

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL



**Facultad de Ingeniería Marítima, Ciencias Biológicas, Oceánicas y
Recursos Naturales**

**EL SEGURO MARÍTIMO: CASOS PRÁCTICOS (AVERÍA GRUESA,
PÉRDIDA TOTAL, DAÑOS DE LA CARGA)”**

TRABAJO FINAL

Previa la obtención del título de

INGENIERO NAVAL

Presentado por:

FRANCISCO JOSE ZENCK HUERTA

Guayaquil-Ecuador

2015

AGRADECIMIENTO

Especial agradecimiento a todas aquellas personas que de alguna u otra manera me motivaron a continuar con los objetivos propuestos, a las personas con las que he trabajado, que me han permitido desarrollarme dentro del medio y me han aportado su conocimiento, gracias a todos.

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico de manera muy especial a mi esposa Tatiana y a mis hijos Daniel, Christian y David, quienes durante todos estos años ha sido mi soporte y quienes siempre me han acompaño en mi vida de estudiante y laboral.

TRIBUNAL DE GRADO



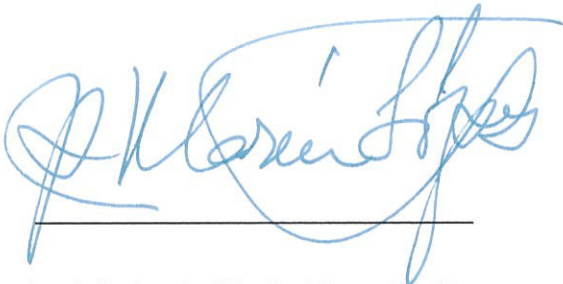
Eduardo Cervantes Bernabé Ms.C.

Presidente del Tribunal



Alejandro Chanabá Ruiz Ms. C.

Director de Tesis



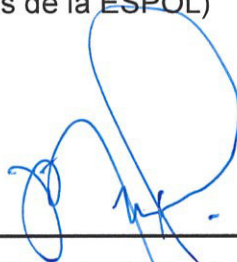
José Rolando Marín López Ph.D.

Miembro Principal

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad por los hechos, ideas y doctrinas expuestos en esta tesis, corresponden exclusivamente a su autor, y el patrimonio intelectual de la Tesis de Grado corresponderá a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL”

(Reglamento de Exámenes y Títulos Profesionales de la ESPOL)

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'F' followed by a smaller 'J' and 'Z'.

Francisco José Zenck Huerta

Tabla de Contenido

CAPITULO I.....	1
Derecho Marítimo	1
1.1 Generalidades.....	1
1.2 Historia del Derecho Marítimo.....	1
1.3 Concepto y definición.....	4
1.4 Contenido del Derecho Marítimo.....	5
1.5 Contratos Marítimos.....	6
1.6 Organismos Internacionales relacionados con el Derecho Marítimo	8
CAPITULO II.....	11
El Contrato de Seguro	11
2.1 Generalidades.....	11
2.2 Conceptos y definiciones	12
2.3. Características	13
2.4 Elementos	14
2.5 Efectos del contrato de seguro.....	15
2.6 Clases de seguro	16
CAPITULO III.....	18
El Seguro Marítimo	18
3.1 Concepto y definición.....	18

3.2 Elementos del Contrato de Seguro Marítimo	19
3.3 Cobertura	20
3.4 Avería Gruesa	23
CAPITULO IV	25
INTERPRETACION DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO.....	25
CASO PRÁCTICO: AVERIA GRUESA.....	25
4.1 Antecedentes	25
4.2 Configuración de Avería Gruesa (A.G.)	26
4.3 ¿Quiénes tienen participación en un caso de Avería Gruesa?	26
4.4 Rol de la agencia en la Avería Gruesa.....	27
4.5 Notificaciones.....	33
4.6 Flujograma de comunicaciones.....	40
4.7 Las Garantías.....	41
4.8 La Avería Gruesa en las Pólizas de Seguro de Transporte	44
4.9 La Avería Gruesa en los Contratos de Fletamento (Charter Party) y en el Bill of Lading.....	44
4.10 El Lloyd's de Londres	50
4.11 Liquidación de la Avería Gruesa	52
4.12 Conclusiones y Comentarios sobre el caso de la M/N "FANTASY"	54
5. ANEXOS.....	58
6. BIBLIOGRAFÍA.....	90

CAPITULO I

Derecho Marítimo

1.1 Generalidades

La navegación es tan antigua como la humanidad y sirvió como medio de transporte de bienes y personas permitiendo la expansión de las sociedades y civilizaciones a otras regiones generándose una rápida difusión de usos, costumbres y conocimiento.

Desde esos tiempos remotos el hombre intercambiaba por vía marítima o fluvial bienes de todo tipo y no debió transcurrir mucho tiempo para que esta actividad se convirtiera en un servicio remunerado lo cual trajo apareado los inevitables conflictos entre el usuario, o cliente, y el proveedor del servicio, creando la necesidad de contar con reglas claras que permitieran a unos y otros saber cuáles eran sus derechos y obligaciones, como en todos los demás ordenes de la vida en comunidad.

1.2 Historia del Derecho Marítimo

Como ningún país tiene jurisdicción sobre los mares, siempre ha sido necesario que las naciones alcanzaran acuerdos sobre todo lo relacionado con las naves, tripulación y mercaderías en situaciones potencialmente conflictivas. De la época de los fenicios, excelsos comerciantes y navegantes no han quedado vestigios de lo que pudieron haber sido las leyes que aplicaban a esa actividad.

Algo similar ocurre con los griegos, quien alcanzó un notable desarrollo comercial y marino.

Es con los romanos, y en particular durante la época de esplendor de su Imperio, que la navegación toma vuelo en la forma de flotas tanto de remo como vela, armadas por particulares para el transporte de granos y mármol. A lo largo de los siglos, diferentes civilizaciones se turnan en mantener una clara pero siempre temporal hegemonía en los mares, principalmente alrededor del Mar Mediterráneo que por esas épocas era el único conocido. Así tenemos épocas de dominación de ciudades-estado como Venecia que consigue solidificar su papel de puente entre el mundo griego y el romano-germánico. Del siglo VII al X los árabes dominaba el señorío de los mares y asestaron un golpe mortal a la potencia marítima de Bizancio, si bien su comercia era sobre todo la piratería, a través de sus emporios comerciales fundados a lo largo de la costa de Asia Menor, Siria, España, y finalmente por su ocupación de las costas napolitanas de Sicilia, dejaron una profunda huella en las tradiciones jurídicas. Los cuerpos legales, propiamente tales, más antiguos dedicados a la navegación, serían los Roles de Oleron que datan del siglo XII y constituye una recopilación de usos y costumbres vigentes en las costas del norte de Francia. Los Estatutos Italianos que datan también de la misma época y que tuvo su origen con la recopilación conocida con el nombre de Costumbres de Venecia la cual reglamenta las obligaciones de los tripulantes y la responsabilidad del capitán y los propietarios.

Otra colección bastante difundida que atestigua la tendencia hacia la unificación del derecho marítimo en los principales puertos mediterráneos, es el Guidon de la Mer, compilación de origen francés atribuida al trabajo de un

jurisconsulto anónimo hacia fines del siglo XVI y trata, entre otras materias, amplia y orgánicamente, el contrato de seguros, poniendo en la palestra la jurisprudencia mercantil de la época de Utilizo gran parte del material legislativo precedente como eran los estatutos de Florencia, Génova, ordenanzas de Flandes, Ámsterdam, Barcelona, Bilbao, entre otras. A continuación se mencionan brevemente algunas recopilaciones que tenían un carácter local o regional, en le mejor de los casos, pero cuyos precepto fueron encontrando aceptación en otros estados conforme la actividad mercantil y marítima se convertía en la medida del poder las naciones:

“Ordenanza de los Magistrados de Barcelona” que regulan la policía de la navegación y legislan sobre el seguro marítimo (1250 al 1484)

“Actas de Navegación”, legislación aprobada por el parlamento inglés para promover y protegerla industria de comercio interior contra la competencia extranjera. Contenían disposiciones muy favorables para los súbditos de la corona. Fueron revocadas en 1849 cuando la supremacía industrial británica hacia innecesaria las medidas proteccionistas.

“Código de Comercio Francés” entro en vigencia en 1807 el cual incorporo a sus normas las relativas a la navegación.

La época en que aparecen los primeros barcos se caracteriza por la creación de leyes estrictamente nacionales en materia de navegación, lo cual se acentuó a mediados del siglo XIX poniendo en peligro la uniformidad del Derecho Marítimo. Afortunadamente el Comité Marítimo

Internacional, asesorado pro eminentes juristas, actuó oportunamente para restablecer esa uniformidad de las normas marítimas.

A lo largo de los años se han adoptado numerosos tratados y convenciones con el objetivo de mejorar la seguridad de la navegación al igual que actualizar las normas internacionales que rigen la transportación marítima a los cuales las naciones tienen la opción de adherirse con lo cual dichas normas se convierten en ley en esos países.

1.3 Concepto y definición

Como sería de esperarse, existen innumerables y variadas definiciones de lo que se debe entender por Derecho Marítimo, en algunos casos, son verdaderos ensayos sobre el tema, sin embargo, y para los fines de este trabajo, la siguiente debería bastar:

“Es el conjunto de normas y principios que regulan los hechos, sujetos, objetos y las relaciones jurídicas derivadas de la navegación marítima”.

Ejemplos de los factores citados en esta definición:

- “hechos” (el abordaje o colisión de una nave con otra)
- “sujetos” (el Armador o propietario de la nave)
- “objetos” (la nave, u otro artefacto naval)
- “relaciones jurídicas” (Contratos de Fletamento, Avería Gruesa)

Algunos autores insisten en precisar que la definición debe diferenciarse de otras normas que tienen que ver con la protección del mar como parte del medio ambiente, o con acepciones de corte político, como “derecho sobre el mar territorial de 200 millas”. Por otro lado la navegación no solo se puede realizar en el mar sino también en ríos y lagos.

Sin duda que no hay que ponerse tan exquisitos en tanto la definición escogida transmita de manera clara la idea y creería que la propuesta en líneas anteriores cumple ese cometido.

1.4 Contenido del Derecho Marítimo

Posiblemente no deberíamos hablar de contenido sino de características o elementos que son propios del Derecho Marítimo y deben estar presentes al tratar esta materia.

Los elementos son esencialmente tres: El Mar; el Armador, Capitán y dependientes; y la nave.

Podríamos añadir un cuarto elemento que es el "riesgo", siempre presente en la aventura marítima.

En cuanto a las características tenemos:

- Autonomía (es una normativa distinta al derecho común),
- Internacional (por esencia, lo cual trae aparejado conflicto entre leyes nacionales),
- Uniformidad (que es a la vez una característica y una aspiración, que pueda aplicarse en
- cualquier lugar y circunstancia),
- Integralidad (confluyen normas nacionales e internacionales, derecho público y privado), y
- Reglamentarismo (la normativa marítima esta en muchos casos regulada por autoridades locales)

1.5 Contratos Marítimos

Un contrato marítimo es en esencia un acuerdo entre dos partes una de las cuales se compromete a transportar de un lugar a otro, por vía marítima, fluvial o lacustre, contra el pago de un valor pre acordado o flete, determinados bienes pertenecientes a la otra parte y cuya custodia temporal le ha sido confiada específica y exclusivamente para ese fin.

Existen dos tipos clases de contratos marítimos:

- El Contrato de Fletamento (Charter Party, C/P), y
- El Conocimiento de Embarque (Bill of Lading, B/L)

El primero se podría considerar como el “contrato marco” en el cual se estipulan de manera detallada las obligaciones y responsabilidades mutuas de las partes contratantes, como sería el caso de cualquier contrato en otro ámbitos de la actividad comercial.

Antes de la aparición de las distintas formas de utilizar las mercaderías para facilitar su manipuleo y estiba, cuya máxima expresión es el omnipresente “container”, se acostumbraba firmar un C/P para el transporte de todo tipo de cargas en tanto que el Bill of Lading pasaba a ser un documento accesorio o complementario al C/P teniendo siempre este último precedencia sobre el primero en caso de discrepancias.

A través del tiempo se han desarrollado Charter Parties para las diferentes tipos de mercaderías a ser transportadas, con cláusulas específicas, si bien los elementos generales son los mismos o muy similares para todos los casos.

Los C/P se clasifican en Time Charter Party cuando el flete se cobra aplicando una tarifa por día pro tanto el valor final dependerá de la duración del viaje, y en Voyage Charter Party, cuando se pacta un flete único por el viaje de "A" hasta "B", por supuesto incorporando en ambos casos las respectivas cláusulas relacionadas con las obligaciones y responsabilidades de las partes. En la práctica actual, cuando las navieras cierran contratos de largo plazo con traders o empresas que necesitan movilizar un determinado tipo de carga en embarques regulares de similar tamaño (volumen o tonelaje), se acostumbra firmar un Contract of Affreightment, C.O.A. estipulando las condiciones bajo las cuales se cumplirá con ese encargo.

Los Charter Party se utilizan también cuando un armador arrienda una nave de su propiedad a un operador o empresa naviera que va a dedicarlo a ofrecer servicios de transporte a sus clientes en una determinada ruta o segmento del mercado. En estos casos, generalmente se firman Time Charter Parties por periodos de 3 o más años, existiendo también la variante de "fletamento a casco desnudo" (Bareboat charter) en la que el fletador toma el control total de la embarcación haciéndose cargo de su operación, proveyendo la tripulación y oficialidad, combustibles, lubricantes, pertrechos, etc.

Volviendo al Bill of Lading, y según la doctrina moderna, este en sí no constituye el contrato de transporte, aunque todavía se acostumbra considerarlo como tal, cumpliendo las siguientes funciones: recibo de carga, prueba del contrato de la existencia del contrato, y título de propiedad de la mercancía. El contrato se asume como consensuado entre las partes sin necesidad que tome la forma de un documento escrito.

1.6 Organismos Internacionales relacionados con el Derecho Marítimo

Siendo el comercio y el transporte marítimo actividades que involucran en la gran mayoría de casos, a dos o más países, ha sido necesario desde tiempos remotos tratar de establecer reglas que sean aceptables para todos los estados participantes de manera que ninguna de las partes deba someterse a la legislación nacional de la otra en caso de una disputa o discrepancia.

Ya antes de la creación de las Naciones Unidas existían numerosas iniciativas tendientes a proporcionar un marco de referencia para los actores del comercio internacional mismas que, como es lógico suponer, eran auspiciadas o patrocinadas por las naciones que en su momento e históricamente eran potencias comerciales y marítimas, siendo el más destacable el de Inglaterra cuya legislación marítima sigue siendo tomada como referencia en contratos marítimos y bills of lading, sin perjuicio de las normas que se han ido proponiendo y adoptando bajo el control y supervisión de organismos adscritos a las N.N.U.U. y otros de carácter supranacional.

Entre esta podemos citar a las siguientes:

UNCTAD (United Nations Committee for Trade and Development)

BIMCO (Baltic & International Maritime Conference)

WSC (World Shipping Council)

IMO (International Maritime Organization)

CMI (Comite Maritime International)

Es importante mencionar en esta sección a las famosas "reglas" que toman el nombre de la ciudad en que se realizó la convención que las produjo y que son, como el término lo sugiere, un conjunto de normas e interpretaciones que definen el alcance de la responsabilidad de las partes en un contrato de transporte.

Los Charter Parties y Bills of Lading usualmente hacen mención en sus cláusulas a una o más de estas reglas.

Las más conocidas son las siguientes:

Reglas de La Haya

Reglas de La Haya – Visby (1924)

Reglas de Hamburgo (1978)

Reglas de Rotterdam (2009)

Reglas de Antwerp - York (1990)

Al igual que en otras instancias de disposiciones que están supuestas a tener vigencia internacional, las reglas deben ser adoptadas formalmente por los países pasando a ser parte de su propia legislación.

El Ecuador es signatario de la Reglas de La Haya – Visby lo cual evidentemente denota el escaso interés que los distintos gobiernos han mostrado en modernizar las leyes del sector para estar alineadas con los cambios tecnológicos y las nuevas tendencias.

CAPITULO II

El Contrato de Seguro

2.1 Generalidades

No existe actividad productiva ni posesiones materiales que no estén expuestas a diferentes tipos de riesgos incluyendo, por supuesto, la vida humana, la salud, y un cada más creciente número y variedad de bienes intangibles. Quien no ha escuchado que se aseguran los brazos o piernas de deportistas de elite o ciertos atributos de artistas de fama mundial.

