no.4 A and 10,000MT if vessel discharges other than berth no. 4 A. Discharge rates to be confirmed while confirming the fixture. Depending upon facilities available at the disports charterers to have option of engaging alternate modes of discharge such as either using or not using vessels grabs or combination of both, engaging barges/shore handling facilities at any available safe berth /point /anchorage, etc subject to the condition

i) There will be no freight reduction.

ii) If alternate facilities being used for discharge by sail should be greater than the vessels capability i. e. to ensure quick turn round of the vessel.

44. Owners guarantee that vessel has minimum 4 number of cranes each of capacity minimum 25 tonnes and minimum 4 number of grabs each of minimum 9 cubic meters capacity with cycle time of 3 minutes and serving all hatches and accordingly the minimum capacity to discharge is 10,000 tons per day of 24 consecutive hours. Owners also guarantee that vessel has fully automatic grabs, which do not require manual labour to open/close. A joint survey shall be conducted in order to ascertain the particulars of cranes and grabs as above. In the case of any deficiency, the Surveyors' report shall be binding on Owners and Charterers and the rate of discharge shall be reduced proportionately.

45. Demurrage/Despatch rate at the load/discharge ports shall be Rs. ***** /- / Rs. ***** /- per day or pro rata. HDWTS BENDS. Laytime allowed for loading and discharging to be non-reversible.

46. Freight shall be paid at the rate of:

Rs.**** /- PMT 1/1 EX QLD BSS LR 20,000MT Disrate 7000MT except Haldia

12000MT if vessel discharges at mechanical berth no. 4 A and 10000MT if vessel discharges other than berth no. 4 A.

Addl Rs.**/- PMT 1/1 EX NSW over QLD rate as above BSS LR 20,000MT Disrate

7000MT except Haldia 12000MT if vessel discharges at mechanical berth no. 4 A and 10000MT if vessel discharges other than berth no. 4 A.

Addl Rs.**/- PMT 1/1 EX NZD over QLD rate as above BSS LR 20,000MT Disrate

7000MT except Haldia 12000MT if vessel discharges at mechanical berth no. 4 A and 10000MT if vessel discharges other than berth no. 4 A.

LESS Rs. **.*/-PMT IF LR 40,000MT

LESS Rs. **.*/-PMT IF LR 35,000MT

LESS Rs. **.*/-PMT IF Disrate 10,000MT except Haldia

12,000MT if Vessel discharges at mechanical berth no. 4 A and 10,000MT if vessel discharges other than berth no. 4 A

ADDL Rs. **.*/ PMT extra on entire Qty for second disport.

ADDL Rs. **.*/ PMT extra on entire quantity for Haldia as 2nd disport .

(USD 1 = RS.XX - USUAL EXCHANGE VARIATION CLAUSE TO APPLY).

47. Freight Payment Clause:

a) Freight is payable in Indian Rupees at New Delhi by Demand Draft to The Shipping Co.Ltd.

b) If Actual / Head Owners performing, 90% payment shall be made initially on Bill of Lading quantity less 2% within Seven (7) working days of completion loading / sailing and on submission of Freight Bill, in triplicate, along with copy of Owners' Incorporation Certificate and Income Tax Registration Number on letterhead, to Charterers.

The balance 10% of the freight together with demurrage (if any) or less despatch (if any) is payable by Charterers within 120 (one hundred twenty) days of completion of discharging on production of :

(i) Copy of Bill(s) of Lading.

- (ii) Copy of Charter party.
- (iii) Receipt of payment of despatchers/agency fee at the loading port(s) (if applicable)
- (iv) Copy of Notice of Readiness/SOF with supporting documents.
- (v) Time Sheets.

Demurrage / Despatch account both ends for this Charter Party would be settled by the Steel Authority of India Ltd.

c) Owners to confirm receipt of funds within ten working days of remittance of initial and final payments.

d) Freight is deemed to be earned upon safe arrival of the vessel and the cargo at the first or sole discharging port. The entire freight shall be all times be at the risk of vessel's Owners.

48. Chartering Service Fee Clause :

The Chartering Service charges at the rate of 1% (one percent) on 100 percent gross amount of freight and deadfreight (if any) payable to the Shipowners will be deducted from the 90 percent freight and deadfreight if any and paid direct to Pay and Accounts Officer (Secretariat), Ministry of Shipping, Road Transport and Highways, Parivahan Bhavan, No.1, Sansad Marg, New Delhi 110001 while remitting 90% freight and defreight (if any) to the Shipowners. Similarly, the Chartering Service charges at the rate of 1% (one percent) on demurrage, if any, payable to the Shipowners to be deducted at the time of remitting demurrage to the Shipowners and paid direct to the Pay and Accounts Officer (Secretariat), Ministry of Shipping, Road Transport and Highways, Parivahan Bhavan, No.1, Sansad Marg, New Delhi 110 001. The demand draft for 1% (one percent) chartering service charges shall be sent direct to the Deputy Chief Controller of Chartering, Ministry of Shipping, Road Transport and Highways, Parivahan Bhavan, No.1, Sansad Marg, New Delhi 110 001.

49. Currency Fluctuation Clause :

Freight /Deadfreight/Charter Hire, Extras/Additional and Demurrage/Despatch rates agreed under the relevant clauses of this COA are on the basis of the mean TT buying / selling rate of US\$ 1 = Rs.XX0. If on the date of actual payment of any of the abovementioned amounts, (i.e. release of cheque/DD to owners) there is a variation in the State Bank of India Mean TT buying and selling Rate of more than Rupee 0.50 for one US\$, then the Rupee amounts and rates will be revised to the extent of change from the base exchange rate of US\$ 1 = Rs.41.00 and Charterers shall pay to the shipowners or vice versa, as the case may be, the additional amount representing the entire difference on account of currency variation for each of these payments.

50. Vessel to be consigned to Charterers' Agents both ends for QLD / NSW. For NewZealand owners agent at loadport and Charterers agent at discharging ports. Owners paying customary agency fee.

51. The Shipowners shall pay and bear all port charges (except port loading and unloading charges), tonnage dues, light dues and other taxes, assessments and charges, which are customarily payable on or with respect to the vessel at load and discharge port(s).

52. Any dues and/or taxes on cargo to be for Charterers account but customary vessel's port charges including berthing expenses and any dues and/or taxes on vessel freight, even if measured by quantity of cargo on board, to be for Owners account.

53. Shipowners/Master shall provide free use of light, as on board, that may be needed for working the vessel in the nights and in each case free of expense to the Shippers/Charterers.

54. Overtime shall be to the account of party ordering same. But if ordered by Port Controller or his authority, the same be shared equally between Owners and Charterers.

55. Entire extra insurance on cargo, if any, by reason of vessel's Age, Flag or Class to be for Owners account.

56. In case of claim for damage done to the vessel during discharging, such claims to be presented by the Master immediately after the damage has been sustained with the third party damage report, failing which, Charterers shall not be responsible. The claims for damages caused to vessel by Stevedores, if any, during discharge at Haldia are to be settled between Shipowners and Stevedores. However, the Charterers shall assist the Owners in settling such claims. Claims for damages caused to vessel by Stevedores during discharge at Visakhapatnam / Paradip / Kakinada are to be settled between Shipowners and Stevedores, failing which, Charterers to remain responsible for settlement of such claims. In all cases, the vessel is to notify the Charterers/Stevedores. In writing, prior to vessel's departure from discharge port, of any alleged damage to the vessel by Stevedores along with third party damage report and failure to so notify shall bar any claim thereafter.

The master of the vessel shall get a joint survey conducted with the stevedores to determine the extent of damage sustained to the vessel. The joint survey must be conducted before the departure of the vessel from the port in which the damage took place. Failure to submit final claim within 60days will debar the claim and relieve sail/stevedores of all responsibilities. In the absence of the joint survey the claim shall stand barred and sail / stevedores shall stand absolved and relieved of all responsibility.

57. The Owners undertake that the vessel has not been sold nor will be sold for scrapping or otherwise during the currency of this charter.

58. Protection and Indemnity Bunkering Clause:

The vessel in addition to all other liberties shall have liberty as part of the contract voyage and at any stage thereof to proceed to any port or ports whatsoever whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes to the ports of loading or discharge named in this charter there take oil bunkers in any quantity in the discretion of the Owners even to the full capacity of the fuel tanks, or any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the Chartered Voyage.

59. Arbitration Clause

In the event of any dispute or difference relating to the interpretation and application of the provisions of the contracts, such dispute or difference shall be referred by either party to the Arbitration of one of the Arbitrators in the Department of Public Enterprises to be nominated by the Secretary to the Government of India in charge of the Bureau of Public Enterprises. The Arbitration Act 1996 shall not be applicable to the arbitration under this clause. The award of the Arbitrator shall be binding upon the parties to the dispute, provided, however, any party aggrieved by such award may make a further reference for setting aside or revision of the award to the Law Secretary, Department of Legal Affairs, Ministry of Law and Justice, Government of India. Upon such reference the dispute shall be decided by the Law Secretary or the Special Secretary/Additional Secretary when so authorised by the Law Secretary whose decision shall bind the parties finally and conclusively. The parties to the dispute will share equally the cost of arbitration as intimated by the Arbitrator.

