

INFORME SOBRE CUESTIONES MARÍTIMAS, TRANSFRONTERIZAS Y OTROS PROBLEMAS JURÍDICOS



AUTOR: HÉCTOR FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ

TUTOR: CARLOS AYMERICH CANO

Índice

Abreviaturas.	4
1. Antecedentes de hecho.	6
2. Informe sobre la legalidad de la actuación de las autoridades españolas en relación con el buque Pobre Mitrofán, su carga y tripulantes.	7
2.1. Legalidad de la actuación en relación con el buque.	7
2.2. Legalidad de la actuación en relación con la carga.	9
A) Respecto del cargamento del buque.	9
B) Respecto de la inviolabilidad del domicilio.	11
2.3. Legalidad de la actuación respecto a los tripulantes.	12
A) Respecto de las detenciones.	12
B) Respecto de las identificaciones.	13
3. Informe sobre las solicitudes de asilo, determinando tanto su concesión como su denegación.	15
3.1. Análisis sobre la normativa del derecho de asilo.	15
3.2. Aplicación al caso de la normativa.	17
A) Nacionales de Dinamarca.	17
B) Nacionales de Perú y Filipinas.	18
C) Nacionales de Burkina Faso	19
4. Informe sobre los aspectos derivados de la solicitud de prestaciones de Seguridad Social y el acta de infracciones laborales.	23
4.1. Sobre la prestación por desempleo.	23
4.2. Sobre la prestación familiar por hijos menores de edad.	25
4.3. Ley 10/2013, de 27 de noviembre, de inclusión social.	27
4.4. Sobre el acta de infracciones laborales.	28
5. Informe en el que se identifican y se analizan los distintos contratos de carácter mercantil.	30
5.1. Arrendamiento de buque.	30
5.2. El contrato de fletamento.	31
A) Fletamento por tiempo.	31
B) Fletamento por viaje.	32
C) Otras modalidades de fletamento.	32
5.3. El contrato de transporte marítimo.	35
5.4. Distinción entre estas tres figuras afines.	36
5.5. El contrato de seguro marítimo.	37
6. Informe en el que se analiza la responsabilidad que pudiera tener el sr. Silvestre-Holms, en su condición de administrador.	40
6.1. En cuanto a la posible responsabilidad penal.	40
A) Del posible delito de contrabando.	41
B) Del posible delito de tráfico ilícito y su diferenciación con la trata.	41
C) De los posible delitos contra los derechos de los trabajadores.	42
6.2. De la posible detención del sr. Silvestre-Holms en su condición de Senador de las Cortes Generales.	43
6.3. Responsabilidad societaria.	44
A) El deber de diligente administración.	45
B) El deber de lealtad.	45

6.4. Responsabilidad tributaria.	47
7. Conclusiones	49
8. Bibliografía.	
9. Apéndice jurisprudencial.	
10. Anexos	

ABREVIATURAS.

- CE----- Constitución Española de 1978.
- CNUDM----- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.
- CP----- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- DUDH----- Declaración Universal de Derechos Humanos de 10 de diciembre de 1948.
- LECRIM----- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- LGSS----- Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- LISOS----- Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.
- LOCFS----- Ley Orgánica 2/1986, de 13 marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad
- LOPJ----- Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial-
- LOREG----- Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General-
- LSC----- Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.
- MGF----- Mutilación genital femenina.

1. ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El 30 de diciembre de 2013, el buque español Pobre Mitrofán, con cargamento de la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein S.A. es interceptado por la Guardia Civil a 50 millas de las costas gallegas, procedente de Mauritania.

SEGUNDO.- Se procede a la inspección del buque y en el interior se hayan e incautan 2.000 cajetillas de tabaco. A continuación es detenida toda la tripulación, conformada por seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas.

Todos ellos carecen de contrato de trabajo y salvo los ciudadanos españoles y los daneses, que tienen documentación, el resto no pueden acreditar su nacionalidad ni su identidad más que con sus declaraciones.