La afirmación de que “todo corre peligro” debe entenderse de manera literal, y así ha sido desde los albores de la civilización, y aun cuando la humanidad ha desarrollado procesos y artefactos para minimizar los riesgos a los que están expuestas personas y cosas, los accidentes o siniestros continúan ocurriendo y causando pérdidas incalculables, y aunque pueda sonar demasiado pesimista, el hombre no alcanzara jamás un nivel de desarrollo que le permita erradicar o evitar los distintos clases de riesgos que siguen estando presentes y de cierta manera adaptándose a los cambios tecnológicos, estilos de vida, avances en la ciencia y la medicina, cual virus que desarrolla inmunidad a un fármaco.

La defensa más efectiva sigue siendo la prevención y cuando esta falla, lo único que queda por hacer es tratar de mitigar el impacto y las pérdidas causadas por el accidente o siniestro.

En eso consiste el seguro, milenaria institución que ha acompañado a las sociedades, adaptándose a las necesidades y cambios que las circunstancias han requerido, como un ser con vida propia, y además mutante, generando por sí mismo una mega industria, muy lucrativa pero, irónicamente, tampoco exenta de riesgos.

2.2 Conceptos y definiciones

El Seguro se puede definir como un producto o un servicio, dependiendo de la óptica con que se lo mire, aunque en cualquier caso o instancia, es el compromiso que asume el asegurador de compensar al contratante del seguro por las pérdidas que le pueda haber causado un siniestro cuyo origen y naturaleza esté debidamente estipulada entre los riesgos cubiertos por el seguro.

Los términos y condiciones de un contrato de seguro, usualmente conocido en la industria como "póliza", varían según el objeto o riesgo a ser cubierto, y aunque se ha logrado avanzar mucho en la estandarización de sus cláusulas, especialmente por especialidad (ejemplo, seguros de vehículos, seguros de transporte), en la práctica las pólizas inevitablemente terminan siendo documentos bastante extensos, con un gran número de cláusulas y notas explicativas, todas necesarias para que el contrato pueda surtir el efecto deseado y esperado por las partes, evitando disputas y litigios por falta de claridad o ambigüedad en el texto.

A más del asegurador y el asegurado, y precisamente dada la complejidad del tema, generalmente está presente un intermediario, comúnmente conocido

como "bróker", cuya función principal es la de asesorar al asegurado respecto del tipo de seguro que le conviene contratar en su caso específico, explicándole detalladamente cómo y en qué circunstancias entraría a funcionar la póliza de seguro, lo que quiere decir que el bróker debe poseer un conocimiento muy amplio y profundo del tema.

Dada la gran cantidad de variantes, restricciones, condiciones, limitantes, que contiene una póliza se podría decir que esta representa uno de los mejores, sino el mejor, ejemplos de un contrato en que debe tenerse el cuidado de "leer la letra chica", lo cual muy poca gente acostumbra hacer.

2.3. Características

El contrato de seguro se basa en dos principios:

- a) Ser de buena fe (este aspecto es enfatizado en seguros más que en cualquier otro tipo de contratación pública o privada)
- b) Es eminentemente indemnizatorio, es decir, no se puede lucrar del seguro

Otro aspecto importante del seguro es la obligación que tiene el asegurado de tomar todas las acciones razonablemente a su alcance para mitigar las pérdidas, daños o costos, tal como si no contase con un seguro. Esta característica del seguro se conoce con la expresión inglesa "sue & labour".

Normalmente el seguro no cubre daños consecuenciales, característica que se deriva o ratifica la mencionada en el literal b), es decir, si aparte de la pérdida del bien asegurado, el siniestro provocó la pérdida de un contrato o de negocios para los cuales el bien perdido era imprescindible, el seguro no

compensara al asegurado por los perjuicios que tal situación le pudiese irrogar, cualquiera sea su naturaleza o monto.

Aunque pudiera parecer obvio, cabe señalar que es necesario que se haya emitido una póliza y que está firmada por las partes para que surta efecto el seguro, a diferencia de otros contratos que son de tipo consensual y no requieren ser plasmados en un documento formal.

2.4 Elementos

Algunos ya fueron mencionados en párrafos previos sin embargo, y para mejor comprensión, a continuación se enumeran los principales elementos que deben estar presentes en un contrato o póliza de seguro, mismo que se explica por si solos:

- cosa asegurada
- riesgos cubiertos
- monto asegurado
- prima (es el valor que el asegurado paga por el seguro)
- deducible (es la parte del seguro que es asumida por el asegurado y se aplica cada vez que este activa la póliza, es decir, que presenta un reclamo)
- exclusiones (las circunstancias o eventos en que la póliza no indemnizara al asegurado aun cuando se haya producido el siniestro)
- ajustadores (se encargan de liquidar los valores a ser indemnizados)
- inspecciones (necesarias para determinar los hechos y validar el reclamo)

- subrogación de derechos (el asegurado cede al asegurador los derechos a repetir o reclamar, incluso por vía judicial, al causante del siniestro, en caso de haberlo)

2.5 Efectos del contrato de seguro

Los efectos de la aplicación de los términos y condiciones de una póliza de seguro son precisos y generalmente concluyentes, y se resumen en el pago de la indemnización debida y dentro de un plazo de tiempo razonable, a menos que se hayan detectado anomalías en la presentación del reclamo, como falsas declaraciones de las pérdidas, o cualquier otro aspecto que no se ciña a las cláusulas de la póliza, como la falta de pago de la prima, o similares incumplimientos.

Por los efectos de la subrogación de derechos indicada en el párrafo precedente, una vez liquidado el reclamo, la póliza deja de tener validez, exceptuándose aquellos casos en que la naturaleza del siniestro a ser cubierto permita o justifique que la póliza se mantenga vigente y solo se tengan que ajustar la prima, el deducible o alguna otra parte de la misma, como resultado del pago de un siniestro contra esa póliza.

Contratar una póliza de seguro para proteger los bienes o activos de una empresa constituye una práctica saludable y digna de imitarse.

Es común encontrarse con empresarios o personas naturales que decidieron no tomar un seguro por considerarlo un costo demasiado alto o se descuidaron en renovarlo a tiempo, lamentándose por no haberlo hecho pues fue entonces que sufrieron un siniestro que les causó pérdidas de las que tal vez no podrán

recuperarse, o peor aún, si se tratase de un seguro de salud, no les permitió seguir el tratamiento adecuado a tiempo poniendo en riesgo su vida.

Es común pensar en el seguro como un costo innecesario mientras no se tiene que recurrir a este, cuando un siniestro nos golpea, solo podemos sentirnos afortunados de haber tenido el buen sentido de tomar una póliza que al menos nos permitirá reponer las pérdidas materiales sufridas.

2.6 Clases de seguro

A continuación una clasificación muy general de los seguros:

- a) Por el tipo de riesgo
 - i. Personales (vida, accidentes, enfermedad, fallecimiento)
 - ii. Materiales (incendio, robo, transporte, vehículos, agrícolas)
 - iii. Patrimoniales (de responsabilidad civil, familiar, profesional, patronal, de crédito, de caución)

- b) Por el tipo de asegurado
 - i. Particulares (personas, familias)
 - ii. Empresariales (empleados, empresas)
 - iii. Públicos (con el Estado)

- c) Por el número de asegurados
 - i. Individual
 - ii. Colectivo

- d) Por el tipo de Prima

- i. Temporales
 - ii. Vitalicias
 - iii. Únicas
 - iv. Periódicas
- e) Por la situación geográfica
- i. Terrestre
 - ii. Aéreo
 - iii. Marítimo

f) Reaseguros

En realidad los reaseguros no corresponden a una categoría distinta o específica de seguros.

Como el término lo sugiere, los reaseguros son seguros que toman las empresas aseguradoras cuando el riesgo es demasiado grande y pagar un siniestro mayor podría comprometer su patrimonio. Generalmente las reaseguradoras son consorcios o sindicatos de inversionistas, que tienen su sede en países con economías muy desarrolladas, que buscan lucrar del mercado de seguros para lo cual reciben un porcentaje de las primas que negocian y cobran las empresas aseguradoras primarias que trabajan con ellas.

CAPITULO III

El Seguro Marítimo

3.1 Concepto y definición

Habiendo tratado con algún grado de detalle el tema de los seguros en general en el capítulo precedente, a continuación profundizaremos un poco más en el tipo de seguro que es materia de este trabajo, el seguro marítimo, que si bien comparte muchas de las características y elementos de otros tipos de seguro, incorpora algunas otras que son las que nos interesa conocer y entender antes de pasar a revisar un caso práctico, que es la contribución que se pretende hacer con el desarrollo de esta tesis, transmitir y compartir experiencias reales que complementen la teoría.

Como dato histórico relevante, el transporte marítimo fue una de las actividades que contribuyeron a sentar las bases e impulsaron a la creación de códigos y normas a través de siglos cuya finalidad era precautelar los intereses de aquellos que se aventuraban a cruzar mares ignotos transportando bienes de terceros, arriesgando su patrimonio (la nave) y la vida misma en ese cometido. Cabría afirmar, por tanto, que el seguro marítimo es anterior a cualquier otro tipo de seguro.

Adicionalmente en el transporte marítimo confluyen distintos intereses asegurables lo cual le confiere una característica única ya que aparecen

varios seguros que constituyen en sí mismos un mundo de especialización si bien llegado el momento interactúan de una manera u otra, dependiendo del tipo de siniestro ocurrido.

Nos estamos refiriendo al Seguro de Casco y Maquinaria, el Seguro de Transporte de Mercancías por Mar, y el Seguro de Responsabilidad (a este último corresponde la cobertura provista por las Asociaciones Mutuales de Protección e Indemnización, conocidos en inglés como P & I Clubs).

En esta sección nos ocuparemos principalmente del Seguro de Transporte si bien no faltaran referencias cruzadas a los otros tipos de seguros antes mencionados.

3.2 Elementos del Contrato de Seguro Marítimo

El manejo de reclamos relacionados con mercancías que han sufrido daños mientras son transportadas integra los cuatro documentos que son los pilares del comercio marítimo internacional:

- Factura comercial
- Conocimiento de Embarque (Bill of Lading)
- Póliza de seguro
- Permisos de exportación/importación, certificados fitosanitarios, de origen, etc.

Los elementos que están presentes en el contrato de seguro de transporte marítimo son esencialmente cuatro:

- Materia asegurada (la mercancía o carga)
- Interés asegurable (se refiere a la persona que tiene algún interés en asegurar estos bienes, bien sea porque es su propietario o porque es parte de una transacción comercial que termina cuando la mercancía es entregada en destino)
- Riesgo
- Prima

Existen dos tipos de póliza de transporte de mercancías:

- Las generales, que se utilizan para cualquier tipo de mercancías y se presentan en tres variantes o modalidades, según la extensión del riesgo que abarquen,
 - i. Pólizas "A" que cubren todo riesgo (all risks)
 - ii. Pólizas "B" y "C" que cubren riesgos específicos.
- Las especiales para determinados tipos de carga, por ejemplo, alimentos congelados o perecibles, graneles líquidos o sólidos, etc.

3.3 Cobertura

Las pólizas tipo "A" constan de la Cláusula de Riesgos y la Cláusula de Avería Gruesa.

Como ya se mencionó antes, este seguro cubre TODO RIESGO de pérdida o daño físico a la carga o mercancía definida como materia asegurada, producido por cualquier causa, exceptuando las que se especifiquen en las cláusulas de exclusiones que usualmente corresponden a las cláusulas 4, 5, 6, y 7 de la póliza tipo "A".

Pasemos revista superficialmente a las exclusiones: daños o pérdidas causadas por vicio propio de la mercancía, por conducta dolosa del asegurado, por derrames, pérdidas de peso o desgaste usuales de la mercancía, por embalaje deficiente o preparación inadecuada o insuficiente de la materia asegurada, por demoras en el tránsito a destino, por insolvencia o incapacidad de los armadores, transportistas o sus agentes, por innavegabilidad o ineptitud del medio de transporte cuando estas eran evidentes o conocidas por el asegurado antes de iniciar el viaje, guerra, huelgas, contaminación radioactiva.

Póliza tipo B

Se trata de una póliza de riesgos enumerados, por lo que su cobertura es restringida, ya que cuenta con exclusiones naturales en los riesgos asegurados (exclusiones cualitativas), pero cubierto un siniestro, la indemnización no admite deducciones cuantitativas que no sean los deducibles.

Cláusulas de Riesgo:

1. Este seguro cubre, excepto por lo establecido en las cláusulas de exclusiones:

1.1. La pérdida o daño físico a la carga o mercadería definida como materia asegurada, atribuible razonablemente a:

1.1.1. Incendio o explosión,

1.1.2. Que la nave o embarcación encalle, vare, se hunda o vuelque

1.1.3. Volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre

1.1.4. Colisión o contacto de la nave, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua,

1.1.5. Descarga del cargamento en un puerto de arribada forzosa, si ésta es legítima,

1.1.6. Terremoto, erupción volcánica o rayo

1.2. La pérdida o daño a la materia asegurada causado por:

1.2.1. Sacrificio de la avería gruesa

1.2.2. Echazón o barrido de cubierta

1.2.3. Entrada de agua de mar, lago o río en la bodega de la nave, embarcación, medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje.

1.3. La pérdida total de cualquier bulto que se caiga por la borda o se desprenda durante la carga o la descarga de la nave o embarcación.

También cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento, al igual que la Póliza A, y sus exclusiones son similares a las ya analizadas.

Póliza Tipo C

Es una póliza de riesgos que son aún más restringidos que la Póliza B.

Su cobertura es similar a la de Riesgos Cubiertos de la Póliza B, pero no se cubre terremoto, erupción volcánica o rayo; el barrido de la cubierta; la entrada de agua de mar, lago o río en la bodega de la nave, embarcación, medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje.

Tampoco de cubre la pérdida total de cualquier bulto que se caiga por la borda o se desprenda durante la carga o la descarga de la nave o embarcación.

3.4 Avería Gruesa

Este seguro cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento ajustados o determinados de acuerdo al contrato de transporte y/o a la ley y costumbre..., incurridos para evitar o prevenir las pérdidas, cualquiera sea su causa, excepto aquellas incluidas en las cláusulas 4,5,6,7 y 8 de este seguro.

La idea es que si existe un peligro que es común a la expedición marítima y afecta a los intereses en ella involucrados, incluyendo a la carga, y el sacrificio o gasto extraordinario e imprevisto se hace en provecho de toda la aventura, tanto el daño así causado a la carga (avería de daño) como el gasto que esta deba contribuir (avería de gasto) deben ser cubiertos por la póliza, ya que se entiende que fueron efectuados o contraídos para salvar a la carga de un peligro que afectaba a la totalidad de la expedición marítima, y por cuya realización, la mercancía asegurada logró salvarse también. La misma razón se aplica al salvamento: habiéndose asistido la mercancía ante un peligro, si ella debe una remuneración, premio o reembolso de gasto o compensación al

salvador, el asegurador debe cubrirla, ya que en ambos casos, de no haber mediado el sacrificio o gasto en avería gruesa o el salvamento, la materia asegurada se habría siniestrado y el asegurador habría tenido que indemnizar al asegurado de todas maneras.

La relación entre avería gruesa y salvamento es que los pagos de remuneraciones, gastos y compensaciones por concepto de salvamento, pueden ser considerados como gastos admitidos en contribución por avería gruesa.

CAPITULO IV

INTERPRETACION DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO

CASO PRÁCTICO: AVERIA GRUESA

4.1 Antecedentes

Entre los días 4 y 7 de Agosto de 2006, el Buque Tanque "FANTASY", de propiedad de NEWELL SHIPPING INC., operado por FAIRFIELD CHEMICAL CARRIERS, y administrada por SEA WORLD MAGEMENT, cargo en los puertos fluviales argentinos de Rosario (ROS) y San Lorenzo (SLZO) un total de 20,795 Tons Métricas de Aceite de Soya, producto utilizado por las empacadoras de productos del mar, con destino a los puertos de Guayaquil, Manta y Buenaventura.

El total de la carga a bordo estaba dividido en 27 Conocimientos de Embarque y consignado a 15 empresas distintas.

El día 8 de Agosto, durante la navegación por el río "Paraná", la nave encallo en un bajo y en vista que los esfuerzos e intentos por reflotarla por sus propios medios no tuvieron éxito, se debió contratar los servicios de la empresa de salvataje SMIT SALVAGE B.V., aplicando los términos y condiciones estipuladas en el LOF (Lloyd's Open Form), documento al cual nos referiremos nuevamente más adelante.