60. Force Majeure Clause:

If either Shippers/Charterers be prevented from discharging their or its obligations under this agreement by reason of arrests or restraints by Government or people, war, blockade, revolution, insurrection, mobilisation, strikes, civil commotions, acts of God, plague or other epidemics, breakdowns of mining, rail, road or port equipment, destruction of materials by fire or flood or other natural calamity interfering with production, loading or discharging the obligations under this agreement shall be deferred to a date to be agreed considering the length of time required to

resume natural operations. However, if any one occurrence of force majeure continues uninterrupted for 30 days or more or if the total of such occurrence within the agreed shipment period adds to 90 days or more Owners/Charterers may opt to cancel this agreement without, in any way, being liable to the other party for such cancellation. Party invoking protections under such clause within 20 days of the occurrence of force majeure put the other party on notice supported by certificate of Chamber of Commerce or concerned Governmental authority and shall likewise intimate the cessation of such causes. The delivery shall be resumed by the party/parties after cessation of force majeure causes.

61. Default

Should Suppliers/Charterers fail to provide materials for shipment or to ship the materials by the time or times agreed upon or should Suppliers/Charterers in any manner or otherwise fail to perform the Contract or should a receiver be appointed on its assets or make or enter into any arrangements or composition, with creditors or suspend payments (or being a Company should enter into liquidation either compulsory or voluntary) the Suppliers/Charterers shall be entitled to declare the contract as at an end without any liabilities on either side.

62. Owners / Vessel / Charterers to comply with ISPS code / requirement.

CHARTERERS

OWNERS

Discussion Points: The stakeholders, entities, their attributes and relationships
The clauses of COA
The Responsibilities of Charterer and the Shipping Company
The Areas of Disputes
The Improvements

1. Shipbroker

COAs (Contracts of Afreightment)

lundin mining

RECOMMENDED

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL
UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994)
(To be used for trades for which no specially approved form is in force)
CODE NAME: "GENCON"



Part I

2. Place and Date

3. Owners/Place of business (Cl. 1)

4. Charterers/Place of business (Cl. 1)

5. Vessel's name (Cl. 1)

See clause 20

6. GT/NT (Cl. 1)

/

7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)

8. Present position (Cl. 1)

9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)

See cl 23

10. Loading port or place (Cl. 1)

11. Discharging port or place (Cl. 1)

See clause 22

12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)
Zinc-, Lead- and Copper concentrate

13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)
See clause 26

14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
See clause 37

15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)

16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)

17. Shippers/Place of business (Cl. 6)

(a) Laytime for loading
See clause 24

18. Agents (loading) (Cl. 6)

See clause 36

(b) Laytime for discharging
See clause 25

19. Agents (discharging) (Cl. 6)

See clause 36

(c) Total laytime for loading and discharging

20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)
1r day pro rata / Free despatch

21. Cancelling date (Cl. 9)

See clause 23

22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)

23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))

24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)

No brokerage commission(s) will be paid

25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)
London See clause 41

26. Additional clauses covering special provisions, if agreed
Clause 20 - 43, both inclusive

(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)

Signature (Charterers)

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

<p>1. It is agreed between the party mentioned in <u>Box 3</u> as the Owners of the Vessel named in <u>Box 5</u>, of the GTANT indicated in <u>Box 6</u> and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in <u>Box 7</u>, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in <u>Box 9</u>, and the party mentioned as the Charterers in <u>Box 4</u> that:</p> <p>The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in <u>Box 10</u> or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in <u>Box 12</u> which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in <u>Box 11</u> as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.</p> <p>2. Owners' Responsibility Clause</p> <p>The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.</p> <p>And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.</p> <p>3. BIMCO Liberty and Deviation Clause for Contracts of Carriage</p> <p>(a) The Vessel shall have liberty to sail with or without pilots, to tow or go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purposes of saving life or property, and for any other reasonable purpose, which term shall include but not be limited to calling at any port or place for bunkers; taking on board spares, stores or supplies; repairs to the vessel necessary for the safe continuation of the voyage; crew changes; landing of stowaways; medical emergencies and ballast water exchange.</p> <p>(b) If the Charterer requests any deviation for the Charterer's purposes and the Owners consent, such consent to be at the absolute discretion of the Owners, the Charterer shall indemnify the Owners against any and all claims whatsoever brought by the owners of the cargo and/or the holders of Bills of Lading against the Owners by reason of such deviation.</p> <p>(c) Prior to giving any such consent the Owners may, at their option, require to be satisfied amongst other things that the Charterer has sufficient and appropriate P&I Club cover and/or if necessary, other additional insurance cover, in respect of such a requested deviation.</p> <p>(d) This Clause shall be incorporated into any sub-charter and any bill of lading issued pursuant hereto.</p> <p>Deviation Clause</p> <p>The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.</p> <p>4. Payment of Freight</p> <p>(a) The freight at the rate stated in <u>Box 13</u> shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.</p> <p>(b) Prepaid. If according to <u>Box 13</u> freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.</p> <p>(c) On delivery. If according to <u>Box 13</u> freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.</p> <p>Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.</p> <p>5. Loading/Discharging</p> <p>(a) Costs/Risks</p> <p>The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed,</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52</p>	<p>lashed, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.</p> <p>The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.</p> <p>(b) Cargo Handling Gear</p> <p>Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in <u>Box 15</u>, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage.</p> <p>On request the Owners shall provide free of charge cranes/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranes/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.</p> <p>(c) Stevedore Damage</p> <p>The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability.</p> <p>The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.</p> <p>6. Laytime</p> <p>*(a) Separate laytime for loading and discharging The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in <u>Box 16</u>, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.</p> <p>The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in <u>Box 16</u>, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.</p> <p>*(b) Total laytime for loading and discharging The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in <u>Box 16</u>, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.</p> <p>(c) Commencement of laytime (loading and discharging)</p> <p>Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in <u>Box 17</u> or if not named, to the Charterers or their agents named in <u>Box 18</u>. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in <u>Box 19</u>.</p> <p>If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime.</p> <p>If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/dischARGE time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/dischARGE shall not count as laytime.</p> <p>Time used before commencement of laytime shall count.</p> <p>* Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in <u>Box 16</u>.</p> <p>7. Demurrage</p> <p>Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in <u>Box 20</u> in the manner stated in <u>Box 20</u> per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice.</p> <p>In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the</p>	<p>53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129</p>
---	---	---	---

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.	130	assessed.	204
	131	(c) <i>On freight</i> -Unless otherwise agreed in <u>Box 23</u> , taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.	205 206
8. Lien Clause	132		
The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	133 134 135 136	14. Agency	207 208 209
		In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.	
9. Cancelling Clause	137	15. Brokerage	210
(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in <u>Box 21</u> , the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.	138	A brokerage commission at the rate stated in <u>Box 24</u> on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in <u>Box 24</u> .	211 212
(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party or agree to a new cancelling date.	139 140 141 142 143 144	In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.	213 214 215 216
Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.	145 146 147 148 149 150	16. General Strike Clause	217
The provisions of sub clause (b) of this Clause shall operate only once and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	151 152 153	(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	218 219 220 221 222 223 224 225 226 227
		(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243
10. Bills of Lading	154	(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	244 245 246
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	155 156 157 158 159 160 161 162 163	17. BIMCO War Risks (VOYWAR 2004)	247
		(a) For the purpose of this Clause, the words:	
11. Both-to-Blame Collision Clause	164	(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.	165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177	(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported: War; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	
		(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	
12. General Average and New Jason Clause	178	(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to	
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).	179 180 181 182 183		
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners 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 cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their 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 cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198		
13. Taxes and Dues Clause	199		
(a) <i>On Vessel</i> -The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	200 201		
(b) <i>On cargo</i> -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be	202 203		

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.	disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master, and (b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, wartime operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorism, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever) by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262
(d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling the Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, provided always that if the Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278
(e) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.	(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.	279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301
(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfil the Owners' obligation under this Contract of Carriage, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners within 14 days after receipt of the Owners' invoice. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterer shall reimburse the Owners for the actual additional premiums paid which may accrue from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas referred to above. The Owners shall leave the area as soon as possible after completion of discharge.	(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.	302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313
(f) The Vessel shall have liberty:-	(5) The Vessel shall have liberty:-	314
(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;	(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;	315 316 317 318 319 320 321
(ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;	(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;	322 323 324
(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which	325 326 327 328
(iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;		
(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;		
(vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.		
(g) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (f) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.		
War Risks ("Voywar 1993")		
(1) For the purpose of this Clause, the words		248
(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers,		249