TERCERO.- La Guardia Civil llega al puerto de Burela y pone a los españoles a disposición de la autoridad judicial. El resto de tripulantes es entregado a la Policía Nacional para proceder a su identificación.

CUARTO.- En comisaría, todos los detenidos solicitan asilo alegando ser víctimas de tráfico ilícito de migrantes. De forma particular, la Sra. Amina y el Sr. Thomas declaran estar casados; habitar en Ugadugú, capital de Burkina Faso y huir con sus hijas menores de edad (Laina y Alima). Ambos solicitan asilo alegando haber huido de su país por temor a que sus hijas sufran la mutilación genital en su pueblo natal, así como una prestación familiar de la seguridad social por hijos menores de edad y la prestación por desempleo.

El Sr. Gutiérrez, en su condición de patrón del Pobre Mitrofán, niega las acusaciones de tráfico ilícito de migrantes, y declara que todos los detenidos son tripulantes del barco y que, por tanto, todos ellos realizan distintas labores a bordo. Asimismo, niega tener constancia de las cajetillas de tabaco y que, en todo caso, habrían sido introducidas y ocultadas por la tripulación sin su conocimiento ni consentimiento.

QUINTO.- Por instrucción judicial de 3 de enero de 2014 se detiene al Sr. Silvestre-Holms, de nacionalidad española, Senador de las Cortes Generales del Reino de España y administrador de la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein, S. A., cuyo domicilio social está en Lalín.

SEXTO.- Como consecuencia de las investigaciones realizadas, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta un acta por infracciones laborales.

2.- INFORME RAZONADO SOBRE LA LEGALIDAD DE LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS EN RELACIÓN CON EL BUQUE POBRE MITROFÁN, SU CARGA Y SUS TRIPULANTES.

2.1 LEGALIDAD DE LA ACTUACIÓN EN RELACIÓN CON EL BUQUE:

La noción de soberanía resulta ser el punto de partida para efectuar el correspondiente análisis de la actuación de las autoridades españolas en relación al buque Pobre Mitrofán. La legalidad de dicha actuación dependerá de que el Estado español ejerza su soberanía sobre el buque. La soberanía se ejerce sobre un territorio determinado, un espacio físico delimitado, de tal forma que el Estado español ejerce su jurisdicción exclusivamente dentro del territorio español. El territorio soberano está formado por el territorio terrestre y las aguas interiores, pero también por el mar territorial y el espacio aéreo correspondiente a todas estas zonas¹.

Llegado este punto, resulta necesario indicar cuales son los espacios marítimos establecidos por el derecho internacional y en cuál de ellos se encuentra el buque Pobre Mitrofán. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, resuelve esta cuestión. En ella se delimitan los espacios marítimos adyacentes al Estado ribereño y se estipula el alcance de la soberanía en cada uno de ellos. A continuación describiré brevemente, por orden de proximidad a la costa, los espacios marinos que nos conciernen dado el supuesto establecido.

En primer lugar se encuentra el mar territorial, cuya anchura no debe superar nunca las doce millas de distancia (art. 3 de la CNUDM), las cuales han de medirse desde la línea de base (línea de bajamar a lo largo de la costa, que delimita el mar territorial de las aguas interiores, de forma que estas últimas quedan en el interior de la franja y el mar territorial en el exterior de la misma). En esta zona, el estado ejerce su soberanía de forma prácticamente plena, pues tiene como excepción respetar el derecho de paso inocente, lo que significa permitir la navegación de cualquier buque, independientemente de su nacionalidad.

En segundo lugar, inmediatamente después del mar territorial, se sitúa la zona contigua, cuya extensión máxima alcanza las veinticuatro millas (art. 33.2 de la CNUDM) iniciando su cómputo desde la línea de base. Aquí, el Estado ribereño dispone de una soberanía más limitada que en la zona anterior, puesto que alcanza únicamente competencias aduaneras, sanitarias, fiscales y de inmigración, tal y como se deduce del artículo 33.1 de la Convención sobre el Derecho del Mar.