La operación de salvataje culminó con el reflotamiento de la nave el día 12 de Agosto y luego de las correspondientes inspecciones del casco, la nave fue autorizada a continuar el viaje como planificado originalmente, estimándose su arribo a Guayaquil para el 2 de Septiembre.

4.2 Configuración de Avería Gruesa (A.G.)

Si nos remitimos a la definición de A.G. en los capítulos anteriores, podremos concluir sin mucho esfuerzo que los hechos y circunstancias descritas son consistentes con la figura de Avería Gruesa, en especial el que los Armadores de la nave han debido incurrir en gastos para salvar la aventura marítima, es decir, la propia nave y el cargamento a bordo de la misma, lo cual le confiere el derecho a exigir a los propietarios de la carga, o a quienes los representen o funjan como tales, que contribuyan a cubrir dichos gastos proporcionalmente al valor de su parte del total de carga embarcada.

4.3 ¿Quiénes tienen participación en un caso de Avería Gruesa?

- Por parte de la nave:
 - Sus Armadores, directamente o representados por la empresa de Ship Management que administra la nave, en caso la hubiera.
 - El Seguro de Casco y Maquinaria de los Armadores.
 - El P&I Club de los Armadores (en ciertos casos)
 - La tripulación.
 - Los agentes portuarios nominados por los Armadores.

- Por parte de la carga:
 - Los consignatarios de la misma y sus aseguradoras (y las reaseguradoras de estas)
- Adicionalmente:
 - La empresa de salvataje que asistió a la nave durante la emergencia o siniestro, y sus abogados
 - El Ajustador, o Liquidador, de Avería Gruesa (normalmente una empresa especializada, designada por los Armadores)
 - Los inspectores, o surveyors, que pudieran ser requeridos
 - El Council of Lloyd's – Salvage Arbitration Branch (Londres), o entidad equivalente,

4.4 Rol de la agencia en la Avería Gruesa

Aunque la definición de A.G. es muy precisa, se pueden presentar un gran número de variantes en cuanto a las circunstancias en las cuales se configuro la A.G. lo cual a su vez tendrá una incidencia directa en el rol que las agencias y algunas de las otras partes involucradas deben cumplir.

En el caso de la M/N "FANTASY", dado que la nave pudo continuar y completar su viaje, le corresponde a las agencias en los puertos de descarga asumir una participación más activa, a diferencia de algún caso en que el percance obliga a la nave a efectuar reparaciones de emergencia en el mismo puerto de embarque o en algún puerto intermedio en donde las respectivas agencias en esos puertos tendrían un rol más protagónico.

Ciñéndonos a este caso práctico, la agencia en el puerto de descarga, además de las tareas habituales que el corresponde realizar cuando atiende a una nave que recalca su puerto para cargar y/o descargar, debe también convertirse en la ejecutora de todas las acciones que sean necesarias para garantizar que los intereses de los Armadores estén debidamente protegidos en línea con los que establece la figura de la A.G.

Lo anterior incluye la notificación oportuna y precisa a todos los consignatarios de la carga a bordo y a sus aseguradoras, la comunicación y coordinación con las demás partes involucradas, como son el Ajustador de A.G., los representantes de la empresa de salvataje, los Armadores, entre otros.

Como se puede notar, no es una tarea demasiado complicada, como no lo son la gran mayoría de funciones que una agencia naviera debe cumplir, sin embargo, de la seriedad y compromiso con que la agencia asume este encargo dependerá que los efectos negativos de un siniestro no se magnifiquen como resultado de un ineficiente o desprolijo manejo del tema por cualquiera de las partes, generando costos adicionales que pueden incluso llegar a exceder a los ya incurridos originalmente para salvar la expedición y hasta derivar en largos y costosos procesos legales.

Este caso es particular por cuanto fue necesaria la asistencia de una empresa de salvataje lo cual crea un "doble compromiso" para los intereses de la carga pues no solamente los Armadores tendrán que ser resarcidos por los gastos por ellos incurridos, para lo cual se tomaran las respectivas garantías, sino

también la empresa de salvataje que buscara obtener de los consignatarios así como de los Armadores, similares garantías para cubrir el costo de sus servicios, de acuerdo a lo estipulado por el LOF mencionado en párrafos anteriores.

Lógicamente mientras mayor sea el número de consignatarios involucrados, más trabajo tendrá la agencia ya que las notificaciones y el seguimiento del envío de las garantías se tiene que hacer de manera individual.

Recomendación para las agencias navieras: El seguimiento y cuidado de los detalles que demanda atender un caso de A.G., especialmente cuando se trata de casos con numerosos consignatarios, pueden requerir una significativa inversión de tiempo e involucrar recursos de primera o segunda línea, lo cual justificaría que la agencia exija de los Armadores una compensación adicional al habitual "agency fee" (o comisión) acordada por la atención de la nave durante las operaciones que tuviesen lugar en la jurisdicción de la agencia, es decir, en el caso de una recalada normal.

La mayoría de contratos o acuerdos de agenciamiento que acostumbran firmar las agencias con las empresas navieras cuyas naves atenderán, no contemplan este tipo de situaciones, aun cuando el contrato pueda ser bastante específico y detallado.

Si bien algunos contratos incluyen, en la sección que trata sobre la remuneración de la agencia, un artículo para “servicios misceláneos”, mismo que podría ser invocado para requerir una compensación extra por la atención de tales casos, lo recomendable es plantear a la empresa naviera que se discuta y se fije un valor razonable enseguida que se conozca la necesidad de atender un caso de Avería Gruesa, cuyo monto podría variar dependiendo del número de consignatarios involucrados.

Por otro lado, en el segmento de servicios marítimos No-Regulares, conocidos comúnmente en el argot de la industria como “buques TRAMP”, normalmente la agencia naviera es designada para atender a una nave específica a través de una “carta de nominación” que se recibe por correo electrónico y cuyo contenido dista mucho de parecerse a un contrato, por ende mal podría incorporar alguna mención al tema que estamos tratando.

Como ilustración se adjunta como Anexo “A” una versión impresa de una carta de nominación real. Hoy en día, los Armadores utilizan formatos estándares en los que solo insertan o reemplazan, según sea el caso, los datos correspondientes a cada nave – viaje.

¿Porque se justifica que los Armadores reconozcan o incentiven a sus agencias a manejar diligentemente un caso de Avería Gruesa?

Aun cuando se trate de una situación irregular que de por sí ya habrá causado un buen número de inconvenientes y costos no programados a los Armadores de una nave inmersa en una declaratoria de Avería Gruesa, de cualquier manera el interés de estos seguirá siendo minimizar el impacto que tendrá en la planificación o empleo subsiguiente de la nave, en su relación comercial con clientes regulares o VIP, y más que nada, en sus finanzas, ya que aun cuando los costos directos derivados de la emergencia o siniestro que resulto en la declaratoria de A.G. serán reembolsados por su P&I Club y mediante la contribución proporcional que tendrán que hacer los dueños de la carga, existen potenciales costos o pérdidas asociadas con factores como incumplimiento de compromisos ya adquiridos, reposicionamiento de la nave para retomar su itinerario, entre otros, que se verán exacerbados si la nave sufre demoras adicionales a las ya incurridas por efectos de la A.G. y el salvataje. En este contexto, resulta crítico el accionar de la agencia ya que de ello dependerá que la nave realice las operaciones de descarga de manera normal y pueda continuar su viaje.

Bastara que dos o más consignatarios, o sus aseguradores, no entreguen las garantías exigidas para que los Armadores se nieguen a atracar y descargar, y deba la nave permanecer fondeada, tal vez por días, en espera que se cumpla con el requisito de entregar las garantías.

En el caso práctico que estamos tratando, y como se mostrará más adelante, la agencia cumplió a cabalidad con sus funciones logrando que todos los 10 consignatarios ecuatorianos entreguen las garantías tanto a los Ajustadores de Avería Gruesa como a la empresa de salvataje, evitándose así la necesidad de fondear la nave con los consiguientes costos directos e indirectos que hacerlo conlleva.

No olvidemos esa expresión que debe ser tan antigua como el transporte marítimo como negocio, y que aplica a otros medios de transporte por igual: “barco en puerto no gana flete”

Lamentablemente, a pesar de lo anterior y de los argumentos esgrimidos ante los Armadores de la M/N “FANTASY”, estos adoptaron la conveniente postura de afirmar que el trabajo desplegado por la agencia en el manejo a nivel local de la Avería Gruesa estaba cubierto por el “agency fee” que se había acordado por la atención regular de la nave.

De ahí la “recomendación” de definir este tema con los Armadores antes de empezar las gestiones, si bien esto también tiene su desventaja ya que si la respuesta es negativa, la agencia se colocaría en un difícil predicamento ya que tendría que decidir entre hacerlo de todas maneras, sin costo, o declinar la nominación como agente portuario para esta nave-viaje con lo cual muy probablemente los Armadores no la volverán a tomar en cuenta para futuras recaladas de esta o alguna otra de sus naves en puertos ecuatorianos.

Se adjunta como Anexo "B" la versión impresa de correos electrónicos intercambiados al respecto.

4.5 Notificaciones

Siendo la Avería Gruesa una institución que ha estado vigente por siglos, los procedimientos y documentos utilizados en su aplicación han evolucionado a través del tiempo incorporando criterios que han emanado de cambios en la legislación internacional que gobierna la actividad naviera, sin embargo, siguen cumpliendo en esencia los mismos objetivos que en sus inicios, esto es, precautelar los intereses de los Armadores a través del uso de documentos estándares, aceptados universalmente, cuyo lenguaje si bien marcadamente jurídico, puede ser comprendido incluso por personas con poca experiencia en estos temas.

Como siempre, el idioma oficial del negocio naviero es el inglés y más aún cuando se trata de asumir compromisos o exigir garantías.

Cuando un Armador declara Avería Gruesa el mensaje que le interesa transmitir, de manera clara e inequívoca, a los consignatarios, es el siguiente:
(en lenguaje coloquial para facilidad de comprensión)

"Señores dueños de la carga a bordo de mi nave: En vista que yo he debido incurrir en gastos para solventar una emergencia (varamiento) y poder

continuar el viaje, requiero que me garanticen, a través de ciertos documentos que Uds. y/o sus aseguradores deberán firmar, que contribuirán a cubrir los gastos antes mencionados en una proporción equivalente al valor de los bienes de su propiedad que se encuentran a bordo de mi nave. El valor exacto de su contribución será determinado por un Liquidador aplicando los criterios y formulas internacionalmente aceptadas para el efecto. En caso y en tanto dichos documentos o garantías no hayan sido recibidos a nuestra entera satisfacción, no autorizaremos la descarga de su mercadería, y los costos adicionales que se incurran por ese motivo, como muellaje, uso de fondeadero, demorajes, etc., serán por cuenta de Uds. “

Cuando el tiempo de transito es suficientemente largo, como en este caso, la tarea de notificar a los consignatarios y generar las reacciones necesarias, se facilita, o al menos le proporciona a la agencia una valiosa reserva de tiempo que invariablemente va a necesitar para cumplir el cometido, especialmente cuando se trata con clientes que no han tenido experiencias previas con A.G. o incluso desconocen por completo el concepto, e interpretan la exigencia de garantías por parte de los Armadores como un desaguizado o un abuso, llegando en ocasiones a tomárselas contra la agencia.

Por ello lo recomendable es notificar al dueño de la carga y a sus aseguradores de manera simultánea confiando que los últimos sabrán aclarar a sus clientes la figura de la A.G. y la importancia que reviste el actuar con celeridad.

En la mayoría de casos, es necesario traducir al español la notificación original que ha redactado y circulado el Ajustador a las agencias, de manera que no se generen confusiones o malentendido por desconocimiento del idioma inglés, si bien, y por la misma razón, la traducción tiene que ser extremadamente fiel.

En las siguientes páginas se muestra la notificación original en inglés recibida de los Ajustadores, Studio Dott. Giorgio Cavallo, con sede en Genova, Italia, y enseguida la versión impresa de un correo electrónico en español enviado por nuestra agencia a uno de los consignatarios, copiando a sus aseguradores.

Studio Dott. Giorgio Cavallo

AVERAGE ADJUSTERS

Via C.R. Ceccardi, 4 – 26
562623
16121 GENOA
587259
ITALY

iogcavallo.it

Phone: 010

Fax: 010

E-Mail:
studiogcavallo@stud

No. 248

TO : MESSRS ANDINAVE S.A. – GUAYAQUIL (00593 4 232 5957)
ATTN. : MR. ANDRES RIZZO
REF. : M/V. "FANTASY" – 8.8.2006: grounded in the Paranà River and refloated with tug assistance
DATE : 23.8.2006
Total pages (including cover): 3+2

MESSAGE

Dear Sirs,

as you may be aware on 8th August 2006 the m/v. "FANTASY", whilst on passage from San Lorenzo bound for Guayaquil, Manta and Buenavenura, ran aground in the Paranà River. Since the attempts to refloat her by using her own and/or local means failed, a salvage contract, under LOF basis, was signed with Messrs Smit Salvage. Salvage operation were successfully completed on 12th August and, after appropriate checking, the vessel was authorised to proceed in the intended voyage. She is presently steaming to Guayaquil, as a first port of discharge, where she is expected to arrive on or about 2nd September.

The above circumstances are in the nature of a General Average and we, as Average Adjusters, have been appointed to assist the Parties in the relevant formalities. These formalities includes, in the present case, two separate and different sets of securities: (a) the usual General Average securities to be provided by cargo to Shipowners and (b) the salvage guarantees to be provided by each of the salvaged properties to the Salvors, Smit Salvage.

(a) General Average securities requested by Shipowners.

The General Average securities to be provided by cargo to Shipowners are those usual, namely as per attached blank forms:

1. **Average Guarantee** to be completed and signed by cargo Underwriters;
2. **Average Bond/Valuation Form** to be completed and signed by cargo Owners/Receivers and accompanied by a copy of cargo commercial invoice.

The collecting of these General Average securities is dealt with by us, as Average Adjusters. In order to save time we suggest that a fax or e-mail copy of the signed documents is advanced to us as soon as available (our references are: tel. +39 010 562623, fax +39 010 587259, e-mail of the writer epiombino@studiogcavallo.it). Originals could follow by mail.

(b) Salvage guarantees requested by Smit Salvage, the Salvors.

As noted above, these are separate for vessel and cargo. In principle, as per LOF salvage contract Smit Salvage is entitled to receive securities to be lodged by each parcel of cargo directly to the Council of Lloyd's, London, in a form approved by and satisfactory to the Council of Lloyd's. The Solicitors acting on behalf of Smit Salvage, Messrs Holman Fenwick & Willan of London, have to be approached by the Underwriters of each parcel of cargo in order to discuss and agree nature and amount of the salvage guarantee to be arranged. Mr. Andrew Chamberlain is the person in charge. The contacts are: e-mail Andrew.Chamberlain@hfw.co.uk, telephone +44 (0)207 264 8170.

The collecting of these salvage guarantees is **not** dealt by us. For any information or detail, those interested are invited to approach directly the Solicitors, as per above contact number

We understand you are the ship's Agents in Guayaquil and Manta. In such a capacity you are kindly requested to pass on to this message, together with enclosures, instructing them to accomplish the above instruction and, particularly, to return to us as soon as possible duly completed and signed (as explained, the form 1 by cargo Underwriters and the form 2 by cargo Receivers) the attached forms.

Please note that the Salvors have already formally advised that cargo will not be authorised to be released to Consignees until the securities are settled. It is therefore in the very interest of cargo to arrange as soon as possible all the above formalities, so to avoid/minimise delay in receiving their respective goods.

Please kindly acknowledge receipt of these instructions and please confirm that you will operate accordingly. For any doubt or problem please do not hesitate to contact us. In the meantime we thank you in advance for your appreciated cooperation.

Best regards.

Studio Dott. Giorgio Cavallo

*** ** *** ** *** ** *** ** ***

De: Francisco Zenck
Enviado el: jueves, 31 de agosto de 2006 14:41
Para: 'vicepresidencia@nirsa.com'
CC: 'palvarado@nirsa.com'; 'flopez@nirsa.com'; 'dperez@nirsa.com'
Asunto: Notificacion de Averia Gruesa - MN " FANTASY" - Embarques de Aceite de Soya destino Manta

TOP URGENT

Sres
NIRSA S.A.
Guayaquil - Ecuador

Atn.: Ing. Julio Aguirre

Ref.: M/N "FANTASY" - Notificación de Avería Gruesa

De nuestras consideraciones:

Por medio de la presente, y como agentes de la M/N "FANTASY", cumplimos con notificar a Uds. que habiéndose cumplido los requisitos para la declaración de Avería Gruesa por parte de los Armadores de la nave, los recibidores de las cargas a bordo de la misma deben contribuir con los gastos de salvataje incurridos por los Armadores para salvaguardar la integridad de la nave y de la carga a bordo de la misma, acción que fuera necesaria debido al varamiento de la M/N "FANTASY" ocurrido durante el tránsito por el Rio Paraná mientras cumplía su viaje desde San Lorenzo hacia Guayaquil y Manta.