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	329	incorporated into the bill(s) of lading, such bill(s) must contain an express statement permitting the vessel to complete with cargo at alternative port(s), whether or not on the customary route for the chartered voyage	
(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	330		
(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;	331		
(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.	332	General Ice Clause	
(g) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this Clause anything is done or not done such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.	333	<i>Port of loading</i>	
	334	(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.	346
	335	(b) If during loading the Master for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum); all other conditions as per this Charter Party.	347
	336	(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.	348
	337	<i>Port of discharge</i>	349
	338	(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port of destination.	350
	339	(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.	351
	340	(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	352
	341		353
	342		354
	343		355
	344		356
	345		357
18. BIMCO Ice Clause for Voyage Charter Parties			358
The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' approval having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers.			359
(a) Port of Loading			360
(i) If at any time after setting out on the approach voyage the Vessel's passage is impeded by ice, or if on arrival the loading port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof and request them to nominate a safe and accessible alternative port.			361
If the Charterers fail within 48 running hours, Sundays and holidays included, to make such nomination or agree to reckon laytime as if the port named in the contract were accessible or declare that they cancel the Charter Party, the Owners shall have the option of cancelling the Charter Party. In the event of cancellation by either party, the Charterers shall compensate the Owners for all proven loss of earnings under this Charter Party.			362
(ii) If at any loading port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo loaded on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the vessel may proceed to any port(s), whether or not on the customary route for the chartered voyage, to complete with cargo for the Owners' account.*			363
(b) Port of Discharge			364
(i) If the voyage to the discharging port is impeded by ice, or if on arrival the discharging port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof. In such case, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the port is accessible against paying compensation in an amount equivalent to the rate of demurrage or of ordering the Vessel to a safe and accessible alternative port.			365
If the Charterers fail to make such declaration within 48 running hours, Sundays and holidays included, of the Master or Owners having given notice to the Charterers, the Master may proceed without further notice to the nearest safe and accessible port and there discharge the cargo.			366
(ii) If at any discharging port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo remaining on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the vessel may proceed to the nearest safe and accessible port and there discharge the remaining cargo.			367
(iii) On delivery of the cargo other than at the port(s) named in the contract, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if discharge had been at the original port(s) of destination, except that if the distance of the substituted port(s) exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port(s) shall be increased proportionately.			368
			369
			370
			371
			372
			373
			374
			375
			376
			377
			378
			379
			380
			381
			382
			383
			384
			385
			386
			387
			388
			389
			390
			391
			392
			393
			394
			395
			396
			397
			398
			399
			400
			401
			402
			403
			404
			405
			406
			407
			408
			409
			410
			411
			412
			413
			414
			415
			416
			417
			418
			419
			420
			421
			422
			423
			424
			425
			426
			427
			428
			429
			430
			431
			432
			433
			434
			435
			436
			437
			438
			439
			440
			441
			442
			443
			444
			445
			446
			447
			448
			449
			450
			451
			452
			453
			454
			455
			456
			457
			458
			459
			460
			461
			462
			463
			464
			465
			466
			467
			468
			469
			470
			471
			472
			473
			474
			475
			476
			477
			478
			479
			480
			481
			482
			483
			484
			485
			486
			487
			488
			489
			490
			491
			492
			493
			494
			495
			496
			497
			498
			499
			500

* Note: In trades where the terms and conditions of the charter party are not

(b) Notwithstanding the above, the parties may agree at any time to refer to

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under the above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

Law and Arbitration

* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force	383
Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final	384
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	385
* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen, their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	386
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	387
* (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.	388
(e) If Box 25 in Part I is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.	389
** - (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.	390
** - Where no figure is supplied in Box 25 in Part I, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect	391
	392
	393
	394
	395
	396
	397
	398
	399
	400
	401
	402
	403
	404
	405
	406
	407
	408
	409
	410
	411
	412
	413
	414
	415
	416
	417

Rider to Contract of Agreement dated _____ of January &

Clause 20. Vessels

Vessels to be first-class vessels, classed +100 A1 in Lloyd's Register or equivalent class in another ship register. The ships must not be older than 20 years in each contract and corresponding to ITF rules and all other international rules including ISPS Code

Performing vessel nominated under this Contract shall be a singledecker, selftrimming bulkcarrier with steel tanktops, engines aft and is to be guaranteed suitable for discharge by means of mechanical grabs.

Clause 21. Cargo

Zinc, Lead and Copper concentrates

Indicated volumes:

2013:

Shipment sizes: abt 3.000 mtons upto abt 4.000 mtons in owners option.

Charterers to have the option to load two different qualities of concentrates in the same vessel.

Shipments to be evenly spread.

Charterers to indicate 5 days laycan with 7 calendar days notice for each shipment nomination, charterers also to indicate a monthly program in last days of previous month. Owners to nominate latest 4 days prior to 1st day Laycan.

Clause 22. Discharging ports:

Antwerp, Rotterdam, Moerdijk, Nordenham, Brunsbüttel, Hamburg, Szczecin, St Petersburg, Kokkola, Pori, Rönnskär, Odda, Avilés, Gijon

Clause 23. Period of shipment:

1st January - 31st December

Clause 24. Loading terms:

Cargo is to be loaded and stowed free of risks and expenses to the vessel, weather permitting, Saturdays, Sundays and holidays excepted, even if used.

At loadingport time not to count from 17:00 hours Friday or 17:00 hours on a day preceding a holiday until 8 a.m. Monday or next working day after the holiday, even if used.

Loadingrate: 3.500 tons pwwd SATSHEX

Clause 25. Discharging terms:

Cargo is to be discharged free of risks and expenses to the vessel, weather permitting, Saturdays, Sundays and holidays excepted, even if used.

At dischargingport time not to count from 17:00 hours Friday or 17:00 hours on a day preceding a holiday until 8 a.m. Monday or next working day after the holiday, even if used.

Discharging rates:

wwd in ports: Antwerp, Rotterdam, Moerdijk, Szczecin, St Petersburg, Odda

wwd in ports: Nordenham

wwd in ports: Brunsbüttel, Hamburg, Ronnskaer, Pori, Avilés & Gijon

wwd in ports: Kokkola

Clause 26. Freight rates:

Port of discharge	Freight rate
-------------------	--------------

Antwerp, Rotterdam & Moerdijk	
-------------------------------	--

Nordenham, Brunsbüttel, Hamburg, Szczecin	
---	--

St. Petersburg	
----------------	--

Kokkola, Pori	
---------------	--

Rönnskär	
----------	--

Odda	
------	--

Avilés, Gijon	
---------------	--

If charterers nominate 2 dischargingports on same shipment, additional freight to be agreed.

Ice premiums:

When authorities demands Swedish/Finnish ice class 1A for vessels trading to Kokkola, Pori, Ronnskar, freights to be increased with _____ per mton for max 2 shipments per season, if more than 2 shipments, freights to be increased with _____ per mton.

If charterers nominate shipments to St Petersburg during ice-season, do Charterers / Owners have to agree abt 'ice-demurrage' i.e. times starts to count when the vessel's reach the present ice-edge outside St Petersburg.

Clause 27. Bunkerclause:

This Coa is concluded on the basis of a price of _____ or MGO and _____ for IFO 180 LS
Ifbunkerprice for the month should be higher, freight to be increased, if bunkerprice will be lower, freight to be reduced.

Bunkerprice to be settled each month and reference price to be based on www.bunkerworld.com, the average of previous month.

R.o.e. USD/EUR to be settled basis the average r.o.e. for previous month, acc. to Sveriges Riksbank web page: www.riksbank.com/templates/stat.aspx?id=17210

Owners to send this information each month.

Passage days to be calculated as 3,5 days, same to be valid for each destination.

IFO-burning vessel to be calculated with an average consumption of 7,5 cbm per day.

Gasoil/WRD-burning vessels to be calculated with an average consumption of 6 cbm per day.

Average cargo intake to be 4000 tons.

'Excel-calculation to be inserted here'

Clause 28. Low waterclause:

If waterlevel at loadport will be reduced and the vessel's not are able to carry a full cargo, owners and charterers to share the losses down to 3600 tons, i.e. a draft of 5,0 meter at
If waterlevel will be reduced below 5,0 meter which create an intake below 3600 tons, owners to take the risks and freight-losses.

Clause 29. Overtime:

Overtime at load- and dischargingport to be on account of the party ordering same.

Clause 30. Vessel to have dry and clean holds, free of smell, to Sellers'/Shippers' inspectors' satisfaction before Notice of Readiness can be given. Any time, however, lost in waiting for inspectors to count as laytime.

If Master disputes Charterers' surveyour's decision as to cleanliness/readiness, an independent surveyour to be called upon to determine whether vessel is in fact ready/suitable to load cargo, and his decision too be binding upon both parties and any time/expenses incurred to be borne by party being at default.

Clause 31.

Vessel to supply lights as onboard, day and night, if required, free of expense to Charterers/Sellers/Receivers.

Clause 32.

Hatch-covers to be guaranteed watertight and valid classification certificate to be onboard, the vessel warranted tight and staunch and in every way fitted for this voyage.

Clause 33.

Vessel to be steelfloored and suitable for discharge by grabs.

Clause 34.

Owners will put the agents at loading and discharging port in funds sufficient to cover disbursements before vessel's arrival.

Clause 35.

Any/all taxes and/or dues on cargo and/or freight or calculated on same and dues on cargo or imposed on vessel by reason of having Charter Party cargo onboard to be for Charterers' account. Taxes and/or dues on vessel to be for Owners' account.