En tercer lugar, nos encontramos con la zona económica exclusiva, limítrofe con el mar territorial, tal y como establece la Convención en su precepto número 55, por lo que se deduce que la zona contigua se ubica en la zona económica exclusiva. Tiene una extensión máxima de doscientas millas medidas desde la línea de base (art. 57 de la CNUDM), es decir, dispondría de un total de 188 millas sin contar las 12 correspondientes al mar territorial. En este espacio marítimo, el Estado ribereño disminuye aún más su soberanía, pues solo disfruta de derechos relacionados con el aprovechamiento del mar y sus recursos (artículo 56 de la

¹ PASTOR RIDRUEJO, J-A., *Curso de derecho internacional público y organizaciones internacionales*, Tecnos, Madrid, 2013, p. 329 .En el mismo sentido, DÍEZ DE VELASCO VALLEJO, M., *Instituciones de derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 2012, p.426.

Convención: explotación, exploración, conservación y administración de los recursos naturales; establecimiento y uso de islas artificiales e instalaciones; investigación científica marina, protección del medio marino). La única potestad sancionadora tiene que ver con la protección del medio marino y garantizar sus derechos de explotación². Consecuentemente a la pérdida de soberanía del estado ribereño se produce un aumento de los derechos de los terceros estados, que disponen de facultades mayores (navegación y sobrevuelo, tendido de cables y tuberías). Así, cabe concluir que la zona económica exclusiva es una zona con mayor libertad para terceros estados, pero sin llegar a disfrutar de las libertades que rigen en alta mar, configurándose como un espacio marino con un régimen jurídico autónomo, independiente y diferenciado del resto de espacios³.

Examinadas las zonas marítimas oportunas, y teniendo en cuenta que el buque Pobre Mitrofán es interceptado a 50 millas de la costa española, concluyo que dicha embarcación se encuentra en la zona económica exclusiva perteneciente al Estado español.

A la vista de lo anteriormente expuesto, teniendo en cuenta única y exclusivamente en la zona en la que se encuentra nuestro buque, es evidente que nuestra nación, en base a la normas de la Convención, no posee competencia judicial penal para interceptarlo. Podría parecer lo contrario pues los artículos 27 y 92 de la CNUDM otorgan jurisdicción sobre buques, pero si se estudian detenidamente, se advierte que esa atribución de jurisdicción tiene unos límites o requisitos que los hacen inaplicables al caso: Respecto del art. 27 (jurisdicción penal a bordo de buque extranjero) cabe señalar que solo es de aplicación para buques cuya nacionalidad sea distinta a la del Estado ribereño, que además se hallen en el mar territorial del Estado ribereño y cuando se den alguno de los supuestos tasados en el propio art. 27.1 (que el delito afecte al Estado ribereño, que perturbe su paz o el orden público etc.). Al ser el Pobre Mitrofán un barco nacional, este artículo no es válido. El art. 92 (Condición jurídica de los buques) otorga jurisdicción exclusiva al Estado de pabellón del buque, pero solo cuando éste se encuentre en alta mar. Como el buque objeto de estudio se encuentra en la zona económica exclusiva (que como se dijo anteriormente tiene un régimen jurídico propio) y no en Alta Mar este precepto tampoco es aplicable, al tener esta última zona un régimen jurídico propio y diferenciado del de la zona económica exclusiva.

En conclusión, la CNUDM no concede competencia judicial penal sobre el Pobre Mitrofán en favor de España, dicho de otro modo, el principio de territorialidad (soberanía sobre el propio territorio) impide a nuestra nación conocer el asunto.