La fecha en que se produjo el incidente fue el 8 de Agosto y en vista que los esfuerzos por liberarse por sus propios medios fueron infructuosos, los Armadores se vieron obligados a contratar los servicios de una empresa de salvataje, Señores Smit Salvage, quienes finalmente lograron su cometido el 12 de Agosto, pudiendo la nave continuar viaje luego de las inspecciones de rigor.

Según los procedimientos universalmente aceptados para casos de Avería Gruesa, los recibidores de la carga y/o sus Aseguradoras, deberán entregar las garantías requeridas por los Armadores previo a la descarga.

Estas garantías deben ser presentadas en los formatos establecidos para el efecto y son las siguientes:

1. Average Guarantee, la misma que debe ser llenada y firmada por la Aseguradora ,
2. Average Bond / Valuation Form mismas que deben ser llenadas y firmadas por los dueños de la carga o los recibidores de la misma.

Estos documentos, cuyos formatos adjuntamos, deben ser remitidos al Studio Dott. Giorgio Cavallo, de Genova, Italia, quienes han sido designados para asistir a las partes involucradas con las formalidades de la Avería Gruesa en su calidad de Ajustadores.

Para ganar tiempo, los formatos deben ser enviados por fax o por e-mail a la atención de la persona a cargo, Sr Emilio Piombino:

Fax: 39 - 10 - 587259

e-mail: epiombino@studiogcavallo.it

Los originales debes ser enviados inmediatamente que sea posible por courier a la dirección que sigue o a través de esta agencia:

Studio Dott.Giorgio Cavallo
Via C.R. Ceccardi, 4-26
16121 GENOA
ITALY

Estas garantías son relativas a los Armadores, sin embargo, debido a la participación de Smit Salvage, y siempre según los procedimientos internacionalmente aceptados para estos casos, tanto los Armadores como los dueños de la carga o sus recibidores, deben entregar a Smit Salvage garantías por los montos y en la forma en que estos consideren satisfactoria. Generalmente tales garantías deben ser remitidas al Council of Lloyd's en Londres, en el formato aprobado por la misma entidad, sin embargo, los abogados que representan a Smit Salvage, Sres Colman Fenwick & Willan, de Londres, deben ser contactados directamente por las Aseguradoras de cada carga a fin de discutir y determinar el tipo y monto de la garantía a ser entregada. La persona de contacto es Andrew Chamberlain (Andrew.Chamberlain@hfw.co.uk, telefono 44 – 207 – 2648170)

IMPORTANTE.

Favor notar que Smit Salvage tiene derecho a exigir estas garantías y a no autorizar la descarga de las mercaderías a menos que sus requerimientos hayan sido satisfechos, por lo tanto es imperativo que sus Aseguradores se contacten inmediatamente con Colman Fenwick & Willan fin cumplir todas las formalidades y no correr el riesgo que la carga no pueda ser descargada o que se produzcan demoras.

Lo mismo aplica para el caso de las garantías exigidas por los Armadores mismas que deben ser remitidas al Studio Cavallo, como ya se explicó en detalle anteriormente.

Estaremos gustosos de atender cualquier consulta o inquietud que Uds o sus Aseguradores pudieran tener sobre el contenido de esta comunicación y sus adjuntos. Mientras tanto, y en vista que la nave estará arribando a Guayaquil el día 2 de Septiembre y tiene previsto descargar en Manta el día 4, agradeceremos su más pronta atención a este tema.

Atentamente

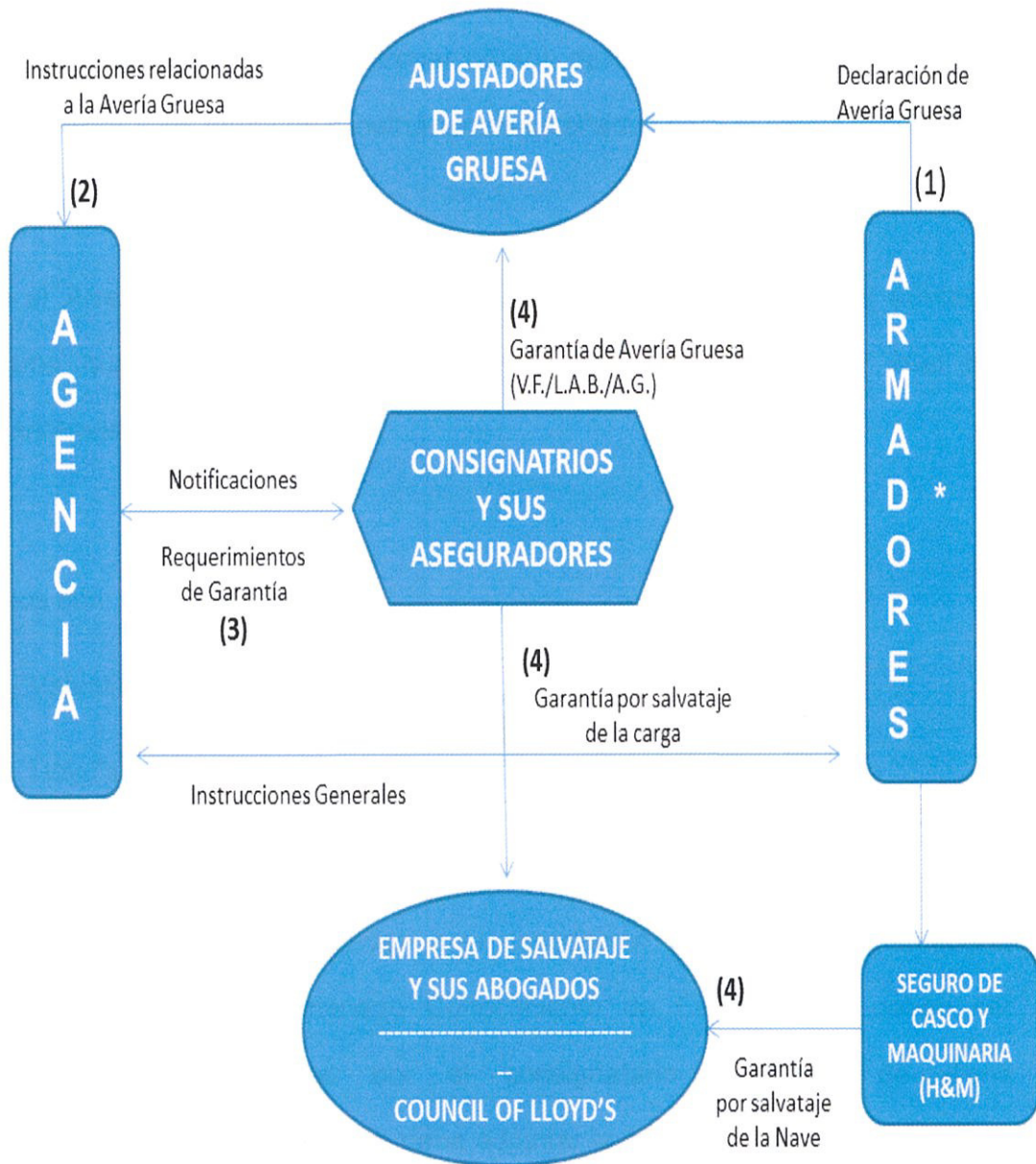
Francisco Zenck
Gerente General
REMAR S.A.
como Agentes de la M/N "FANTASY"

tel: 02-2511150 ext 320
cel: 09 8 814837

adjunto: lo indicado

cc: Sres Rio Guayas Compañía de Seguros

4.6 Flujograma de comunicaciones



* Incluye operadores y administradores de la nave.

4.7 Las Garantías

Para efecto didácticos, separemos las garantías y concentrémonos en las requeridas por los Armadores para volver después a las de la empresa de salvataje. Como se mencionó previamente, las garantías que los consignatarios o sus aseguradores deben entregar no son de cualquier tipo sino que tienen que ceñirse a los formatos e instrumentos diseñados para el efecto.

En el **Anexo "C"** se adjuntan los distintos formatos comúnmente utilizados mismo que son avalados por el Lloyd's de Londres sobre el cual nos referiremos más adelante.

Estos son:

- a) "Valuation Form" (V.F.)
- b) "Lloyd's Average Bond" (L.A.B.)
- c) "Average Guarantee" (A.G.)

Las dos primeras corresponden a la descripción y valor de la mercadería amparada por un determinado Conocimiento de Embarque, y deben ser completadas y firmadas por el consignatario o dueño de dicha mercadería. Adicionalmente se debe adjuntar la factura comercial, de haberla, en cuyo caso se podría prescindir de la V.F.

La tercera deberá ser completada y firmada por los aseguradores de la mercadería. Si bien en el texto de la L.A.B. los dueños de la carga declaran aceptar el concepto de Avería Gruesa y se comprometen a contribuir a los gastos incurridos en proporción al valor de su mercadería y de acuerdo con la liquidación final de Avería Gruesa que presentaran los Ajustadores, realmente son los aseguradores quienes están garantizado a los Armadores a través del A.G., como bien el título del documento lo sugiere, que los valores por contribución a Avería Gruesa correspondientes a sus asegurados, serán pagados oportuna y diligentemente.

En este punto uno podría asumir que basta con llenar unos formularios y que una empresa de seguros los avale para cumplir con los requisitos de los Ajustadores de Avería Gruesa y que a su vez los Armadores consientan la descarga y entrega de su mercadería. La famosa "viveza criolla" podría verse tentada a sacar partido especulando que una eventual demanda en su contra interpuesta por una empresa naviera extranjera por incumplimiento con el pago de la contribución de Avería Gruesa que le correspondía, no tendrá muchas posibilidades de éxito por los vacíos que padece nuestra legislación en temas tan específicos y la poca experiencia de los jueces en general.

Precisamente por ello, los Ajustadores verificarán la idoneidad y antecedentes de la compañía aseguradora que aparece garantizando a su cliente, el dueño de la carga, en el A.G., antes de dar como recibida la mencionada garantía y

recomendar a los Armadores que procedan con la descarga y entrega de los bienes "a sola firma".

En caso de dudas, esto es, que la compañía aseguradora por sí misma no ofrezca ninguna garantía, que no cuente con reaseguros o se encuentre en proceso de disolución o quiebra, los Ajustadores procederán a exigir la entrega de una garantía real, es decir, un depósito bancario o similar instrumento financiero.

De idéntica manera se procederá en aquellos casos en que el consignatario o dueño de la carga no hubiese contratado un seguro de transporte marítimo, o si habiéndolo hecho, por alguna razón no se incluyó la Avería Gruesa en la cobertura.

En el **Anexo "D"** se adjuntan ejemplos reales de estas garantías así como un cuadro de control mediante el cual los Ajustadores hacían el seguimiento de la recepción de las garantías correspondientes a los diferentes consignatarios de las cargas destinadas a Guayaquil, Manta y Buenaventura, en el cual constan los siguientes datos: puerto de embarque y descarga, nombre del consignatario, nombre de la aseguradora, descripción de la carga y tonelaje, además de una columna para tarjar si ya se recibieron las garantías en sus respectivos formatos.

4.8 La Avería Gruesa en las Pólizas de Seguro de Transporte

Como se vio en los capítulos precedentes, existen las llamadas pólizas de seguro de transporte generales que se utilizan para cualquier clase de mercancías y su clasificación depende de la extensión del riesgo que cubran. La póliza tipo "A" es para todo riesgo en tanto que las pólizas "B" y "C" son de riesgos restringidos, de las cuales la "C" abarca menos que la "B". Tal como lo sugiere su definición, la póliza "A" cubre todo riesgo de pérdida o daño físico a la carga o mercadería ocasionado por cualquier causa, con las usuales exclusiones (ejemplo, por conducta dolosa del asegurado, vicio propio de la carga, derrame, embalaje defectuoso, innavegabilidad o ineptitud del medio de transporte, daños consecuenciales, contaminación radioactiva, huelgas, guerra, entre otras).

Lo importante es que los tres tipos de póliza cubren Avería Gruesa razón por la que un comerciante que cuente con una póliza de seguro de transporte marítimo, no debería verse afectado financieramente por tener que contribuir proporcionalmente a la Avería Gruesa según lo determine el Ajustador.

4.9 La Avería Gruesa en los Contratos de Fletamento (Charter Party) y en el Bill of Lading

Dada la universalidad de este concepto, se puede afirmar que no existe ningún segmento de la industria del transporte marítimo en el que la Avería Gruesa no este considerada como parte integral de cualquier tipo de documento formal o

con valor jurídico, bajo cuyas estipulaciones y cláusulas se ejecute o se preste un determinado servicio de transporte de bienes o personas.

Para corroborar lo afirmado, revisemos los formatos recomendados por la BIMCO (Baltic and International Maritime Council) para ser utilizados en contratos de transporte, mismos que se agrupan en las siguientes categorías:

- a) Voyage Charter Parties (Fletamento por viaje)
- b) Time Charter Parties (Fletamento por tiempo)
- c) Bills of Lading (Conocimientos de Embarque)

Cada categoría general a su vez se segmenta según el tipo de carga que se está transportando. Solo como ejemplo, existe el "GASVOY" Charter Party (abreviado: C/P) que como el título lo sugiere, es un documento diseñado específicamente para gas líquido, excepto LNG, o el "CEMENTVOY" C/P, que regula los contratos de fletamento por viaje para transporte de cemento o clinker al granel, o el "CHEMTANKVOY" C/P, para transporte de productos químicos en buques tanqueros.

Similar segmentación se da en los Time Charter Parties, por ejemplo, el "BOXTIME", o Uniform Time Charter Party for Container Vessels", por citar uno.

En la mayoría de casos, el Charter Party, cualquiera sea su modalidad o segmento, hace referencia al Bill of Lading correspondiente a ese C/P el cual deberá contener cláusulas que sean compatibles con las estipulaciones del C/P que es realmente el contrato de transporte, en tanto que el Bill of Lading

constituye la evidencia de la existencia del contrato y, por supuesto, sirve como recibo de carga y título de propiedad de la mercadería amparada por el mismo.

En los casos en que no exista un Contrato de Fletamento o Charter Party, que es típico de los servicios regulares, o LINER, en los cuales la empresa naviera, operando naves propias o arrendadas, individualmente o en "joint ventures" con otras navieras, ofrece salidas semanales con días fijos de recalada en los distintos puertos de un itinerario predefinido que se debe cumplir de manera estricta, el Bill of Lading cumple exactamente las mismas funciones o propósitos que en los casos en que si se ha firmado un Contrato de Fletamento, solo que en el segmento LINER dicho "contrato" se asume como consensuado entre la naviera y el comerciante que acepta el Bill of Lading.

Yendo al punto, en todos los casos y modalidades compiladas por BIMCO, tanto los Charter Parties como los Bills of Lading incluyen la Avería Gruesa en sus cláusulas, con o más o menos nivel de detalle, pero invariablemente haciendo referencia a las Reglas bajo las cuales se liquidara cualquier situación que pueda configurarse Avería Gruesa, y en algunos casos, muy pocos, hasta indicando el lugar el lugar donde tal liquidación deberá realizarse.

La coincidencia no termina allí. Las cláusulas de Avería Gruesa de todos estos documentos estipulan que esta deberá ser ajustada, o liquidada, de conformidad con la Reglas de York/Amberes (York/Antwerp Rules), sean las

originales de 1924 o las subsecuentes versiones que se han ido incorporando (1974, 1990, 1994).

Como se recordara, la "Reglas" en el contexto utilizado en este trabajo, se refieren al conjunto de interpretaciones, normas, atribuciones, derechos y obligaciones, aplicables a las partes intervinientes en un contratos de transporte, en cualquiera de sus formas o modalidades, que tienen caracter vinculante en los países que decidieron adoptarlas y al hacerlo, las incorporaron a su legislación nacional.

Toman su nombre del lugar o lugares en las que se llevó a cabo la convención y tuvieron lugar las deliberaciones, análisis y definiciones para llegar a un consenso, en algunos casos se combina el nombre original con el de otra ciudad en la cual determinadas Reglas fueron revisadas y actualizadas, usualmente adicionando el año en que esto ocurrió.