Quay/weight/carnage and tonnage dues, if any, to be for Charterers' account.

Clause 36.

Charterers agents both ends, but agents always to offer competitive rates compared to historical rates of the agency fee.

Clause 37.

100 % freight payable 10 days after receiving owners email/fax invoice to Owners' bank:

Freight deemed earned pro rata as cargo being loaded on board, discountless and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost.

Bill(s) of Lading to be marked 'freight payable as per Charter Party'.

Clause 38

Vessel to be left in seaworthy trim to Master's satisfaction for steaming between ports.

Clause 39

Cargo to be loaded/stowed/trimmed and discharged in accordance with IMO and local regulations and within the transportable moisture limit, and the certified moisture content of the cargo as ascertained in accordance with IMO Code of Safe Practice for Bulk Cargoes, such certificate to be delivered to master before start of loading.

Clause 40

Any damages caused to the vessel by stevedores to be directly settled by stevedores to the Owners. Charterers to give all possible assistance to both parties involved.

Clause 41

The arbitration proceedings shall be conducted in accordance with the terms of Swedish law. Arbitration to be held in Gothenburg.

Clause 42

BIMCO ISPS Clause for voyage Charter Parties

- a) (i) From the date of coming into force of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) in relation to the Vessel, the Owners shall procure that both the Vessel and 'the Company' (as defined by the ISPS Code) shall comply with the requirements of the ISPS Code relating to the Vessel and 'the Company'. Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) to the Charterers: The Owners shall provide the Charterers with the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).

(ii) Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay, excluding consequential loss, caused by failure on the part of the Owners or 'the Company' to comply with the requirements of the ISPS Code or this Clause shall be for the Owners' account.

Clause 43

On provisional basis, in case the cargo being transported is classified as harmful to the marine environment, and discharge of washing water is required at discharge port to comply with MARPOL Annex V regulations, all costs related with pumping the waters to shore and receiving disposing this contaminated waters by the receiving installation, shall be for Charterers' account. The costs of deck washing and the time to perform this operation shall be for Owners account (time not to count as laytime).

In the case an industry practice is developed covering the distribution of costs under the provisions of MARPOL Annex V, then parties agree to meet and revise the above agreement accordingly.

If extra costs for just pumping-operation occurs owners to contribute with EUR mt or cbm of pumped water unless vessel is pumping the water with vessel's own equipment.

CoA-gráneles solidos

CONTRACT OF AFFREIGHTMENT (COA)

BETWEEN

(CHARTERERS)

AND

(OWNERS)

Whereas the Charterers wish to ship coal in bulk from various ports to or ;
Whereas the Owners own, manage, time or voyage charter, operate or otherwise control suitable vessels for the intended carriage of coal;
Both parties have agreed to enter into a contract of affreightment (hereinafter called COA) as follows:

PRE-CONDITION - THE CHARTERER

..... is signing this COA as Charterer, and will be responsible, for the due fulfilment of all the obligations of the Charterer under this COA. In case of any dispute arising in connection with this COA, or any breach thereof, the Owners may sue at law the companies signing the COA as Charterer.

Unless otherwise agreed by the parties, will act as exclusive administrator of the COA, and Owners shall deal with exclusively with respect to any matters arising under or related to this COA, including giving and receiving notices, schedules, statements, assurances or other written to be received or given and the negotiation, compromise, acceptance or rejection of any matter arising under or related to this COA including amendments, supplements or other modifications hereof.

Unless otherwise advised by Charterers, freight and all other costs for each voyage shall be invoiced to

1. PERIOD

The COA is made for a period of 2 (two) years, commencing on January 1st, and terminating upon completing discharge of the last cargo to be nominated in

The Charterers have the option to declare its willingness to continue the COA after the first period, for one more period of 1 (one) or 2 (two) calendar years (at Charterers' option), subject to the agreement between the parties on the terms and conditions to be in force on the succeeding period. If such option is declared by Charterers, the parties will meet on October of calendar year to discuss the terms and conditions applicable on the succeeding period, and if the parties do not reach agreement by October 31 of calendar year, then the COA will terminate upon completing discharge of the last cargo to be nominated in

2. QUANTITIES TO BE CARRIED

- (a) The minimum quantity to be carried shall be 1000000 metric tons per calendar year.
- (b) The maximum quantity to be carried shall be 1500000 metric tons per calendar year.
- (c) The exact quantity to be carried during each calendar year to be Charterers' option within the limitations described in (a) and (b), but the last shipment to be a full and complete cargo, always consistent with clause 4 herebelow.
- (d) If, during any of the COA years, Charterers are unable to ship part of the quantities as per above due to force majeure as per clause 28, Charterers will endeavour that such quantity will be a fair proportion of the total quantities they have been forced to reduce in that year, taking into consideration the circumstances.

CoA-gráneles solidos

3. PERFORMING VESSELS

- (a) To assure the performance of the COA the Owners must own, or otherwise effectively control, for all of the period of the COA, vessel or vessels complying with all the terms specified in this Clause.
- (b) Owners warrant that, for the duration of the voyage, the performing vessel shall:
- be in class (classification society to be specified)
 - be covered by P&I or equivalent (P&I Club or insurer to be specified)
 - have hull and machinery insurance (insurer to be named)
 - be manned in accordance with the safe manning document issued by the Flag State
 - comply with the statutory and class requirements, including but not limited to Load Line, Solas (including the ISPS) and Marpol
 - be provided, together with the company, with the required ISM Certificates of Compliance
- (c) Performing vessel shall be singledeck selftrimming bulk carrier and/or OBO carrier, maximum twenty (20) years old (or less if required under load/discharge ports terms or regulations), fully suitable and in compliance with load and discharge ports and terminals. Vessels shall be tight, staunch and strong in every way fitted for the intended voyage, in so far as due diligence can make them, and suitable in every way for the mechanical loading, carriage and grab discharge of coal in bulk.
All vessels to be employed shall be in the highest classification for their type and age with Lloyd's, ABS, NV or other equivalent IACS classification society.
- (d) For vessels in excess of 15 years of age Owners to pay, for extra insurance on the cargo, the amount of 10 UScents per ton of cargo, which to be deducted from freight.
- (e) Owners shall be fully responsible for any consequences, time lost, expenses and delays arising from ownership, flag of vessel, nationality and working conditions of the crew.
- (f) Owners shall be liable for loss of time and any extra expense incurred by reason of the vessel being unsuitable for mechanical appliances normally used for loading and discharging bulkcarriers. All extra loading and discharging expenses over and above the tariff of a singledeck selftrimmer to be for Owners' account.
- (g) If the performing vessel is an OBO carrier, the vessel to have a valid Gasfree Certificate for the duration of the voyage.
- (h) The performing vessel shall be entered in a first class P&I Club, covered for cargo loss or damage, war risk and pollution in accordance with current regulations, and shall remain so during the currency of the voyage.
- (i) The performing vessel shall comply with all the national and international rules, regulations and recommendations in respect of the safe carriage of coal. Namely, the vessel shall, whenever practicable, at least once per day control the temperature of the coal on board and the content of gas in the holds, and on arrival at the discharge port shall report the readings made during the voyage.
The master of the performing vessel is required to ensure that on arrival at the discharging berth all cargo spaces and hold access trunkings are fully ventilated and free from gas emanating from the cargo.
- (j) Owners warrant that the performing vessel shall in all respects be eligible under the applicable laws and regulations for trading to the relevant ports and places, and that at all necessary times the vessels shall have on board all certificates, records and other documents required.
The performing vessel shall, at the Owners risk and expense, comply with all the applicable rules, regulations and laws relevant to water and/or air pollution at the countries of the ports of loading and discharging. In cases where a vessel calls at a U.S.A. port or trades U.S.A. waters, Owners warrant to have secured and carry on board the vessel a Certificate of Financial Responsibility as required under U.S. law.

CoA-gráneles solidos

Owners shall be responsible for knowledge of and compliance with all port restrictions and regulations both at the load and discharge ports, related to safety and operational matters.

- (k) The performing vessel shall not have more than one set of hatch covers per hold. The unrestricted hatch openings shall not in any case be less than 11 metres x 11 metres. Owners guarantee that each vessel has internal hold ladders and that holds are always accessible to stevedores, including at the beginning of discharge. If holds are not accessible all extra costs and time lost to be for Owners' account. On tendering NOR at the loading port, the hatch covers and seals must be in a good condition and watertight. On arrival at the loading port and before loading, each vessel may be inspected at Charterers'/Shippers' costs by an independent inspection agency to confirm and certify that the hatch covers and seals are intact and in good condition.

4. CARGO SIZES

- (a) Charterers shall provide full cargoes for the vessels nominated, unless otherwise agreed. For each loading port, cargo sizes shall be the following:

<u>Loading port</u>	<u>Capesize</u>	<u>Panamax</u>
Baltimore (USA)	125,000 MT	70,000 MT
Norfolk (USA)	135,000 MT	
Norfolk + Baltimore	135,000 MT	
Puerto Bolivar (Col.)	150,000 MT	70,000 MT
Puerto Drummond (Col.)	150,000 MT	70,000 MT
Richard's Bay (RSA)	150,000 MT	
Tanjung Bara (Ind.)	150,000 MT	
New Orleans (USA)		70,000 MT

Cargo sizes to be at Owners' option 10 pct more or less for each shipment.