Es común encontrar que en un mismo Bill of Lading se haga referencia, y se someta la ejecución del mismo, a más de un conjunto de Reglas. La razón para ello es poder utilizar el mismo formato de Bill of Lading independiente que si el tráfico es entre países signatarios de una u otra Convención (Reglas).

Las más conocidas y que cuentan con estados adherentes, son las Reglas de la Haya-Visby 1924, las Reglas de Hamburgo 1978, y las Reglas de Rotterdam 2009, estas últimas aún en proceso de difusión, debate y adopción.

Volveremos sobre esta Reglas más adelante, sin embargo, lo relevante por ahora, es que las Reglas de York/Amberes son las universalmente adoptadas para casos de Avería Gruesa ya que fueron debatidas y consensuadas específicamente con este fin y actualizadas en base a la experiencia práctica en distintas oportunidades. De hecho las Reglas están en constante revisión a cargo de especialistas bajo la supervisión del Comité Maritime Internacional (CMI) con sede en Paris.

La más reciente versión, 2004, no ha tenido mayor aceptación en la comunidad marítima y la mayoría de los contratos siguen haciendo referencia, en la cláusula de Avería Gruesa, a las Reglas de 1994.

En el **Anexo "E"** se adjuntan tres ejemplos, uno de cada tipo de documento, Voyage C/P, Time C/P, y Bill of Lading, resaltando la cláusula de Avería Gruesa.

De todas maneras, y como ilustración, a continuación transcribo dos textos tomados de documentos reales:

- Cláusula 38. del CEMENTVOY C/P: " General Average shall be adjusted and settled at the place indicated in Box 32 according to the York/Anterp Rules, 1974, or any modification thereof" (La Avería Gruesa deberá ser ajustada y liquidada en el lugar indicado en la casilla 32 (de la caratula

del C/P) de conformidad con las Reglas York/Amberes de 1974 o posteriores modificaciones”

- Cláusula “G” del Bill of Lading utilizado por la naviera GEARBULK POOL LTD (Bermuda): “General Average and charges shall be adjusted in accordance with York/Antwerp Rules, as amended 1990, and at any place in Carriers’ option provided always that the Consignees or the Owners of the goods shall contribute (inter alia) to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a General Average nature, and pay salvage and/or any special charges incurred in respect of cargo if such sacrifices, losses, expenses, salvage, and/or special charges result from or have been occasioned by causes from liability for which the Carrier is exempted by this Bill of Lading” (La Avería Gruesa y costos asociados a esta deberán ser ajustados de conformidad con las Reglas de York/Amberes, según la enmienda de 1990, en cualquier lugar a opción del transportista siempre que los consignatarios o dueños de la carga deban contribuir (proporcionalmente) al pago de cualquier sacrificio, pérdidas, o gastos bajo el concepto de Avería Gruesa y pagar salvataje y/o cualquier costo especial relacionado con la carga Si tales sacrificios, pérdidas, gastos, salvataje, y/o costos especiales son consecuencia de, o han sido ocasionados por causas por las que el transportista esta exonerado de responsabilidad según este Bill of Lading”)

Vale la pena detenerse en este punto para tratar de responder a una pregunta que resulta obvia, aun considerando que las cláusulas de los Bills of Lading son

generalmente muy favorables a los Armadores, esto es, en caso de una disputa o reclamo, y que se podría formular de la siguiente forma:

¿Es posible impugnar la declaratoria de Avería Gruesa aduciendo que esta fue causada por negligencia o impericia de la tripulación, o por alguna otra causa atribuible a los Armadores, sus empleados y/o agentes?

Otra,

Tomado como base el principio que todo flete es ganado, sea que la carga llegue su destino o se pierda en el trayecto, ¿Qué tratamiento se debería dar al dueño de una mercadería que se perdió en el incidente o siniestro que dio lugar a la Avería Gruesa?

4.10 El Lloyd's de Londres

Este es un nombre que aparece comúnmente en documentos legales como pólizas de seguros, conocimientos de embarque, contratos de fletamento, entre muchos otros, sin embargo, son relativamente pocos los que conocen y entienden que es el Lloyd's de Londres y cuál es su rol e importancia en la industria de seguros y transporte, y por tanto, en el comercio internacional. No es una empresa ni una sociedad jurídica, su nombre se deriva del lugar en el que se reunían comerciantes y aseguradores allá por los años 1670 (el café de Edward Lloyd) para realizar sus transacciones y establecer ciertas normas y

procedimientos que pudieran ser aplicados por todas las partes de mutuo acuerdo facilitando la resolución de disputas o reclamos.

Con el devenir del tiempo, las disposiciones y acuerdos que emanaban del Lloyd's de Londres se fueron convirtiendo en el referente para la industria a nivel mundial, llegando a tener el peso de ley en muchos casos. Esto por cuanto siendo Inglaterra la mayor potencia marítima y naval por muchos siglos, la enorme experiencia y conocimiento acumulados pasaron a ser parte de la legislación inglesa que aun hasta nuestros días es la que rige la mayoría de cláusulas y contratos de seguros y transporte en el mundo.

Pero, ¿Qué es el Lloyd's?

Es un mercado, un lugar físico, como puede haber otros, donde concurren intermediarios (brokers) en busca de obtener cobertura de seguro para determinados riesgos que pueden ir desde una estrella del baloncesto hasta un satélite espacial, pasando por todo tipo de bienes o actividades.

Los miembros de Lloyd's se agrupan en sindicatos para proveer una cobertura adecuada, compartiendo los beneficios y el riesgo inherente. Toda esta intensa actividad comercial especializada es supervisada por la Corporación del Lloyd's que constantemente está incorporando nuevas cláusulas o modificando las ya existentes para adecuarlas a la realidad actual. Lloyd's no es el único mercado de seguros, ni siquiera en el Reino Unido donde también existe el ILU, o Institute of London Underwriters.

Como no podía ser de otra manera, el Lloyd's tiene un sitio web que es una verdadera guía para encontrar todo tipo de información sobre el mercado de seguros así como tips, formatos, publicaciones, links, casos, etc. (ver www.lloyds.com)

4.11 Liquidación de la Avería Gruesa

En nuestra calidad de agentes de los Armadores no nos corresponde conocer ni tener acceso a los detalles de la liquidación final de Avería Gruesa, sin embargo, para efectos ilustrativos, se presenta a continuación un ejemplo numérico de la liquidación de un caso hipotético de Avería Gruesa en el cual se han incurrido costos de reparación de maquinaria de la nave ocurrida durante las operaciones de desvaramiento, costos de transferir parte de la carga a barcasas para aligerar la nave, por el lado de los Armadores, en tanto que se ha debido sacrificar ciertas cargas ("echazón") y otras han sufrido daños por manipuleo forzoso, reestibas y reembarque, todo lo cual tendrá que ser cuantificado para determinar el monto total al cual deberán contribuir proporcionalmente las partes involucradas.

Example Adjustment**Shipowners' losses and expenses**

Cost of repairs of damage to vessel's machinery sustained in refloating operations.

US\$ 250,000

Cost of discharging, storing in lighters, and reloading cargo discharged to lighten vessel.

100,000

Salvage awarded to tugs for refloating vessel.

1,150,000

Cargo owner's losses

Value of cargo jettisoned in efforts to refloat. US\$500,000

Damage to cargo caused by forced discharge, storage and reloading.

100,000

600,000

US\$2,100,000

Apportioned**Ship**

Arrived value at destination in damaged condition.

US\$6,750,000

Add allowance in general average for refloating damage.

250,000

US\$7,000,000

pays in
ppn.

US\$ 700,000

Cargo

Invoice value after deduction of loss and damage.

US\$13,400,000

Add allowance in general average in respect of jettison and damage due to forced discharge.

600,000

14,000,000

"

1,400,000

US\$21,000,000

pays in
ppn.

US\$2,100,000

(General Average equals 10% on the contributory values.)

Balance under the adjustment**The Shipowner:**

Receives credit for general average losses and expenses.

US\$ 1,500,000

Pays general average contribution.

700,000

Balance to receive

US\$ 800,000

The cargo owner:

Pays general average contribution.

US\$ 1,400,000

Receives credit for general average losses.

600,000

Balance to pay

US\$ 800,000

Caber recalcar que la contribución que finalmente le corresponda asumir a los consignatarios o dueños de la carga la recuperaran de sus aseguradores, aunque posiblemente no en un 100% por efectos de los deducibles y ciertas exclusiones según el tipo de póliza emitida, en tanto que los Armadores lo harán a través de su seguro de Casco y Maquinaria.

4.12 Conclusiones y Comentarios sobre el caso de la M/N "FANTASY"

Como se anotó previamente, este caso presenta dos características que complican, aunque a la vez hacen más interesante, su manejo por parte de la agencia, que son la gran cantidad de consignatarios involucrados, y la participación de una empresa de salvamento. Lo primero implica que deberán enviarse notificaciones individuales a cada uno de esos consignatarios y sus aseguradores, y luego estar pendientes que envíen las garantías a tiempo y en la forma correcta, incluso llegando a casos de tener que explicar el concepto y los fundamentos jurídicos que soportan la figura de la Avería Gruesa.

Es más que nada una inversión de tiempo, algo de paciencia, y llevar un control minucioso de las respuestas que se van recibiendo de los distintos consignatarios para asegurarnos que ninguno se quede sin cumplir con el envío de las garantías antes del arribo de la nave al primer puerto de descarga lo cual podría derivar en demoras y costos adicionales.

En cuanto al salvamento, al requerirse la entrega de otro juego de garantías que además serán evaluadas y aprobadas que nos era el Ajustador de Avería Gruesa designado para este caso, por lo que es de esperarse que apliquen

criterios un tanto distintos, se corre el riesgo que alguna de estas garantías no sea aceptada o no llegue a tiempo obligando a los representantes de la empresa de salvamento, generalmente una firma de abogados especialistas, a impedir la descarga y entrega de la mercadería, para lo cual podrían apelar al recurso extremo de solicitar el "Embargo Preventivo" ante un Juez local, con el objeto de presionar a quienes no hubiesen entregado las tantas veces mencionadas garantías, a hacerlo en el menor tiempo posible.

En el caso de estudio, las garantías del consignatarios con más tonelaje a bordo (5,995 tons métricas, equivalente al 29% del total a bordo), y por tanto, con una contribución proporcional a la Avería Gruesa bastante significativa, no cumplió a tiempo con el envío de las garantías requeridas por la empresa de salvamento, SMIT SALVAGE B.V., a través de sus abogados, Señores Holman Fenwick & Willan, de Londres, ante lo cual, y siendo inminente descarga de la mercadería una vez obtenidas las garantías por el Ajustador designado por los Armadores, instruyeron a un conocido estudio jurídico ecuatoriano para que procedan a solicitar el "Embargo Preventivo" lo cual hubiese significado tiempo de espera en fondeadero y mayores costos.

En el **Anexo "F"** se adjunta el escrito presentado por el aludido estudio jurídico que contiene los antecedentes, fundamentos de hecho y argumentos para tal solicitud misma que por obvias razones debía ser tramitada de la manera más expedita para surtir el efecto deseado.

Si bien para los propósitos de este trabajo no es necesario profundizar en el tema, sin embargo, de la lectura del escrito presentado por los abogados locales de la empresa de salvataje, se puede obtener interesante y valiosa información sobre distintos aspectos relacionado con el tratamiento de la Avería Gruesa, especialmente lo que dice la legislación nacional y los acuerdos internacionales al respecto.

Notar que se indica que el monto de la cuantía de la acción seguida (\$1,000,000) que si bien puede ser una estimación no muy exacta, nos permite darnos una idea de cual pudo haber sido el costo de la participación de la empresa de salvamento en este caso particular.

También vale la pena enfatizar en la prelación que tiene los honorarios de la empresa de salvataje sobre cualquier otro acreedor principalmente cuando, como en este caso, el salvataje realizado precauteló la condición de la nave y también de la carga a bordo de esta.

La acción fue acogida por el Juez Noveno encargado el Juzgado Sexto de lo Civil de Guayaquil como "Juicio de Secuestro Preventivo No.591-2006".

Posteriormente, y una vez que las garantías fueran recibidas a satisfacción de los abogados de la empresa de salvataje, el estudio jurídico local contratado procedió a retirar o desistir de su solicitud en base a lo cual el mencionado

Juez informo a las autoridades portuaria y aduanera que la carga o lotes en cuestión podían ser descargados y desaduanizados por sus consignatarios. (Se incluye también en el mencionado Anexo las referidas autorizaciones).

Aparte de los apuros ocasionados por la situación antes descrita, se logró completar la descarga tanto en Guayaquil como en Manta sin otros inconvenientes, pudiendo la nave continuar su viaje al último puerto de descarga, Buenaventura, donde seguramente se procedió de la misma manera que en nuestro caso.

Por el lado positivo, fue de gran ayuda que el tiempo de navegación entre Argentina y Ecuador comprendiese de aproximadamente 20 días lo que nos dio tiempo suficiente para cumplir con las notificaciones y demás gestiones evitando así, aunque con lo justo, que la nave debiese fondear.

5. ANEXOS

Anexo "A"

We hereby nominate **REMAR** As discharge port agent for **MV NORD YILAN** for her next shipment with Seaboard Overseas **MISS RIVER – MANTA, ECUADOR**

Shipment information as follows:

ETA TEXAS: November 19TH, 2014

SHIPPERS: LD commodities Grains Merchandising LLC

COMM.	QUANTITY	TOLER.
US SRW	8,000	+/- 10%
US HRW	12,000	+/- 10%
11.5%		

Vessel:

====

VESSEL (IMO) : Nord Yilan (9573907)
BUILT : Nov 22, 2010
FLAG : Panama
EX-NAME(s) : Not Applicable
TYPE :
SDWT : 28191 Metric Tonnes
SDRAFT : 9.819 Metres

LOA : 169.37 Metres
 BEAM : 27.20 Metres
 HOLDS : 5
 CAPACITY : GRAIN / BALE
 HOLD#1 : 5314.00 Cu. Metres / 5019.52 Cu. Metres
 HOLD#2 : 8148.22 Cu. Metres / 7831.74 Cu. Metres
 HOLD#3 : 8199.58 Cu. Metres / 7882.20 Cu. Metres
 HOLD#4 : 8223.83 Cu. Metres / 7882.20 Cu. Metres
 HOLD#5 : 7435.00 Cu. Metres / 7127.17 Cu. Metres
 TOTAL : 37320.63 Cu. Metres / 35742.83 Cu. Metres
 HATCHES : FOLDING TYPE
 HATCH DIM : Hatch #1: 13.6M X 16.0M
 : Hatch #2, #3, #4, #5: 19.2M X 17.6M TANKTOP STR : Hold
 #1, #3: 16.92 MT/sqm
 : Hold #2, #4: 15.0 MT/sqm
 : Hold #5: 17.03 MT/sqm
 CLASS : Nippon Kaiji Kyokai
 TPC : 39.6 Metric Tonnes
 GRT : 17019
 NRT : 10108
 CRANES : 4 x 30.5 Metric Tonnes
 HULL : Single Hull
 CALL SIGN : 3FIP
 P AND I : UK CLUB
 ISPS : Apr 09, 2016
 ALL DETAILS ABT

OWNER: LAURITZEN BULKER A/S

DISCHARGING:

1-2 SB(S) MANTA, ECUADOR.

DISCHARGE TERMS:

8,500 MT PER WWD OF 24 CONSEC HRS SHINC.

TIME COUNTING: SHINC

N.O.R. AT EACH DISCHARGE PORT TO BE TENDERED BTWN THE HOURS OF 0900-1700 MON-SUN, INCLUDING HOLIDAYS, AND TIME TO COMMENCE COUNTING FROM 0800 HOURS ON THE NEXT DAY AFTER NOR IS PROPERLY TENDERED/RECEIVED IN ACCORDANCE WITH CP TERMS.

AT LOAD AND/OR DISCHARGE PORT(S), WHEN BERTH IS NOT CONGESTED VSL'S "ARRIVAL" SHALL MEAN WHEN VSL IS ALL FAST AT THE LOAD/DISCH BERTH. WHEN THE BERTH IS CONGESTED VSL'S "ARRIVAL" SHALL MEAN ONCE VSL HAS ANCHORED AT THE CUSTOMARY WAITING PLACE AS PER WRITTEN INSTRUCTIONS OF THE PORT AUTHORITY. AT LOAD AND/OR DISCHARGE PORT (S), IT IS UNDERSTOOD THAT TIME WAITING FOR HIGH TIDE AND/OR DAYLIGHT NAVIGATION RESTRICTION TO TRANSIT

TO BERTH OR INNER ANCHORAGE, IF APPLICABLE AT SUCH A PLACE, IS TO BE FOR OWNER'S ACCOUNT.