- (b) In each calendar year, Charterers have the option to require 2 (two) shipments performed by "Panamax" vessels. Such option may be increased up to Charterers' needs, however Charterers to guarantee that balance of the minimum quantity, as per clause 2 (a), shall be performed by "Capesize" vessels.
- (c) For two ports of loading, when required by the Charterers, the quantity of coal to be loaded on board each vessel at the first loading port to be at the Charterers' option but consistent with the physical conditions of the two ports involved. The vessel to be left in seaworthy trim to proceed between berths/ports to Master's and port authorities' satisfaction.
- (d) Owners shall have the option to split capesize cargoes into panamaxs, provided such splitting is acceptable to the Sellers/Shippers. Owners shall declare their intention to split in to panamaxs as early as possible but minimum 35 days in advance of the first day of the laycan for the capesize vessel and Charterers shall do their utmost to obtain the agreement of Sellers/Shippers for the splitting and the laycan for the panamax vessels.

5. PORTS OF LOADING

- (a) The loading to take place at one safe berth or anchorage. The cargo is to be loaded aboard the vessel and spout-trimmed by persons appointed by the Charterers.
- (b) Notice of Readiness to load shall be tendered after arrival at the berth, or if the berth is not free on arrival then after arrival at the anchorage as determined by the loading terminal, or if no anchorage place is available due to congestion then after arrival as near the port as the vessel can safely get, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not, provided the vessel is in all respects ready to load. Any time lost in obtaining pratique and/or customs clearance and in customary inspection after vessel is in berth shall not count as laytime even if vessel is already on demurrage. If

CoA-gráneles solidos

after berthing the vessel is found not to be ready to load in all respects, then all time lost due to vessel's unready condition as determined by customary inspection, until such time as the vessel becomes ready in all respects including all additional waiting time, will be for Owners' account and all expenses incurred during this period will likewise be for Owners account.

- (c) Laycan for loading of each vessel shall be established in accordance with the custom of each port. The NOR for loading shall not be tendered before the commencement of the agreed laycan, unless with Charterers' sanction. If the NOR for loading is tendered after the cancelling date, it will be accepted only on commencement of loading and time lost prior to loading shall not be for Charterers account.
- (d) Charterers have the option to load at the following safe ports:
Where following safe departure drafts are presently allowed (any variations to be reflected on the Freight Matrix as per Annex IV of the COA):
 - Baltimore in USNH 47' BW/FW or
 - Hampton Roads in USNH 50' BW or
 - Puerto Bolivar in Colombia 17 m SW or
 - Puerto Drummond in Colombia 17.5 m SW or
 - Richard's Bay in RSA 17.5 m SW or
 - Tanjung Bara in Indonesia 17.25 m SW
 - New Orleans in USG, draft subject to Southwest Pass draft conditions.
- (e) However, if Charterers require loading at other port(s) Owners and Charterers to discuss the matter and to mutually agree on the rate(s) of freight and conditions applicable to such port(s), being understood that applicable freight rates shall be assessed through the Freight Matrix system, which will have to incorporate such addition considering the specificities of the additional trade.
- (f) Charterers have the option to load at a second berth. Any expenses for shifting between berths at loading port, when such shifting is required by Charterers, shall be for Charterers' account, including tugs, but expenses aboard ship during shifting time and cost of bunkers to be for Owners' account. Shifting time between berths to count.
- (g) Rates of loading and particular conditions for each port as per Annex I, attached to form part hereof. If however during the period of the contract the conditions of any load port change, or the loading terms agreed between the Charterers and the coal suppliers for any load port are altered, then Charterers and Owners shall in good faith negotiate the inclusion of such changes in the COA.

6. DETERMINATION OF WEIGHT

- (a) The Bill of Lading weight shall be determined in accordance with international practice on draft survey or conveyor belt scales or railway weight certificates, in Charterers' option. Owners warrant that each performing vessel is suitable in every respect for the accurate determination of the cargo weight by draft survey.
- (b) Weight determination by draft survey, if used, to be held at Charterers' expense by licensed independent marine surveyor appointed by Charterers and time so used not to count as laytime, as long as it does not exceed 1 (one) hour.

7. PORT OF DISCHARGE

- (a) The vessels shall proceed as ordered to one safe berth at the port of or so near thereto as they can safely get and there deliver their cargoes.
Notice of Readiness to discharge shall be tendered after arrival at the berth, or if the berth is not free on arrival then after arrival at the anchorage, or if no anchorage place is available due to congestion then after arrival as near the port as the vessel can safely get, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not, provided the vessel is in all respects ready to discharge. Any time lost in obtaining pratique and/or

CoA-gráneles solidos

customs clearance and in customary inspection after vessel is in berth shall not count even if vessel is already on demurrage. If after berthing the vessel is found not to be ready to discharge in all respects, then all time lost due to vessel's unready condition as determined by customary inspection, until such time as the vessel becomes ready in all respects including all additional waiting time, will be for Owners' account and all expenses incurred during this period will likewise be for Owners account.

Vessels to comply fully with the discharging port/terminal Shipping Regulations in force. Such regulations are incorporated as part of this Charter Party, and in the event of conflict between the Charter Party and the discharge port Regulations, then the later Regulations to take precedence.

Discharging sequence plan of every vessel to be to Shippers satisfaction, and if discharging has to be interrupted or extended due to insufficient ballast pump capacity, then such time lost shall not count as laytime.

Master to make available to Receivers at ports of discharge the Report of temperature and Gas readings of the cargo during such voyage, as well as a copy of the relative Log Book annotations if requested.

Vessels to be suitable for grab discharge, cargo battens to be removed prior to loading and all damages and extra discharging expenses due to unprotected tunnel, ballast tank and open bilges to be for Owners' account.

No cargo to be loaded in deeptanks and any extra expenses incurred by discharging the cargo from places inaccessible to mechanical grabs and time lost to be for Owners' account.

Charterers to have the right to discharge from all holds at all times by suitable means, subject to Master's confirmation about keeping maximum distances from waterline to the top of the hatchcoaming and vessel to provide free of expenses to the Charterers, lights on board, for night work.

Vessels shall open and close the hatches as required, provided local authorities permit, at vessel's risk and expense but normal and reasonable time used to count.

Any equipment breakdown affecting discharging will not count as laytime, even if on demurrage.

After completion of discharge, Charterers or their Agents will only be responsible for shovel cleaned holds.

- (b) Rates and conditions of discharge for each port as per Annex II, attached to form part hereof.
- (c) Any expenses for shifting between berths at discharging port, when such shifting is required by Charterers, shall be for Charterers' account, including tugs, but expenses aboard ship during shifting to be for Owners' account. Shifting time between berths to count as laytime.
- (d) In the event that cargo is loaded in inaccessible areas or that discharging is delayed due to the vessel's construction, any extra expenses incurred in discharging shall be for Owners' account and additional time required shall not count as laytime.
- (d) Owners agree to discharge the vessel at an alternative or additional safe discharging port within Skaw/Passero (including UK/Eire) range, whenever required by Charterers. The applicable freight for that voyage shall give the same time charter return to the notional vessel as calculated per the Freight Matrix in annex IV to this COA, and shall be determined on a open book basis with the help of the Freight Matrix which should be amended accordingly. Port expenses applicable at discharge shall be supported by agent's port disbursements proforma.
If such alternative or additional port is required, Charterers to give notice of same to Owners latest upon arrival at load port.

8. GENERAL CONDITIONS FOR LOADING/DISCHARGING

- (a) Owners/Master/Vessel to be aware of and comply with all load/discharge port rules and regulations, as in force at the time of call.

CoA-gráneles solidos

- (b) Overtime, if any, shall be arranged and paid by the party ordering same, except officers' and crew's overtime which will be on Owners' account.
- (c) The vessels, if required, to supply light for night work as on board, free of expense to Charterers. The lights to be provided will include deck lighting and adequate lighting in any hold being worked sufficient to allow for personnel access and safe working.
- (d) Stevedores' damage to be settled directly between Owners and Stevedores, without liability to Charterers, and time used for repairs not to count as laytime. Charterers to render customary assistance if required.
- (e) In case of vessel's inability to accept the loading/discharging of the cargo at the applicable load/discharge rate, thus precluding the normal operation of the terminal and affecting the access to the terminal of other vessels waiting, the vessel may be ordered to leave the berth until such inability be resolved, and all extra costs so arising shall be for Owners account. Should vessel fail to leave the berth within 3 (three) hours after having been so ordered, then all extra costs, including demurrage caused on other vessels, shall be for Owners' account, unless Owners can prove that failure to leave the berth was not imputable to the vessel.
- (f) Owners shall be responsible for any discrepancies between the loading/discharging terms contained herein and actual conditions and physical restrictions of the port(s) and/or berth(s) and/or anchorage(s), unless Owners/Master exercise(s) due diligence in: (a) checking prior to loading the safety of the port(s) and/or berth(s) and/or anchorage(s), the available drafts at all time of tide and other relevant restrictions; (b) taking all reasonable steps to mitigate possible damages for Owners and/or Charterers, and notify Charterers immediately in writing, in such case the said discrepancies to be incorporated into the Freight Matrix.