IT IS UNDERSTOOD THAT ALL TIME LOST DUE TO MASTERS/OWNERS INTERRUPTION OF LOADING OR DISCHARGING OPERATIONS FOR REASONS NOT LIMITED TO BUT INCLUDING DRAFT READING, INTAKE/TRIM/STABILITY CALCULATIONS OR BALLASTING/DEBALLASTING IS NOT TO COUNT AS LAYTIME.

SHIFTING:

COST: SHIFTING COST INCLUDING BUNKER FUEL USED TO BE FOR OWNERS ACCOUNT.

TIME: LAYTIME USED IN SHIFTING TO COUNT.

ANY/ALL SHIFTING FROM WAITING AREA ANCHORAGE(S) TO THE FIRST LOAD/DISCHARGE BERTH AT EACH LOAD/DISCHARGE PORT IS CONSIDERED A CONTINUATION AND/OR COMPLETION OF THE VOYAGE AND ANY/ALL TIME SPENT SHIFTING, UNTIL THE VESSEL IS ALL FAST AT THE LOAD/DISCHARGE BERTH, ALWAYS DOES NOT COUNT AS LAYTIME OR TIME ON DEMURRAGE, AND ANY/ALL SHIFTING EXPENSES ARE FOR OWNERS ACCOUNT.

WARRANTIES::

A)

OWNERS GUARANTEE VESSEL IS A SINGLE DECK SELF TRIMMING BULKER MAX 15 YEARS OLD OR YOUNGER WITH CLEAR MAIN HOLDS WITHOUT OBSTACLES/OBSTRUCTIONS, SUITABLE FOR GRAB AND/OR SPOUT LOADING AND/OR DISCHARGING. CHARTERERS ARE ENTITLED TO UTILIZE VESSEL'S GEAR WHICH TO BE MINIMUM SET OF 4 ROTATING CRANES OF MIN 25 TONS SWL CAPACITY SERVING ALL HOLDS, WITH DISCHARGE CRANES CLAMSHELLS WHICH CHRTS TO PROVIDE AND MCGREGOR HYDRAULIC HATCHES. SHOULD VESSEL HAVE OWN GRABS, SAME TO BE AT CHARTERERS DISPOSAL UPON AGREEMENT OF PREMIUM WHEN VSL IS NOMINATED.

B)

OWNERS GUARANTEE VESSEL IS CLASSED HIGHEST LLOYDS OR EQUIVALENT AND WILL MAINTAIN SUCH CLASS FOR THE ENTIRE VOYAGE. OWNERS GUARANTEE THAT THE AFOREMENTIONED CLASSIFICATION SOCIETY IS A MEMBER OF THE INTL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS).

C)

OWNERS GUARANTEE THAT VESSEL IS COVERED BY A FIRST CLASS H&M UNDERWRITER AND BY A FIRST CLASS P&I CLUB WHICH IS A MEMBER OF THE INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS. IT SHALL BE CONSIDERED A FUNDAMENTAL BREACH BY OWNERS IF THE VESSEL'S P&I COVER OR CLASS IS CANCELLED OR SUSPENDED DURING THIS CHARTER. CHARTERERS ARE NOT RESPONSIBLE FOR ANY ACCIDENT OR DAMAGE TO OR ONBOARD THE VESSEL WHICH IS NORMALLY COVERED WITH OWNERS H&M POLICY.

D)

OWNERS GUARANTEE THAT VESSEL AND VESSEL OPERATORS/MANAGER TO BE ISM CERTIFIED AND IN FULL COMPLIANCE WITH ISM CODE AND IN POSSESSION OF VALID

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE AND DOCUMENT OF COMPLIANCE. STANDARD BIMCO ISM CLAUSE TO FORM PART OF THIS CP.

E)

VESSEL TO BE IN FULL COMPLIANCE WITH REQUIREMENTS OF ISPS CODE AND IN POSSESSION OF VALID INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE. STANDARD BIMCO ISPS/MTSA CLAUSE FOR VOYAGE CP'S (DATED 2005) TO FORM PART OF THIS CP. IT IS UNDERSTOOD THAT ELEVATOR SECURITY FEES, IF ANY, ARE CONSIDERED AS PART OF THE PORT D/A AND ARE FOR OWNER'S EXPENSE.

F)

OWNERS TO PRESENT VESSEL WITH EMPTY, CLEAN, DRY, ODOR FREE HOLDS AND FREE OF ANY PREVIOUS CARGO RESIDUES, ACCORDING TO AND IN FULL COMPLIANCE WITH CHARTERERS AND/OR SHIPPERS SURVEYORS, LOCAL COMPETENT AUTHORITIES. NOR TO BE TENDERED WITH ALL PERTINENT PASSES IN ORDER AND TO BE IN EVERY RESPECT READY TO LOAD CHRTRS INTENDED CARGO AS SPECIFIED IN THE GOVERNING CP. OWNERS TO RECTIFY ANY DEFICIENCIES IMMEDIATELY AT THEIR TIME RISK AND EXPENSE.

G)

OWNERS GUARANTEE VESSEL HAS A GRAIN LOADING PLAN FOR LOADING GRAIN IN BULK, ALL CERTIFICATES REQUIRED BY SOLAS/CLASS/ LOCAL AUTHORITIES AND THAT VESSEL IS GRAIN CLEAN AND FITTED FOR A FULL CARGO OF BULK GRAIN TO BE LOADED IN MAIN HOLDS ONLY. ANY EXTRA TRIMMING REQUIRED OTHER THAN SPOUT TRIMMING TO BE FOR OWNER'S ACCOUNT AND TIME. ANY BAGGING/STRAPPING REQUIRED AND OR RELATED EXPENSES TO BE FOR OWNER'S ACCOUNT. ANY EXTRA EXPENSES FOR LOADING DUE VESSEL'S CONSTRUCTION TO BE FOR OWNER'S ACCOUNT. LOADING, STOWING AND TRIMMING TO BE DONE TO MASTER'S SATISFACTION, STEVEDORES TO BE WORKING UNDER MASTER'S SUPERVISION AND RESPONSIBILITY.

H)

OWNERS CONFIRM THAT THEY WILL NOT CHANGE FLAG/ CLASS/ OWNERSHIP/ P&I CLUB, OR H&M UNDERWRITERS FOR THE DURATION OF THIS CHARTER. VESSEL'S SEAWORTHINESS AND CARGO WORKING CAPABILITY WILL BE MAINTAINED THROUGHOUT THE ENTIRE DURATION OF THIS CHARTER.

I)

OWNERS AND MASTER TO EXERCISE DUE DILIGENCE TO ENSURE THE WATERTIGHT INTEGRITY OF THE HATCH COVERS FOR THE DURATION OF THIS CHARTER. CHARTERERS AND/OR THEIR AGENTS HAVE THE RIGHT TO CARRY OUT HOSE AND/OR CHALK TEST DURING THIS CHARTER AND IN THE EVENT OF ANY DEFICIENCY SAME TO BE RECTIFIED BY OWNERS WITHOUT DELAY, BUT ALWAYS PRIOR LOADING, AT OWNER'S TIME, RISK AND EXPENSE.

J)

OWNERS WARRANT VESSEL IS ABLE TO FUMIGATE CARGO / CARGO HOLDS WITH PHOSTOXIN TYPE FUMIGANTS WITHOUT EVACUATION OF CREW PROVIDED CHEMICAL AGENT USED FOR FUMIGATION ALLOWS CREW MEMBERS TO REMAIN ONBOARD (AS PER LOCAL HEALTH AND IMO REGULATIONS IF APPLICABLE). CARGO TO BE FUMIGATED AT CHARTERER'S TIME/RISK/EXPENSE AS PER IMO REGULATIONS.

Best Regards,

Carlos A. Mejía

SEABOARD

OVERSEAS LTD.

Office: +57 (1) 530-1191

Mobile: +57 (318) 728-8580

Anexo "B"

-----Mensaje original-----

De: Francisco Zenck
 Enviado el: martes, 13 de marzo de 2007 13:25
 Para: 'James Monigan'; 'Derek Paruolo'
 CC: Copor - Jose Pulley; Remar - Carmen Carrasco; 'OPS'
 Asunto: RE: [+] RE: DISBURSEMENT ACCOUNT FANTASY I

Dear Jim,

We don't seem to have received your reply to our last.
 We really have nothing more to add and can only appeal once again to your understanding.

Any answer will do.

Regards

Francisco Zenck
 REMAR S.A.

-----Mensaje original-----

De: Francisco Zenck
 Enviado el: Viernes, 23 de Febrero de 2007 11:27
 Para: 'James Monigan'; 'Derek Paruolo'
 CC: Copor - Jose Pulley; Remar - Carmen Carrasco; 'OPS'
 Asunto: RE: [+] RE: DISBURSEMENT ACCOUNT FANTASY I

Jim / Francisco

First of all, many thanks for you very frank reply and for your opinion about our services. This is indeed our first and foremost goal, to serve our Principals well and protect their interests.

Having said this, I still believe that the amount of additional work and time spent in the handling of this particular G/A case was exceptional due to the fact it involved so many local parties and, more importantly perhaps, that it was not your regular G/A case as receivers and their insurers needed not only to submit the standard G/A forms and guarantees to the adjusters but had to do likewise in respect of the Salvage company through Smit's lawyers firm in London.

We exchanged literally hundreds of e-mails and phone calls with all parties, namely, the receivers, their lawyers, the G/A Adjusters in Italy, the salvage company's lawyers and their correspondent in Ecuador, to ensure that all the forms and securities be in place as soon as possible to avoid delays.

As you can imagine, receivers and even their lawyers are not familiar with G/A matters let alone with the additional complications brought along by the salvage company's claims against ship owners and cargo interests.

Had we not done so, on our own initiative, I can assure you the vessel would have spent another week in Ecuadorian waters waiting for the formalities to be completed.

(don't intend to bother you but if you feel necessary I can prepare a file with all the messages sent and received to prove our point)

The notification we received from the Adjuster, Studio Cavallo, was very precise as to our role in this affair. (see attached exchange)

They presented it as just passing papers to concerned receivers locally. Well, I can tell you our role turned out to be a lot more important and critical than this, and as said before, we thought it deserved a fair compensation. The question was posed to Studio Cavallo and they sort of confirmed such additional fee might be part of the G/A.

Again, we are pleased that you were satisfied with our performance as agents and certainly hope you will consider our company for similar requirements you may have in future, or recommend us to fellow shipowners or charterers, nevertheless, as a matter of principle, we would like to insist in our claim that a compensation be paid to Remar for services in connection with G/A procedures. If you consider the proposed fee to be too high, we are open to adjust it and would invite your ideas.

Thanks in advance your kind understanding and further input.

Best regards

Francisco Zenck

-----Mensaje original-----

De: James Monigan [<mailto:jm@fairfieldchemical.com>]
 Enviado el: Jueves, 22 de Febrero de 2007 16:21
 Para: Francisco Zenck; Derek Paruolo
 CC: Copor - Jose Pulley; Remar - Carmen Carrasco; OPS
 Asunto: [+] RE: DISBURSEMENT ACCOUNT FANTASY I

Francisco / Jim

Good day. Thanks for your below. However, FCC does not see how your agency can consider 2500 USD as cost for telephone calls and documentation. Your agency has indeed assisted FCC a great deal in expediting the vessels clearance, and we are grateful. However, you have acted as any agent would by representing the Owners interests in port. We consider your request for twice the agency fee for doing work on our behalf to be unwarranted and unappreciative. The fact of the matter is

that charterers had requested different agents in both ports. FCC insisted on your good agency. We knew you would protect our interests and expedite the vessels clearance and turnaround. We did not expect you to request such an absorbant amount for going slightly above and beyond the typical Agent function. Your agencies actions on our behalf are worthy of being considered excellent for an Owners agent. However, we believe that the assistance rendered by your good selves is encompassed in the agency fee. Please confirm same.

Regards

Jim Monigan
Operations Manager
Fairfield Chemical Carriers
5 River Road, Suite 25
Wilton, CT 06897 USA
Office: 203-761-1147
Fax: 203-761-1227
Mobile: 203-246-7131
AOH#: 203-775-3629
E-mail: ops@fairfieldchemical.com

From: Francisco Zenck [<mailto:fzenck@remar.com.ec>]
Sent: Thursday, February 22, 2007 4:14 PM
To: Derek Paruolo
Cc: Copor - Jose Pulley; Remar - Carmen Carrasco
Subject: RE: DISBURSEMENT ACCOUNT FANTASY I

Dear Mr Paroulo,

I am sorry to disturb you with this matter but wonder if you ever considered recognizing Rermar a fee for our involvement in the handling of the G/A in Guayaquil and Manta.

I hope you will agree that the amount of work attached to this particular case cannot be deemed as being part of the standard agency fee.

We put a good deal of effort coordinating with all parties locally and abroad with the goal of minimizing the delay of the ship due to G/A procedures not being fully understood / complied by receivers and their insurers.

If you believe the fee we proposed (USD 2,500) was too high we are willing to discuss a revision but we feel it is extremely unfair that you simply chose to ignore our request, knowing, as we hope you do, that our direct participation saved more than a few days hire.

Would appreciate your comments.

Regards
Francisco Zenck
REMAR S.A.

Anexo "C"

STUDIO DOTT. GIORGIO CAVALLO
LIQUIDATORI DI AVARIE MARITTIME

AVERAGE GUARANTEE

(for signature by Underwriters of Cargo)

Vessel : "FANTASY"

Voyage : from San Lorenzo to Guayaquil, Manta and Buenaventura

Casualty : 8th August 2006, grounded on Paraná River

Messrs.
NEWELL SHIPPING INC.
C/o Studio Dott. Giorgio Cavallo
Via C.R. Ceccardi, 4/26
16121 Genoa (Italy)

20...

Dear Sirs,

In consideration of the delivery of the Consignees of the undermentioned goods against signature to an Average Bond, without payment of a deposit on account of Average, we, the undersigned, hereby guarantee to the Shipowners on account of the concerned the payment of any contribution to General Average and/or Salvage and/or Charges which may hereafter be ascertained to be properly due in respect of the said goods.

We further agree to make a prompt payment on account, if required, so soon as such payment may be certified to by Messrs Studio Dott. Giorgio Cavallo, Genoa, the Average Adjusters.

Yours faithfully,

Signature

PARTICULAR OF THE GOODS REFERRED TO IN THIS GUARANTEE

B/L No.	Port of Shipment	Port of Destination	Quantity and description of goods	Total Insured Valued

STUDIO DOTT. GIORGIO CAVALLO
Via C.R. Ceccardi 4/26 - 16121 GENOA - ITALY
telephone: 0039 010 562623 - telefax: 0039 010 587259 - E-mail: studiogcavallo@studiogcavallo.it

LLOYD'S AVERAGE BOND

To : Messrs Newell Shipping Inc., Panama
Owner(s) of the : m/v. "FANTASY"
Voyage and date : 8th August 2006, grounded in the Paraná River

Port of shipment :
Port of destination/discharge :
Bill of lading or waybill number(s) :

Quantity and description of goods	

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value and
- (ii) make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

The Shipowners have appointed as general average adjusters Studio Dott. Giorgio Cavallo – Via C.R. Ceccardi 4/26 – 16121 Genoa – Italy – Phone: 0039 010 562623 – Fax: 0039 010 587259 – E-Mail: studiogcavallo@studiogcavallo.it

Date..... Signature of receiver of goods.....
Full name and address

VALUATION FORM

To : Messrs Newell Shipping Inc., Panama
 Owner(s) of the : m/v. "FANTASY"
 Voyage and date : 8th August 2006, grounded in the Paraná River

Port of shipment :
 Port of destination/discharge :
 Bill of lading or waybill number(s) :

Quantity and description of goods		Particulars of value	
		A Invoice value (specify currency)	B Shipped value
Currency			

1. If the goods are insured please state the following details (if known):
 Name and address of insurers or brokers
 Policy of certificate number and date Insured value
2. In the goods arrived subject to loss or damage, please state nature and extent thereof

and ensure that copies of supporting documents are forwarded either direct or through the insurers to the average adjusters named below.

3. If a general average deposit has been paid, please state:-
 (a) Amount of the deposit (b) Deposit receipt number
 (c) Whether you have made any claim on your insurers
 for reimbursement

Date Signature.....

Full name and address

.....

.....