9. FREIGHT RATES

- (a) "Capesize" vessels
Freight rates per metric ton are based on B/L weight, free in and out stowed and spout trimmed (if spout trimming operation is possible), expressed in US dollars.
The freight rate applicable for each shipment shall be assessed as per the following procedure:
 - 1º) Applicable index
The Baltic Capesize Index, hereinafter called BCI, shall be used as market reference.
The route Nr. 4 of the BCI - 150000mt Richards Bay – Rotterdam - shall apply to the trades from Richards' Bay and Tanjung Bara and the route Nr. 7 of the BCI - 150000mt Bolivar – Rotterdam - shall apply to the trades from Baltimore, Hampton Roads, Hampton Roads + Baltimore, Puerto Bolivar and Puerto Drummond.
 - 2º) Index rate reference
The reference rate applicable to a specific shipment shall be the average of the rates published for the BCI applicable routes, as follows:
 - From Hampton Roads, Baltimore, Puerto Bolivar and Puerto Drummond: the average of the rates expressed on the BCI on the days 25 and 15 prior to the commencement of the laycan if available or the next issue.
 - From Richard's Bay and Tanjung Bara: the average of the rates expressed on the BCI on the days 30 and 20 prior to the commencement of the laycan if available or the next issue.

Example: Puerto Bolivar/Sines, laycan 01/10 November: the reference rate of the BCI to be applied shall be the average of the rates expressed on the BCI route Nr 7 on the 17th of October plus on the 7th of October. However the 7th of October is a Sunday, therefore the applicable index reference should be the one expressed on the 8th of October.

CoA-gráneles solidos

3º) Timecharter equivalent

The reference rate shall be converted into a Timecharter equivalent on the vessel "Capesize", as described in Annex IV attached to form part hereof, performing, as the case may be:

- Shanghai/Richards' Bay/Rotterdam if route N°4 of BCI is applicable or
- Rotterdam/Puerto Bolivar/Rotterdam if route N°7 of BCI is applicable

4º) Work out the voyage freight rate

A Freight Matrix, described in Annex IV, shall be used to calculate the freight rate applicable for discharge port / load port / discharge port if the route nr 7 of the BCI is used as reference, or Shanghai / loadport / discharge port if the route nr 4 of the BCI is used as reference, in order to obtain the same Timecharter equivalent on the M/V "Capesize", taking into account the positioning of the vessels, the evolution of the atlantic and the pacific capesize markets, the bunker cost aspects and the port expenses expressed in US dollars. The result of such calculation shall be multiplied by the "Owners' factor" to calculate the final freight rate for the voyage.

In the case of shipments loading at Tanjung Bara, the Freight Matrix calculates two freight rates, for voyages via Suez or via Cape of Good Hope, and the lower of the two results shall be applicable.

The "Owners' factor" reflects the Owners' opinion as to the adherence of the Freight Matrix to the market and, for voyages performed with capesize vessels, is:

ATLANTIC/SINES -
RICHARDS BAY/SINES
TJB/SINES

(b) "Panamax" vessels

Freight rates per metric ton are based on B/L weight, free in and out stowed and spout trimmed (if spout trimming operation is possible), expressed in US dollars.

The freight rate applicable for each shipment shall be assessed as per the following procedure:

1º) Applicable index:

The Baltic Panamax Index, hereinafter called BPI, shall be used as market reference.

The route Nr 1A – 74000mt Transatlantic RV - of the BPI shall apply to all Atlantic trades.

2º) Index rate reference

The reference timecharter rate applicable to a specific shipment shall be the average of the rates published on route 1A of the BPI on the days 25 and 15 prior to the commencement of the laycan if available or the next issue.

3º) Work out the voyage freight rate

The Freight Matrix shall be used to calculate the freight rate applicable for discharge port/load port/discharge port, in order to obtain, on the M/V "Panamax" as described in Annex IV, the same Timecharter equivalent as the Index rate reference calculated as above, taking into account the bunker cost aspects and the port expenses expressed in US dollars. The result of such calculation shall be multiplied by the "Owners' factor" to calculate the final freight rate for the voyage.

The "Owners' factor" reflects the Owners' opinion as to the adherence of the Freight Matrix to the market and, for voyages performed with panamax vessels, is:

ATLANTIC/SINES

- (c) Freight rates are calculated taking into consideration the port expenses expressed in US dollars at each loading and discharging ports. In January of each year thereafter, Owners shall request to the port agents normally used at each port under the COA (nominated by the Charterers) to provide a "Proforma Disbursement Account" for each vessel type ("Capesize" and "Panamax" both as described in the Freight Matrix), and the Freight Matrix shall be updated according to these figures.

CoA-gráneles solidos

However, if during the year such port expenses suffer a variation exceeding 3 pct Owners or Charterers have the option to require an update of the Freight Matrix.

- (d) Any dues, charges, taxes or levies or fees chargeable on each vessel or freight at the loading or discharging ports shall be for Owners' account.
Any dues, charges, taxes or levies or fees chargeable on the cargo at the loading or discharging ports shall be for Charterers' account.
- (e) Any changes or amendments of the indices chosen herein shall be reflected on the Freight Matrix.
- (f) In case The Baltic Exchange fails to produce BCI or BPI for such a period that it becomes impossible to assess the applicable rate under this COA as per above, then Owners and Charterers shall meet to discuss and mutually agree upon a new market reference.

10. BUNKERS

- (a) The actual bunker prices to be assessed, for each freight calculation (using the Freight Matrix in Annex IV to the COA), on the basis of the average prices published by Platt's Oilgram Bunkerwire, on the last day used as market reference for the freight calculation as above, or latest published if on such day there is no publication of the relevant rates on Platt's Oilgram Bunkerwire. The bunker prices shall always be referred to the ports where the calculation of the voyage calculated in the Freight Matrix starts. Reference ports for the purpose of determination of bunker prices for each particular voyage, as published on the Platt's Oilgram Bunkerwire, are the following:

<u>Start of the voyage</u>	<u>IFO 380</u>	<u>MDO</u>
Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam
Shanghai	Shanghai	Shanghai
Sines	Las Palmas + 3 pct	Las Palmas + 3 pct
Gijon	Las Palmas	Las Palmas

- (b) Owners to have the option to replenish bunkers en route and to bunker during loading/discharging operations provided such bunkering does not interfere with loading or discharging.

11. PAYMENT OF FREIGHT

Each freight, together with deadfreight if any and if not disputed, is payable 95 (ninety five) per cent in United States Dollars to Owners' bank and account within 5 banking days from signing and releasing Bills of Lading or within 5 banking days from Charterers receiving Owners faxed invoice on Bill of Lading weight or within 2 banking days from Charterers receiving the original invoice in printed paper, whichever is the later, but always Before Breaking Bulk provided the original invoice is received by Charterers at least three working days prior to the vessel's arrival to the discharge port. Freight is deemed earned as cargo is taken on board, discountless and non-returnable vessel and/or cargo lost or not lost.

Balance, together with undisputed demurrage/despatch, if any, shall be paid after completion of discharge and upon Owners presentation of final freight invoice, together with laytime computation and supporting Statement of Facts and Notice of Readiness. Charterers will pay within ten banking days after receiving duly supported original invoice.

In case of any amounts in dispute 30 (thirty) days after first presentation of Owners' calculations, Charterers and Owners will settle the part mutually acceptable and will leave for discussion the remaining portion for a further 60 (sixty) days. If after this period of 60 (sixty) days the matter is not mutually agreed, it may be referred to arbitration at the request of any of the parties.

Owners to advise Bank details on each invoice.

CoA-gráneles solidos

12. DEMURRAGE AND DESPATCH

- (a) Demurrage shall be paid by Charterers per day and prorata, in accordance with the terms and conditions of this COA and respective annexes.
The rate of demurrage per day and prorata applicable for each voyage shall be mutually agreed at the time of the vessel's nomination, on a case by case basis, and shall fairly reflect the prevailing market, namely being in line with the vessel's age, type and dimension, and with the average of the TC routes on the BCI or BPI as the case may be. In case of disagreement, the parties shall submit the case to one mutually acceptable independent broker whose decision shall be final.
Despatch for all time saved shall be paid by Owners to Charterers at one half of the demurrage rate per day and prorata, in accordance with the terms and conditions of this COA and its respective annexes.
- (b) Laytime is non-reversible.

13. PROGRAMMING AND NOMINATIONS

- (a) Shipments shall be as evenly spread throughout the year as it is feasible, and Charterers will endeavour to distribute the requests for nomination according to their different sources of supply, given Charterers' interests.
- (b) At least 45 (forty five) days prior to the beginning of each calendar quarter, Charterers shall submit to Owners the program of shipments to be performed during such calendar quarter, stating for each shipment the cargo size, the port(s) of loading, and the loading period, which at this point may be expressed as early, middle or late in each of the months of that calendar quarter. Within 2 (two) working days of receipt of Charterers' program, Owners shall advise Charterers of any objections to the program, whereupon the parties shall make their best efforts to settle a mutually acceptable program as soon as possible.
- (c) At least 45 (forty five) days in advance of the beginning of the laycan for each voyage, Charterers shall confirm to Owners the loading port and the cargo size, and shall declare the laycan for the voyage, which shall be as much as possible in accordance with the program of shipments as per (b) above.
- (d) At least 30 (thirty) days prior to the beginning of the laycan established in accordance with (c) above, Owners shall inform Charterers:
- Name and relevant details of intended performing vessel and the vessel's itinerary.
 - Expected cargo intake
 - Demurrage rate proposed
 - Shipowner's reply to the following questionnaire, which shall be considered as inserted in the Charter Party:
 - Has the vessel been detained by port state control?
 - If yes, specify when, where and why on a separate attachment.
 - Have all due deferred deficiencies been rectified?
 - Is the shipowner aware of any due deficiencies in the vessel that could lead to a detention?
 - Vessel's Classification Society and status.
 - Name of P&I Club (or insurer).
 - Name of insurer covering hull and machinery.
 - Owners shall also provide copy of the relevant ISM Certificates, as well as other information as may be required by the coal suppliers, to be advised.

CoA-gráneles solidos

Charterers shall reply within 2 working days accepting or rejecting the vessel's nomination, but shall not reject any vessel unreasonably. If Charterers do not accept the demurrage rate proposed, Charterers shall, at the same time, propose an independent broker for the assessment of the demurrage rate as per clause 12 (a) above.

- (e) Owners have the option to substitute a vessel by another of similar size, cargo capacity and position, provided such substitution is acceptable, namely under the regulations, terms and conditions of the loading port. Owners shall give notice of the name and relevant details of the substitute vessel not less than 10 (ten) days before the expected date of arrival of that vessel at load port or the expected date of arrival declared in accordance with (d) above, whichever is the earlier. Such substitution, however, is always subject to Charterers' approval, which shall not be unreasonably withheld.
- (f) All vessels nominated will be fully acceptable in accordance with the regulations and limitations of both the loading and discharging ports as guaranteed by Charterers.
- (g) If Owner fails to nominate one vessel, without prejudice to any other rights and remedies Charterers may have, Owner shall pay Charterers an amount equal to the positive difference, if any, between the price Charterers would have paid under this Contract for said non-nominated vessel and the Replacement Price, as defined below, and, also, any other costs incurred by Charterers arising out of or in connection with the failure of the Owner to nominate said vessel. The "Replacement Price" means the price at which Charterers, acting in a commercially reasonable manner, is able to get a substitute vessel of equivalent conditions and characteristics of non-nominated vessel.

14. NOTICES

- (a) Master to telegraph vessel's ETA to shippers or their agents and to Charterers in accordance with the requirements of the loading port, but at least 10, 7, 5 days, 72, 48 and 24 hours prior to vessel's arrival. For loading at Ricard's Bay, vessels must show a TIME of arrival when giving their 72 hrs Notices to RBCT. If Vessels fail to comply with this requirement, Vessels in default may not be considered for berthing.
- (b) On sailing from loading port, Master to telegraph to Charterers and to the vessel's agent at discharging port (who will pass the information to the discharge terminal):
 - Vessel name, flag, port of registry, IMO number, call sign;
 - Unloading plan, stating B/L quantity of cargo, stowage by hatches, unloading order and quantity to be unloaded in each stage of discharge;
 - The arrival and proposed departure draughts;
 - The time required for ballasting;
 - Vessel's LOA, beam and length of cargo area from forward coaming of forward-most hatch to the after coaming of the aft-most hatch from which cargo is to be discharged;
 - The distance from the waterline to the first hatch to be unloaded and the distance from the ship's side to the hatch opening;
 - The location of the ship's accommodation ladder;
 - The arrival air draught to highest point of mast or aerial;
 - The details and capacities of ship's cargo handling gear, if any;
 - The number, types and condition of mooring lines;
 - Specific requests, such as for trimming or continuous measurement of water content of the cargo;
 - Details of necessary repairs which may delay berthing, discharging or sailing;
 - The average cargo temperature in each hold;
 - Any defects of hull, equipment or machinery which may affect the safety of the ship, other ships or the marine environment;

CoA-gráneles solidos

- Please inform if vessel will arrive in part cargo condition, and if affirmative please inform the last loading port;
- ETA at discharge port, to be confirmed/adjusted 5 days, 72, 48 and 24 hours prior to vessel's arrival.

Master shall also advise Charterers and the vessel's agent at discharging port whenever there is a change of more than 12 hours to the previous ETA.

15. STRIKES AND LOCK-OUTS

In the event of loss of time to performing Vessel directly affecting the loading or discharging of this cargo, caused by a strike or lockout of any personnel connected with the production, mining, or any essential inland transport of the cargo to be loaded or discharged into/from this Vessel from point of origin, up to, and including the actual loading and discharging operations, or by any personnel essential to the actual loading and discharging of the cargo, or accidents beyond the control of the consignee which prevent or delay the discharging, no laytime shall count during such periods, provided always that none of the aforementioned events did exist at the date of the charter party and the Charterers have no responsibility in connection thereto.

Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract.

(a) Threat of strike/lockout at loading port:

No vessel may be required to load at a port where there is a strike/lockout. If it becomes apparent before a nominated vessel's departure from her last port prior to proceeding to the loading port or at any time on the way to the loading port that there will be a strike/lockout affecting the vessel's loading, then the Owners have the option to employ the vessel elsewhere. If the Owners declare their wish to exercise such option then the Charterers have the privilege of maintaining vessel's nomination, in which case laytime will count in full at loading port.

If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same (freight payable on loaded quantity only), having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

(b) Strike/lock-out at port of discharge:

If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after the vessel's arrival at or off the port of discharge and same has not been settled within 48 (forty eight) hours, Charterers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge. Such orders to be given within 48 (forty eight) hours after Master or Owners have given notice to Charterers of the Strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this contract and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substitute port exceeds 200 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substitute port to be increased in proportion.

16. BILL OF LADING CLAUSE

Owners agree that upon surrender to the Master or vessel's agent one duly endorsed original from each set of Bills of Lading issued, the vessel will discharge in accordance with the terms of such Bill of Lading. Owners also agree that should one such original Bill of Lading be unavailable at the discharge port or should Charterers order vessel to discharge at a port or facilities other than that named in the Bill of Lading, the cargo will be released against Charterers' Letter of Indemnity only (bank guarantee will not be required). The form of the Letter of Indemnity shall not differ from the usual terms of the trade and shall be

CoA-gráneles solidos

advised by Owners on a case by case basis. Should Owner not comply with the above and any delay and/or extra cost results, such delay and/or extra cost shall be for Owners' account.

17. OIL POLLUTION INDEMNITY

The Owners agree to indemnify the Charterers, their Agents, or any other party against any liabilities which may be imposed on them or which they may incur under any statute regarding liability for pollution of navigable waters by oil, by reason of any contravention of such statute by the vessels, the master or any servant or agent of the Owners provided that such contravention shall not have been caused or contributed to by the party seeking to be indemnified under this Charter Party. The Owners warrant that each vessel is entered in a P. & I. Association with cover for liabilities arising out of any contravention as aforesaid. Laytime shall not count nor shall demurrage accrue for any time lost through non-conformity with the above.

18. DRUG AND ALCOHOL CLAUSE

Owners warrant that they have a policy of Drug and Alcohol Abuse ("Policy") applicable to all the vessels performing under the COA which meets or exceeds the standards in the Oil Companies International Marine Forum Guidelines for the control of drugs and alcohol on board ship ("OCIMF Guidelines"). Under the Policy, alcohol impairment shall be defined as a blood alcohol content of 40mg/100mg or greater; the appropriate seafarers to be tested shall be all officers and the drug/alcohol testing and screening shall include unannounced testing in addition to routine medical examinations. An objective of the Policy should be that the frequency of the unannounced testing be adequate to act as an effective abuse deterrent, and that all officers be tested at least once a year through a combined program of unannounced testing and routine medical examinations.

Owners further warrant that the Policy will remain in effect during the term of this COA and that Owners shall exercise due diligence to ensure that the Policy is complied with. It is understood that an actual impairment or any test finding of impairment shall not in and of itself mean the Owners have failed to exercise due diligence.

19. COMPLIANCE

Owners and vessels to comply fully with Flag State and Port Control requirements and regulations, including but not limited to ISM Code and ISPS Code compliance, and any loss, damage, expenses, or delay caused by failure on the part of Owners or "the Company" (as defined by the ISM Code and the ISPS Code or this clause) to comply with the aforesaid shall be for Owner's account.

The Owners warrant that both each vessel and "the Company" (as defined by the ISM Code and the ISPS Code) during the currency of this Charter Party shall comply with the requirements of the ISM and ISPS Code relating to the vessel and "the Company". Upon request the Owners shall provide a relevant Document of Compliance (DOC), the Safety Management Certificate (SMC), the International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) to the Charterers. The Owners shall provide the Charterers with the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).