Notes

1. If the goods form the subject of a commercial transaction, fill in column A with the amount of the commercial invoice rendered to you, and attach a copy of this invoice hereto.
2. If there is no commercial invoice covering the goods, state the shipped value, if known to you, in column B.
3. In either case state the currency involved.
4. The shipowners have appointed as average adjusters Studio Dott. Giorgio Cavallo – Via C.R. Ceccardi 4/26 - Genoa to whom this form should be sent duly completed together with a copy of the commercial invoice

Anexo "D"

**SOCIEDAD ECUATORIANA DE ALIMENTOS Y FRIGORIFICOS MANTA C. A.
SEAFMAN C. A.**

Manta, agosto 31/2006

Señor:

Francisco Zenk
GERENTE DE REMAR S.A.
Guayaquil.-

REF: Vapor "Fantasy I" / BL No. SLZO/MAN-8

De nuestras consideraciones:

Adjunto a la presente estamos enviando la siguiente documentación para dar cumplimiento al trámite de la avería gruesa notificada por el armador de la nave "Fantasy I" encargada de transportar 200.000 Kg. de aceite de girasol consignadas a nombre de SEAFMAN C.A.

1. Formularios de la firma Studio Dott. Giorgio Cavallo debidamente completados y firmados:
 - VALUATION FORM,
 - LLOYD 'S AVERAGE BOND,
 - AVERAGE GUARANTEE

Sin otro particular, nos suscribimos de usted.

Atentamente,
SEAFMAN C.A.

Ab. Flor Ma. Delgado de Grandes
Gerente de Logística Internacional

LLOYD'S AVERAGE BOND

To : Messrs Newell Shipping Inc., Panama
Owner(s) of the : m/v. "FANTASY"
Voyage and date : 8th August 2006, grounded in the Paraná River

Port of shipment : SAN LORENZO, ARGENTINA
Port of destination/discharge : MANTA, ECUADOR
Bill of lading or waybill number(s) : SLZO/MAN-8

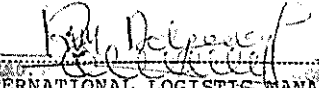
Quantity and description of goods	
ACEITE CRUDO DE GIRASOL AL GRANEL	200.000 KG
REGLA 14 DE AFOA, DETALLES DE BENZOS (PAH) Y ENDOSULFAN	(200 TM)

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value and
- (ii) make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

The Shipowners have appointed as general average adjusters Studio Dott. Giorgio Cavallo – Via C.R. Ceccardi 4/26 – 16121 Genoa – Italy – Phone: 0039 010 562623 – Fax: 0039 010 587259 – E-Mail: studiogcavallo@studiogcavallo.it

Date..... AUGUST 29th, 2006 Signature of receiver of goods..... 
Full name and address..... AB. FLOR MA. DELGADO / INTERNATIONAL LOGISTIC MANAGER
..... SEAFMAN C.A. CALLE 124 Y AVE 102 LOS ESTEROS
..... MANTA-ECUADOR.....

VALUATION FORM

: Messrs Newell Shipping Inc., Panama
 (s) of the : m/v. "FANTASY"
 e and date : 8th August 2006, grounded in the Paraná River

Port of shipment : SAN LORENZO, ARGENTINA
 Port of destination/discharge : MANTA, ECUADOR
 Bill of lading or waybill number(s) : SLZO/MAN-8

Quantity and description of goods		Particulars of value	
		A Invoice value (specify currency)	B Shipped value
TE CRUDO DE GIRASOL AL GRANEL	200.000 KG	US\$	US\$
A 14 DE AFOA, DETALLES DE BENZOS (PAH) Y ENDO- AN	(200 TM)	137.000,00	137.000,00
Currency			

If the goods are insured please state the following details (if known):
 Name and address of insurers or brokers
 Policy of certificate number and date

Insured value

If the goods arrived subject to loss or damage, please state nature and extent thereof

To ensure that copies of supporting documents are forwarded either direct or through the insurers to the average adjusters named below.

If a general average deposit has been paid, please state:-

Amount of the deposit (b) Deposit receipt number

Whether you have made any claim on your insurers for reimbursement

AUGUST 29th, 2006

Signature

Name and address AB. FLOR NA. DELGADO INTERNATIONAL LOGISTIC MANAGER
SEAFMAN C.A. CALLE 124 Y AVE. 102 LOS ESTEROS

MANTA-ECUADOR

Notes

If goods form the subject of a commercial transaction, fill in column A with the amount of the commercial invoice rendered to and attach a copy of this invoice hereto.

If there is no commercial invoice covering the goods, state the shipped value, if known to you, in column B.

In other case state the currency involved.

Shipowners have appointed as average adjusters Studio Dott. Giorgio Cavallo - Via C.R. Ceccardi 4/26 - Genoa

From this form should be sent duly completed together with a copy of the commercial invoice

DS-2233- 06

Guayaquil, 1 de septiembre de 2006

Señores
RENMAR S.A.
Att. Ing. Francisco Zenk
Ciudad.-

**REF.- AVERIA GRUESA M/V FANTASY
BL SLZO/MAN-8 ASEGURADO SEAFMAN**

De nuestras consideraciones:

Adjunto a la presente encontrará la "Average Guarantee" debidamente suscrita por nuestro Gerente General para el trámite correspondiente.

Sin otro particular por el momento, suscribimos.

Cordialmente



Ing. Gerardo Bermúdez R
Gerente Técnico Comercial



Ab. Byron Ludeña L.
Jefe Nacional de Siniestros

DE : TECHNISEGUROS
 STUDIO DOTT. GIORGIO CAVALLO
 LIQUIDATORI DI AVARIE MARITIME

NO. DE FAX :

31 AGO. 2006 08:44AM Pd

AVERAGE GUARANTEE

(for signature by Underwriters of Cargo)

Vessel : "FANTASY"

Voyage : from San Lorenzo to Guayaquil, Manta and Buenaventura

Casualty : 8^m August 2006, grounded on Paraná River

Messrs.
 NEWELL SHIPPING INC.
 C/o Studio Dott. Giorgio Cavallo
 Via C.R. Ceccardi, 4/26
 16121 Genoa (Italy)

20...

Dear Sirs,

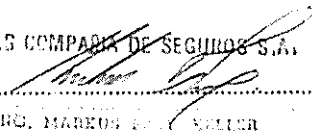
In consideration of the delivery of the Consignees of the undermentioned goods against signature to an Average Bond, without payment of a deposit on account of Average, we, the undersigned, hereby guarantee to the Shipowners on account of the concerned the payment of any contribution to General Average and/or Salvage and/or Charges which may hereafter be ascertained to be properly due in respect of the said goods.

We further agree to make a prompt payment on account, if required, so soon as such payment may be certified to by Messrs Studio Dott. Giorgio Cavallo, Genoa, the Average Adjusters.

Yours faithfully,

ATLAS COMPANIA DE SEGUROS S.A.

Signature


 ING. MARCO POLO NELLER
 GERENTE GENERAL
PARTICULAR OF THE GOODS REFERRED TO IN THIS GUARANTEE

B/L No.	Port of Shipment	Port of Destination	Quantity and description of goods	Total Insured Valued
SI. ZO/MAN-	R SAN LORENZO ARGENTINA	MANTA ECUADOR	ACEITE CRUDO DE GIRASOL AL GRANEL	US\$ 137.000,00

STUDIO DOTT. GIORGIO CAVALLO
 Via C.R. Ceccardi 4/26 - 16121 GENOVA - ITALY

Anexo "E"

CODE NAME: "CHEMTANKVOYBILL"

Shipper

BILL OF LADING

C 1.23

Page 2

B/L No

Reference No

Consignee

Notify address

Vessel

Port of loading

Port of discharge

No. of tanks

Shipper's description of cargo

Quantity said to be

Issued pursuant to
CHARTER-PARTY dated

Freight payable in accordance therewith.

FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight:

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

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 of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original Bs/L	Signature

RECOMMENDED
BILL OF LADING

Page 1

TO BE USED FOR SHIPMENTS UNDER THE "CHEMTANKVOY" CHARTER
 FOR THE TRANSPORTATION OF CHEMICALS IN TANK VESSELS
 CODE NAME: "CHEMTANKVOYBILL"
 EDITION 1991

Conditions of Carriage.

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the War Risks Clause (Clause 36) and the Law and Arbitration Clause (Clause 39) are hereby expressly incorporated. If this Bill of Lading covers a transport for which no Charter Party has been agreed, the terms of the "Chemtankvoy" Charter shall be deemed to be incorporated in this Bill of Lading. 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 to deck cargo.

(2) General Paramount Clause.

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.

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 be considered incorporated in this Bill of Lading.

(3) General Average.

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1974 as amended 1990, or any modification thereof. 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. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Netherlands Commercial Code, Art. 700, and the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(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.

(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 or to any Holder of this Bill of Lading 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 in this Clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, 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 Carrier 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 Bill of Lading.

The Carrier shall be entitled to be paid by the Shipper, Consignee, owner of the cargo and/or Holder of this Bill of Lading (who shall be jointly and severally liable to the Carrier therefor) on demand any sum recovered or recoverable by either such Shipper, Consignee, owner of the cargo and/or Holder of this Bill of Lading or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage, delay or otherwise.

For particulars of cargo, freight,
 destination, etc., see overleaf.



PART I

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974) CODE NAME: "BALTIME 1939"	
		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name		6. GRT/NRT	
7. Class		8. Indicated horse power	
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)			
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of			
13. Present position			
14. Period of hire (Cl. 1)		15. Port of delivery (Cl. 1)	
		16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
(b) Cargo exclusions specially agreed			
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)			
19. Charter hire (Cl. 6)		20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)	
23. Cancelling date (Cl. 22)		24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)	
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)		26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Printed and sold by Fr. G. Knudtzon Ltd., 55, Toldbodgade, Copenhagen,
by authority of The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen.

Issued 5/1/1909
Amended 1/1/1911
Amended 1/1/1920
Amended 1/1/1939
Amended 1/1/1950
Amended 1/1/1974

Adopted by the Chamber of Shipping of the United Kingdom and the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

PART II
 "BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

<p>It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross net Register tonnage indicated in Box 6 classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as its plan a cubic-foot grain bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:</p> <p>Period Port of Delivery Time of Delivery The Owners let and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 5 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel to be delivered at the time indicated in Box 16.</p> <p>Trade The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.</p> <p>Owners to Provide The Owners to provide and pay for all provisions and wages, the insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners to provide one winchman per hatch if further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen.</p> <p>Charterers to Provide The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless otherwise specified cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including damage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including demurrage and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.</p> <p>Bunkers The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers at the port of delivery.</p> <p>Hire The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.</p> <p>Re-delivery The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 5 p.m. and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. Notice The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it</p>	<p>8. Cargo Space The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity, to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew 131 132 133 134 135 136 137</p> <p>9. Master The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.</p> <p>10. Directions and Logs The Charterers to furnish the Master with all instructions and furnish directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.</p> <p>11. Suspension of Hire etc. (A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Officers' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twentyfour consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly. (B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which it is incurred, be due to the negligence or default of the negligence of the Owners' servants.</p> <p>12. Cleaning Boilers Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.</p> <p>13. Responsibility and Exemption The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general. The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.</p> <p>14. Advances The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p. a. such advances to be deducted from hire.</p> <p>15. Excluded Ports The Vessel not to be ordered to nor bound to enter any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow. (a) ice (b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.</p> <p>16. Loss of Vessel Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.</p>	<p>18. Lien The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.</p> <p>19. Salvage All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners and the Charterers equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs to or damage to coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.</p> <p>20. Sublet The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.</p> <p>21. War (A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous or the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel whatsoever by the belligerent or by the State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind by the belligerent or by the Government or Ruler. (B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit; the Charterers to make a re-advance to the Owners of the premium on demand and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 hire to be paid for all time lost including any time lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the act of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks. (C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A), the amount of any such increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly. (D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or person for body acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions. (E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be re-delivered to the Charterers at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching the port or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option after discharge of any cargo on board. (F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such act to be deemed a deviation. Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 22.</p> <p>22. Cancelling Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 23, the Charterers to have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.</p> <p>23. Arbitration Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London or such other place as may be agreed according to Box 24 by one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.</p> <p>24. General Average General Average to be settled according to York Antwerp Rules 1974. Hire not to contribute to General Average.</p> <p>25. Commission The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 25 to the party mentioned in Box 25 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work, if the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties, the party liable therefor to indemnify the Brokers</p>
---	--	--



Part I

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"
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 (abt.) (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (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

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)

<p>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:</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 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.</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. 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 Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</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) <i>Costs/Risks</i></p> <p>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.</p> <p>(b) <i>Cargo Handling Gear</i></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 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/winchs 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 cranesmen/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. Cranesmen/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) <i>Stevedore Damage</i></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) <i>Separate laytime for loading and discharging</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>(b) <i>Total laytime for loading and discharging</i></p> <p>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.</p> <p>(c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i></p> <p>Laytime for loading and discharging shall commence at 12.00 hours, that is, at</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 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</p>	<p>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.</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 Box 16.</p> <p>7. Demurrage</p> <p>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.</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 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.</p> <p>8. Lien Clause</p> <p>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.</p> <p>9. Canceling Clause</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>10. Bills of Lading</p> <p>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.</p> <p>11. Both-to-Blame Collision Clause</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>12. General Average and New Jason Clause</p> <p>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).</p> <p>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."</p> <p>13. Taxes and Dues Clause</p> <p>(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.</p> <p>(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 assessed.</p>	<p>105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204</p>
--	--	--	--

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

14. Agency	207	(5) The Vessel shall have liberty:-	314
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.	208 209	(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 power to compel compliance with their orders or directions;	315 316 317 318 319 320 321
15. Brokerage	210	(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
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.	211 212	(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 the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	325 326 327 328 329 330
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	(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	331 332
16. General Strike Clause	217	(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;	333 334 335
(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	(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.	336 337 338 339 340
(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	(6) 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.	341 342 343 344
(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	18. General Ice Clause	345
17. War Risks ("Voywar 1993")	247	<i>Port of loading</i>	346
(1) For the purpose of this Clause, the words:	248	(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.	347 348 349 350 351
(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	249 250 251	(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.	352 353 354 355 356 357 358 359 360
(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.	252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262	(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 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.	361 362 363 364 365 366
(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.	263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278	<i>Port of discharge</i>	366
(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, 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	(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the 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.	367 368 369 370 371 372 373
(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	302 303 304 305 306 307 308 309 310	(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.	374 375 376
		(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.	377 378 379 380 381
		19. Law and Arbitration	382
		(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. 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.	383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393
		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.	394 395 396 397
		(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.	398 399 400 401 402 403 404 405 406
		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.	407 408 409 410
		(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.	411 412 413
		(d) If Box 25 in Part I 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

Anexo "F"

DE : LA FABRIL-PLANTA LA FAVORITA NO. DE FAX : 2490464

05 SEP. 2006 01:44PM P1



**FUNCION JUDICIAL
DISTRITO GUAYAS**

Guayaquil, 05 de Septiembre de 2006
OFICIO No. 499



SEÑOR
LUIS IVAN TORRES CHECA
AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL APG
CIUDAD.-

DE MIS CONSIDERACIONES

Dentro del juicio de Secuestro Preventivo No 591-2006, seguido por el abogado IDER VALVERDE FARFÁN, por los derechos que representa de la compañía SMIT SALVAGE B.V. en su calidad de Procurador Judicial, en contra las compañía NEWELL SHIPPING INC, y SEA WORLD MANAGEMENT, como propietaria y operadora del buque tanque FANTASY I, así como en contra del Capitán del buque tanque FANTASY I señor SANJAY S. MAVINKURVE, en su calidad de factor, y otros, informo a Usted que mediante providencia dictada el día 5 de septiembre de 2006, a las 11h58, el suscrito Juez, ordenó la liberación de la carga de propiedad La Fábril S.A, amparadas bajo los conocimientos de embarques No. ROS/GUA Y-1, SLZO/MA N-1 y SLZOGU AY-2, que vino a bordo del buque tanque FANTASY I,

Acompaño copia certificada de la providencia en mención .-

DIOS PATRIA Y LIBERTAD

ATENTAMENTE

Dr. Pedro Veloz Vargas
Dr. Pedro Veloz Vargas
Juez Noveno encargado del Juzgado Sexto de lo Civil de Guayaquil

Dr. Pedro Veloz Vargas
JUEZ NOVENO DE LO CIVIL DE GUAYAQUIL





**FUNCION JUDICIAL
DISTRITO GUAYAS**

Guayaquil, 05 de Septiembre de 2006
OFICIO No. 500



**SEÑOR
RAFAEL COMPTE
GERENTE GENERAL
CORPORACION ADUANERA ECUATORIANA
CIUDAD.-**

DE MIS CONSIDERACIONES

Dentro del juicio de Secuestro Preventivo No 591-2006, seguido por el abogado IDER VALVERDE FARFÁN, por los derechos que representa de la compañía SMIT SALVAGE B.V. en su calidad de Procurador Judicial, en contra las compañías NEWELL SHIPPING INC, y SEA WORLD MANAGEMENT, como propietaria y operadora del buque tanque FANTASY I, así como en contra del Capitán del buque tanque FANTASY I señor SANJAY S. MAVINKURVE, en su calidad de factor, y otros, informo a Usted que mediante providencia dictada el día 5 de septiembre de 2006, a las 11h58, el suscrito Juez, ordenó la liberación de la carga de propiedad La Fabril S.A, amparadas bajo los conocimientos de embarques No. ROS/GUA Y-1, SLZO/MA N-1 y SLZOGU AY-2, que vino a bordo del buque tanque FANTASY I.