The Charterers shall provide the CSO and the Ship Security Officer (SSO)/Master with their full style contact details and any other information the Owners require to comply with the ISPS Code. Except as otherwise provided in this Charter Party, any loss, damages, expense, excluding consequential loss, caused by failure on the part of the Charterers to comply with this clause shall be for Charterers' account.

Provided that the delay on any voyage is not caused by Owners' failure to comply with their obligations under the ISPS Code, the following shall apply:

CoA-gráneles solidos

(a) Notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, vessels shall be entitled to tender Notice of Readiness even if not cleared due to applicable security regulations or measures imposed by port facility or any relevant authority under the ISPS Code.

(b) Any delay resulting from measures imposed by a port facility or by any relevant authority under the ISPS Code shall count as laytime or time on demurrage.

Any additional costs or expenses whatsoever solely arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result from the Owners' negligence. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.

If either party makes any payment which is for the other party's account according to this clause, the other party shall indemnify the paying party.

The Owners warrant that throughout the terms of this Charter Party the vessels shall be in all respects eligible under applicable conventions, laws and regulations for trading to the ports and places as specified in this Charter Party and that at all times the vessels shall have on board for inspections by the appropriate authorities all certificates, records, compliance letters and other documents required for such services, including but not limited to certificate of financial responsibility for pollution.

The vessels shall comply with all international laws and regulations, local laws and regulations at any port of call under this Charter Party. All time lost by reason of the relevant Authority declaring the vessel to be in non-compliance with any of the foregoing shall not count as laytime or as time on demurrage and any expenses directly attributable thereto including but not limited to standby trucks, labour and mechanical equipments shall be for Owners' account.

20. AGENTS

Vessels to be consigned to Charterers' agents at ports of loading and discharging, with Owners approval, vessels paying customary agency fee.

Charterers shall nominate to the Owners the name of the Agent at the loading port immediately after acceptance of the vessel nomination as per clause 36 hereabove.

The Charterers shall nominate to the Owners the name of the Agent at the discharging port prior to the commencement of loading of the shipment of coal.

21. EXTRA WAR RISK PREMIUM/CREW WAR BONUS

No vessel under this COA will be required to trade to areas where extra war risks insurance premium or crew war bonus is to be paid, unless by mutual agreement.

22. WAR CLAUSE

In the event of war, declared or not, or warlike operations involving either Portugal or two or more of the following countries: USA, France, Russia, People's Republic of China, Colombia, Australia, South Africa, Belgium, or in the event of war, whether declared or not, or warlike operations involving any nation or area in which or with which the vessels performing under this COA are or are likely to be trading, if any or either of the aforementioned events seriously affects Charterers' or affects Owners' ability to perform or the cost of performing their obligations under this COA, either Charterers or Owners may advise the other party that they wish to cancel a particular voyage of the COA.

CoA-gráneles solidos

At the request of any of the parties Charterers and Owners shall meet within 7 (seven) days to examine the war or warlike situation affecting the performance of the COA and decide whether the COA or any part of it shall be amended, suspended or otherwise dealt with.

If no agreement is reached the COA shall be suspended for 90 (ninety) days. Then the parties shall meet again in order to decide at the light of the actual war or warlike situation affecting the COA if the COA may remain wholly or partly suspended up to said war or warlike situation is terminated or otherwise resumed with or without amendments.

23. EXCEPTION CLAUSE

Notwithstanding anything herein contained no absolute warranty of seaworthiness is given or shall be implied. Owners, in all matters arising under or affecting this Contract shall be entitled to the like rights and immunities as are contained in Article IV of the Hague Rules, dated Brussels, August 25th, 1924. The terms "carrier" in the said Article being taken to mean Owners. Charterers shall not, save to the extent otherwise in this Contract expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from Act of God, Act of War, Seizure Under Legal Process, Quarantine Restrictions, Riots, Civil Commotions, and Arrest or Restraint of Princes, Rulers or Peoples.

Charterers shall not be answerable for any negligence, default, or error in judgement of Trimmers or Stevedores employed in loading or discharging the cargo.

Also Fire, Barratry of the Master and Crew, Pirates, Collisions, Strandings and Accidents of Navigation, or latent defects in or accidents to Hull and/or Machinery and/or Boilers always excepted, even when occasioned by the negligence, default or error in judgement of the Pilot, Master, Mariner or other persons employed by the Owners, or for whose acts he is responsible, not resulting, however, in any case, from want of due diligence by the Owner of the Ship, or by the Ship's Husband or Manager.

24. ASSIGNMENT

This COA and the rights and obligations of the parties shall not be assignable by either party without prior written consent of the other party, which written consent shall not be unreasonably withheld. If the COA is assigned, the assignor shall remain ultimately responsible for the due fulfilment of all his obligations under this Contract.

It is expressly understood that the Owners shall not assign this COA to any other Owner/Operator having other COA with the Charterers.

25. CHARTER PARTY APPLICABLE

Each shipment shall be governed by the terms and conditions of the Charter Party as amended, as per Annex III attached to form part hereof. Said C/P incorporates: Clause Paramount, New Both-to-blame Collision Clause, New Jason Clause and Protection & Indemnity Bunkering Clause.

The C/P shall also incorporate the applicable loading and discharging terms at the respective ports of loading and discharge as per Annexes I and II.

26. LAW GOVERNING

The terms and provisions of this COA shall be interpreted and construed in accordance with the provisions of the laws of England.

27. LANGUAGE

CoA-gráneles solidos

It is agreed that the English Language will be used in notices, letters, cables and all other means of communication, unless otherwise mutually agreed.

28. FORCE MAJEURE

Neither party shall be held responsible or liable, either directly or indirectly, or to be deemed in fault or breach of this contract for any loss, damage, detention, delay, failure or inability to meet any of its commitments hereunder caused by or arising from any cause which is unavoidable or beyond its reasonable control including, without limitation, war, hostilities, invasion, insurrection, riot, the order of any competent civil or military Government (including action taken by the Government of Portugal), explosion, fire, strikes, lockouts, labour disputes, perils of the sea and other waters, dangers of navigation, ice, breakdowns, Acts of God including storms or other adverse weather conditions, or other causes of a similar or dissimilar nature which wholly or partly prevent the parties or either of them from carrying out the terms of this contract (other than for payment of moneys due hereunder); provided that the party experiencing such force majeure promptly gives to the other party written notice and that the disabling effect of such force majeure shall be eliminated as soon as and to the extent reasonably possible and that either party shall have the right in its sole discretion to determine and settle any strike, lockout and labour dispute in which that party may be involved.

In the event that one party's performance is suspended by force majeure, the other party's obligations to perform hereunder shall be suspended for the duration of the force majeure and for such additional reasonable period as may be required because of the existence of the force majeure.

In the event of force majeure matters affecting any voyage, Owners and Charterers to do their utmost, in a spirit of mutual cooperation, to find a solution satisfactory to both parties, minimising all possible losses to both parties.

Force majeure matters affecting Charterers' ability to perform under this COA will include any force majeure events at Charterers' coal fired Power Stations or at Port of

29. ARBITRATION

Both parties will endeavour to settle amicably any dispute which may arise in respect to this COA. However, if the parties do not reach an agreement within 30 days of notification in writing (containing amount and summary of the issues in dispute), any of them may decide to submit the case to arbitration.

All disputes arising in connection with this COA shall be finally settled under the rules of conciliation and arbitration of the International Chamber of Commerce of London by one or more arbitrators appointed in accordance with the said rules. The arbitration shall take place in London, England.

The parties agree that all disputes where the amount in issue is less than USD 50000 shall be referred to the Small Claim Procedure 1989 of the London Maritime Arbitrators Association (as amended from time to time).

30. NOTICES/ADDRESSES

All notices hereunder shall be given by letter, telex, telegram or fac-simile. Notices shall be deemed to be properly served or given by letter if sent by registered mail, or by telegram, telex or fac-simile sent to the following addresses:

If to Owners:

CoA-gráneles solidos

If to Charterers:

30. CONTRACT PRECEDENCE

In the event of any conflict between the terms and conditions of this COA and any Charter Party, Bill of Lading or other document, the terms and conditions of this COA shall take precedence. Also, in case of conflict between the base terms and conditions of this COA and the terms and conditions of its annexes, the base terms and conditions of the COA shall take precedence.

31. ENTIRE AGREEMENT

This COA constitutes the entire agreement between the parties as of the date hereof and supersedes all previous proposals, offers, contracts or commitments, whether oral or written.

32. CONFIDENTIALITY CLAUSE

All details of this COA and its Annexes are to be kept confidential between Charterers and Owners, except for legal obligations.

33. ALTERATION OF CIRCUMSTANCES

Both Owners and Charterers recognise that circumstances may arise which would not have been foreseen at the time this contract was entered into. Both parties agree that they will use their best efforts to solve any problems due to any such unforeseeable circumstances in the spirit of mutual understanding and cooperation.

In witness whereof the parties hereto have executed this contract of affreightment in their respective corporate names, 1 (one) original and 2(two) duplicates which will be both valid and binding to the parties.

Lisbon,

THE CHARTERERS

THE OWNERS