Acompaño copia certificada de la providencia en mención .-

DIOS PATRIA Y LIBERTAD

ATENTAMENTE

Dr. Pedro Veloz Vargas
Juez Noveno encargado del Juzgado Sexto de lo Civil de Guayaquil
Dr. Pedro Veloz Vargas
JUEZ NOVENO DE LO CIVIL DE GUAYAQUIL





DR. HENRY MORALES
 DR. ROBERTO TORRES
 HENRY C. KROFFER GONZALEZ
 ROBERTO MORALES
 ROBERTO MORALES
 DR. V. V. V. V. V.
 OSCAR MORALES
 JUAN CARLOS MORALES

JUAN CARLOS MORALES
 LUIS CASARETO
 MARIELLA AGUIRRE
 MARCELLO BARRERA

ARCE & CO. S.A.S.

Av. 12 de Octubre 1001
 C. La Roca, Guayaquil
 TELEFONO: 593 42560115
 FAX: 593 42560115
 WWW.ARCECO.COM

www.arceco.com
 info@arceco.com

Av. 12 de Octubre 1001
 WARD HOUSE CELLER
 Telf: 593 42560115
 Telf: 593 42560115
 Telf: 593 42560115

DR. HENRY MORALES
 MA. LUIS MORALES
 PETER JACOBSON
 DR. ROBERTO MORALES
 DR. ROBERTO MORALES
 WILSON TORRES

ANDRÉS ALBARRÁN
 KATHARIN PHILIP
 ROSARY ZAVALA
 MRS. ESTHER MORALES

OFFICINAS
 CARLOS CHAVEZ
 DR. LUIS MORALES

SEÑOR JUEZ DE LO CIVIL DE GUAYAQUIL.-

IDER VALVERDE FARFÁN, mayor de edad, de estado civil casado, de profesión abogado, por los derechos que represento de la compañía **SMIT SALVAGE B.V.**, en mi calidad de **Procurador Judicial**, tal como lo demuestro con la Procuración adjunta -- **Anexo I** --, comparezco ante usted, y al amparo de lo dispuesto en la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena, y el artículo 982 del Código de Comercio, solicito la medida preventiva de secuestro o embargo preventivo, en los siguientes términos:

JUEZ COMPETENTE

Tendrá competencia para conocer este Juicio de Providencias Preventivas un Juez de lo Civil de Guayaquil que sea seleccionado por sorteo, conforme lo establece así el artículo 898 del Código de Procedimiento Civil.

ACTOR Y DEMANDADO

El actor de la presente demanda es la compañía **SMIT SALVAGE B.V.**, con domicilio en la ciudad de Róterdam, Países Bajos (Holanda), a quien represento en mi calidad de Procurador Judicial. Mis generales de Ley son como han quedado expresados al inicio de esta pretensión.

Los demandados en la presente acción son:

- 1) La compañía **NEWELL SHIPPING INC**, propietaria de la embarcación **FANTASY I**, en la persona del capitán de la embarcación señor **SANJAY S. MAVINKURVE**, en su calidad de factor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 740 del Código de Comercio.
- 2) La compañía **SEA WORLD MANAGEMENT**, como operadora y armadora de la embarcación **FANTASY I** y Agentes de los propietarios, en la persona del capitán de la embarcación señor **SANJAY S. MAVINKURVE**, en su calidad de factor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 740 del Código de Comercio.
- 3) El Capitán del Buque Tanque **FANTASY I**, señor **SANJAY S. MAVINKURVE**, por sus propios y personales derechos, y en su calidad de factor del propietario de la nave y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 740 del Código de Comercio.
- 4) La embarcación **FANTASY I** como tal, en forma directa y especial, al amparo de lo dispuesto en el artículo 21 de la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena, al momento de



ARCE & CO. S.A.

Página 2

indicar que los privilegios marítimos gravan especial y realmente el buque, en la persona de su capitán señor SANJAY S. MAVINKURVE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 740 del Código de Comercio.

FUNDAMENTOS DE HECHO

Mi representada, es una compañía que mantiene su domicilio principal en la ciudad de Róterdam, Países Bajos (Holanda). Está dedicada, entre otras cosas, al salvamento marítimo, esto es, prestar servicios de salvamento a naves, sean éstas de cualquier tipo, cuando hayan sufrido algún varamiento, encalladura, siniestro o accidente, durante su travesía y aventura marítima.

Con fecha 9 de Agosto de 2006, mi representada, la compañía SMIT SALVAGE B.V., prestó los servicios de salvamento a la nave denominada FANTASY I y en definitiva a la carga que se encuentra dentro de ésta, frente a un varamiento que sufrió la nave en el Río Paraná, de Argentina, en su travesía para Ecuador y demás puertos de destino.

El buque tanque FANTASY I, trae a bordo carga consistente en Aceite Vegetal, destinado a varios consignatarios en Guayaquil, Manta, y en Buenaventura, Colombia. Tal cargamento también pudo ser salvado por el accionar de mi representada al reflotar la nave FANTASY I y dejarla en una zona de navegabilidad y apta para continuar su navegación por el Río Paraná, en Argentina. El valor total de dicha carga, asciende a la suma aproximada de USD 11'892,652.33 dólares de los Estados Unidos de América.

Como prueba de lo antes mencionado, adjunto como Anexo 2 de la presente demanda, copia certificada del Contrato de Salvamento firmado por mi representada y por los Agentes del Propietario del Buque Tanque FANTASY I señores SEA WORLD MANAGMENT; así como copia certificada del Acuerdo de Terminación, debidamente firmado por mi representada y el Capitán de la nave FANTASY I, una vez que la nave fue puesta en posición de navegabilidad, el 12 de Agosto de 2006, las 19h00 -- Anexo 3 -.

Como usted podrá apreciar su Señoría, dentro del Acuerdo de Salvamento (I.OI' 2000), firmado entre las partes, que constituye prueba fundamental del crédito, se establece de manera categórica que mi representada estaba obligada a salvar, a mas de la embarcación, la carga que se encontraba a bordo, con excepción de los efectos personales y equipaje del Capitán y tripulación. En la especie, mi representada pudo salvar la embarcación entera, con toda carga que se encontrase a bordo.

Adicionalmente, es de suma importancia hacer conocer a usted señor Juez que, habiendo el contrato establecido el salvamento de la carga en beneficio del dueño de la misma, éste debe proporcionar a mi representada una garantía suficiente que satisfaga los gastos incurridos y trabajos realizados. Como prueba de lo manifestado, me permito transcribir una parte del Contrato suscrito:

"(...)

1. Garantía de Salvamento:

Tan pronto como sea posible los propietarios de la nave deberán notificar a los propietarios de la propiedad abordo que se ha realizado este acuerdo. Si los Contratistas tienen éxito los propietarios de dicha propiedad deberán proporcionar una garantía de salvamento prontamente de acuerdo con la Cláusula 4 de las Cláusulas LSSA a las que se hace referencia en la Cláusula 1. La disposición de garantía de Avería Gruesa no releva a los intereses salvados de su obligación separada de proporcionar garantía de salvamento a los Contratistas. (...)"

Como usted podrá darse cuenta señor Juez, mi representada no sólo ha salvado la embarcación, sino también la mercadería que se encontraba a bordo, lo que constituye un CREDITO PRIVILEGIADO; por lo que los propietarios de la carga, así como el del buque tanque, deben cancelar a mi representada los costos incurridos en dicho salvamento, o al menos, frente a la inexistencia de una liquidación de los gastos al momento, rendir una garantía suficiente que satisfaga a mi representada, tal como lo manda así el artículo 892 del Código de Comercio que establece:

Art. 892.- "Los efectos salvados del naufragio o varada o el producto líquido de su venta, responden privilegiadamente de los gastos hechos y de los salarios debidos por los servicios prestados para salvarlos; y los propietarios deberán pagar el importe de unos y otros, antes de la entrega, a no ser que rindan fianza a satisfacción de los interesados."

Los dueños de la carga que se encuentran obligados a cancelar los montos del salvamento o en su defecto, rendir fianza suficiente, se encuentran detallados en el listado que adjunto como Anexo 4.

El cargamento a bordo de la embarcación, así como el listado de los consignatarios de dichas mercancía, a más de encontrarse detallados en el Anexo 4, se encuentra claramente identificados en los 27 Conocimientos Embarque certificados que adjunto a la presente solicitud como Anexo 5.

Por otro lado, tal como su Señoría conoce, el 05 de febrero de 2001, en el Registro Oficial No. 259, fue publicada la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de buques, que tiene efecto obligatorio en la República del Ecuador.

La Decisión invocada, trae consigo, en su artículo 38, la posibilidad de presentar esta demanda de Embargo Preventivo, con la única finalidad de obtener garantías que salvaguarden los créditos adeudados, y exime, en este caso al actor, de no continuar, como la manda así nuestro Código de Procedimiento Civil, con una demanda principal luego de los 15 días siguientes a la presentación del Juicio de Medidas Preventivas.



ACUERDO COMERCIAL ECUATORIO

Página 4

Como usted podrá ver de la documentación que se adjunta, el juicio principal del caso que nos ocupa, será resuelto en las cortes de la ciudad de Londres, Reino Unido, y no se pretende con esta acción de embargo preventivo, prorrogar, ni tácita ni expresamente, la competencia principal a los Juzgados y Cortes del Ecuador, menos aun renunciar a la jurisdicción y competencia de las Cortes de Londres, previamente acordadas, pues con esta acción tan sólo se busca garantizar un crédito existente.

La Decisión invocada, en su parte pertinente, trae definiciones y disposiciones de destacada importancia, que me voy a permitir invocar:

"Art. 1.- Definiciones.- Para los efectos de la presente Decisión, se entiende por:

- *Acreedor: Toda persona que alegue un crédito marítimo.*
- *Crédito Marítimo: Un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:
(...) 3. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento (...).*
- *Embargo: Toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un Tribunal del País Miembro, en garantía de un crédito marítimo (...)"*

"Art. 21.- Los privilegios marítimos gravan especial y realmente al buque sin necesidad de publicidad registrar y lo siguen aunque éste cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa del buque."

"Art. 22.- Créditos privilegiados.- Los siguientes créditos están garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:

(...) 3. Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque. (...)"

Finalmente, el artículo 38 del tantas veces referido Acuerdo de Cartagena, establece en su parte pertinente: *"(...) Con sujeción a la presente decisión, un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía (...)"*

Por otro lado señor Juez, y a manera de ahondar y profundizar en conceptos generales y específicos del derechos que tiene mi representada en solicitar tanto al buque como a los dueños de la carga las garantías y valores suficientes que garantizan su crédito, me permito recordar a usted lo previsto en nuestro Código de Comercio respecto a la contribución en común que deben hacer las partes, en este caso el buque y los dueños de la carga, para como mi representada.

El artículo 847 de nuestro Código de Comercio, establece que contribuirán en común a la avería gruesa, sueldo a libra, las mercaderías salvadas y las pérdidas por echazón u otras medidas de salvamento y la nave y su flote. Este artículo, nos llama a analizar el concepto de avería gruesa. Para nuestra ley, avería gruesa o también llamadas comunes, son todos los daños que, en virtud de deliberaciones motivadas, se causen antes o después de emprender el viaje, a la nave y su carga, conjunta o separadamente, pero en beneficio en común, para salvarlas de un riesgo de mar. Dentro de las averías comunes, se establece la de salvamento.



ALBERTO GOMEZ FLORES & CIA.

AGENCIAS DE ASESORIA

Página 5

FUNDAMENTOS DE DERECHO Y PETICIÓN

Con los antecedentes expuestos, fundamentado mi crédito marítimo y privilegiado como lo está, no sólo sobre el buque, sino sobre la carga que transporta, al amparo de lo dispuesto en la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena, en especial lo manifestado en el artículo 38, y al amparo de lo dispuesto en el artículo 892 del Código de Comercio, solicito a usted señor Juez, con la finalidad de obtener las garantías suficientes, se ordene lo siguiente:

1. El SECUESTRO PREVENTIVO del Buque Tanque FANTASY I, que arribó el día viernes 01 de Septiembre de 2006, al Puerto de Guayaquil.
2. Para los efectos solicitados en el numeral 1, solicito a usted señor Juez se sirva oficiar al Señor Capitán de Puerto de Guayaquil, informándole sobre la medida, prohibiendo el zarpe de la embarcación, y que se informe de dicha prohibición de zarpe al Capitán de Puerto de Manta.
3. Que se prohíba la descarga y futura desaduanización de la mercancía, sin que se haya dado a cambio, primero, garantía suficiente y a satisfacción de mi representada, por el salvamento realizado.
4. Para los efectos solicitados en el numeral 3, solicito a usted señor Juez se sirva oficiar a la Autoridad Portuaria de Guayaquil APG, en la persona de su representante Luis Iván Torres Checa, así como a la Corporación Aduanera Ecuatoriana, en la persona de su Gerente General Rafael Compte, a fin de que no permitan la descarga, o en su defecto, la desaduanización de la mercadería, sin que se haya cumplido con la fianza o pago correspondiente a mi representada.
5. Que se designe un Depositario Judicial y un Alguacil, con el objetivo que efectivamente ejecuten el secuestro del buque tanque FANTASY I, la misma que arribará y estará fondeada en el Puerto de Guayaquil, el viernes 1 de Septiembre de 2006.

CUANTÍA Y TRAMITE A SEGUIR

La cuantía de la presente acción es de no menos de USD 1'000.000,00 (Un millón de dólares de los Estados Unidos de América), que representan la contribución proporcional por el salvamento de la carga realizado por mi representada, más gastos, costas, e intereses máximos legales. El trámite a seguirse es el previsto en el artículo 902 y siguientes de la Codificación del Código de Procedimiento Civil.

CITACIÓN

A los demandados, NEWELL SHIPPING INC. propietaria de la embarcación FANTASY I; a la compañía operadora de la embarcación y Agentes de los propietarios SEA WORLD MANAGMENT; y a la embarcación FANTASY I como tal, se los podrá citar en la persona

M : ARCE&CO"

PHONE NO. : 59342560115

Sep. 03 2006 03:23PM P6

MOTTEN & CO. S.A.

Página 6

del Capitán de la nave FANTASY I, señor SANJAY S. MAVINKURVE, en su calidad de factor del propietario del buque y representante de la carga, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 740 del Código de Comercio. Las boletas de citación se las podrá entregar a bordo de la nave FANTASY I, que está fondeada en el Puerto de Guayaquil.

Para los efectos de la presente citación, pido a usted señor Juez se habilite inclusive tiempo inhábil.

AUTORIZACIÓN Y NOTIFICACIONES

Autorizo a los Juan Carlos Arosemena Marmol, Luis Cascante Triviño y Alfredo Contreras Yeaza, para que de forma conjunta o individual, presenten cuantos escritos sean necesarios en defensa de los intereses de mi representada.

Para futuras notificaciones señalo la casilla judicial # 2739, ubicada en los bajos del Edificio de la Corte Superior de Justicia de Guayaquil.

Es Justicia,

p. SMIT SALVAGE B.V., como su Procurador Judicial,

Ab. Ider Valverde Farfán
Registro No. 4.584-Guayas

6. BIBLIOGRAFÍA

- “A guide to General Average” (Richard Cornah, 2009)
- www.lloyds.com
- “Forms of Approved Documents” (BIMCO)
- “El Transporte y el Seguro Marítimo” (Seminario CICSA,2014)
- Notas y archivos electrónicos del autor (2006)