A pesar de ello, nuestro ordenamiento jurídico está provisto de otros principios que extienden la soberanía del Estado⁴: 1) principio de matrícula o pabellón que considera los

² Así lo indica el art. 73 de la Convención sobre el derecho del mar: la facultad punitiva del estado solo alcanza para sancionar conductas que exclusivamente afecten a los derechos atribuidos por el art. 56 y en ningún caso pueden dar lugar la privación de libertad de los culpables. La limitación de jurisdicción queda reflejada además en el hecho de que el Estado ribereño ha de informar al Estado del pabellón del buque extranjero de las medidas ejercidas sobre la nave y su tripulación.

³ PASTOR RIDRUEJO, J-A., *Curso de derecho internacional público y organizaciones internacionales*, cit. p. 383. Lo mismo se percibe tras la lectura del art. 55 de la Convención que lleva por título “régimen jurídico ESPECIFICO de la ZEE”, además en la redacción del mismo se reafirma tal característica al establecer que dicha zona estará “sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta parte”).

⁴ STS 582/2007 de 21 de junio (RJ/2007/3330) en su fundamento jurídico tercero y STS 1092/2007 de 27 de diciembre (RJ/2008/49) en el fundamento jurídico primero.

buques y aeronaves como territorio español, por lo que se trata de una extensión o prolongación del principio de territorialidad. 2) principio real o de protección del Estado, que protege intereses propios de una determinada nación. 3) principio de personalidad, mediante el cual cada persona se haya sometido a la jurisdicción de su país, siempre que se cumplan unos requisitos concretos. 4) principio de justicia universal, mediante el cual se persiguen conductas lesivas de los derechos humanos (principio que ha sido fruto de una reciente reforma, por medio de la Ley Orgánica 1/2014 de 13 de marzo modificadora de la Ley Orgánica del Poder Judicial 6/1985, en la que se eliminan supuestos que los tribunales españoles antes podían llegar a conocer).

Por mor del primero de ellos, el de pabellón, los buques que enarbolan el pabellón de un Estado conforman el territorio flotante del mismo, sobre el que ese determinado Estado tiene soberanía (sin que afecte a ello que la tripulación tenga distinta nacionalidad). En nuestro ordenamiento jurídico el citado principio queda recogido en el artículo 23.1 de la LOPJ por lo que, en consecuencia, España tiene jurisdicción para enjuiciar y sancionar el buque Pobre Mitrofán.

Por último, para concluir con el primer punto de este primer informe, procederé a examinar la competencia para conocer de este tipo de delitos con la finalidad de comprobar si realmente la actuación referida le corresponde a la Guardia Civil.

La distribución competencial de los cuerpos de seguridad del Estado se encuentra en el artículo 12.1 de la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Concretamente, el art. 12.1 B, b) establece que la persecución del contrabando le atañe a la Guardia Civil. Por tanto, concluyo que dicho cuerpo de seguridad es competente y actúa en cumplimiento de sus obligaciones legales.

2.2 LEGALIDAD DE LA ACTUACIÓN EN RELACIÓN CON LA CARGA:

En esta segunda parte del informe primero, se procederá en primer lugar a analizar tanto la normativa estatal sobre contrabando, calificando jurídicamente los hechos relatados, estudiando las sanciones aparejadas a dicha calificación y la posibilidad de ejercitar una incautación de las mercancías en casos como el planteado; como a estudiar la posibilidad de decomisar los bienes encontrados a bordo del buque. En segundo lugar, objeto de estudio separado, se evaluará la legalidad de la inspección del buque Pobre Mitrofán efectuada por la Guardia Civil, que ha de llevarse a cabo sin vulnerar la inviolabilidad del domicilio.

A) Respecto del cargamento del buque.

Corresponde en este apartado evaluar la actuación realizada por la Guardia Civil respecto de las 2.000 cajetillas de tabaco incautadas tras la inspección de las autoridades policiales.

En primer lugar, es preciso averiguar si el hecho de transportar tal cantidad de tabaco a bordo del Pobre Mitrofán se traduce en la comisión de un delito, o en la comisión de una infracción administrativa.

La ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando tipifica en su artículo 2.3.b el delito de contrabando respecto de labores del tabaco cuando su valor total sea igual o supere los 15.000€, de tal forma que las actividades que no rebasen tal cifra serán consideradas como infracción administrativa (Así lo dispone el art.11.1 de la mencionada ley)⁵.

El siguiente paso consiste en calcular cual es el valor de las 2.000 cajetillas de tabaco incautadas para determinar en cuál de las dos situaciones nos encontramos, esto es, si existe delito o infracción administrativa. La valoración depende de que bienes o mercancías sean objeto de contrabando, pues los criterios varían en función de unos u otros. El art. 10.1 ordena que cuando se trate de géneros estancados su valor se fijará por el precio máximo de mercado. Como el art. 1.11 de la ley considera el tabaco equiparable a los géneros estancados, las cajetillas de tabaco han de valorarse por su precio máximo de venta al público. Los precios máximos están recogidos en la página web⁶ oficial del Comisionado para el Mercado de Tabacos, en la que se ofrece un listado de las marcas que se comercializan en España, alcanzado la más barata los 2,15€ y la más cara los 6,30€. Aun suponiendo que las 2.000 cajetillas de nuestro supuesto son las de mayor valor (6,30€) éstas alcanzarían la suma de 12.600€, que en ningún caso superarían los 15.000€ necesarios para constituir delito. Por tanto, la actividad de contrabando del supuesto de hecho cabe calificarla como infracción administrativa.

Las infracciones administrativas se clasifican en muy graves, graves o leves (art. 11.2 de la ley de contrabando) en función de la cuantía: muy graves si el valor supera 7.200€, graves si su valor está entre 1.000€ y 7.000€ y leves si su valor es inferior a 1.000€. A mi juicio, lo más lógico y seguro es que se trate de una infracción muy grave ya que en torno al 97% de las cajetillas ofertadas al consumidor tiene un precio que oscila entre los 4€ y los 5€ (se correspondería con 8.000 y 10.000€).

En tal caso, tal infracción llevaría aparejada una sanción de entre el 250 y el 350% del valor de los bienes incautados, como se deduce del art.12.1 de la LO 12/1995 que atribuye un porcentaje a cada una de las infracciones en función de la gravedad de cada una. (A una infracción muy grave se le aplica entre un 250 y un 350%; a una grave entre un 150 y un 250% y a una leve entre un 100 y un 150%).

Para concluir con lo concerniente a la carga en sí misma y aunque solo sirva a título anecdótico, el art. 12 bis de la ley de contrabando permite una atenuación de la sanción en función de la naturaleza de los bienes y mercancías objetos del hecho ilícito, pero esta rebaja en la sanción no opera respecto de labores del tabaco, de ahí la invalidez del precepto para con nuestro caso.

En lo relativo a la incautación propiamente dicha, cabe afirmar que la actuación de la Guardia Civil goza de respaldo legal.

⁵ La ley pena el contrabando independientemente de la voluntad de realizar tal actividad, es decir, no importa si existe dolo o imprudencia. en ambos casos habrá punición, pues así lo contempla el art. 2.5 de la ley al establecer que las conductas en ella tipificadas serán sancionadas aunque se cometan por imprudencia grave.

⁶ <http://www.cmtabacos.es/wwwcmt/listaPrecios.php>

En primer lugar, el art. 14.1 de la ley 12/1995 permite el comiso en casos de infracción administrativa y no solo cuando exista delito. Tal posibilidad se deduce igualmente de lo previsto en el art. 14.1 letra a) del Real Decreto 1649/1998, de 24 de julio, por la que se desarrolla el Título II de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando, relativo a las infracciones administrativas de contrabando.

Incluso, se contempla la posibilidad de decomisar el propio buque (art. 5.1 de la ley 12/1995 por atribución del 14.1 de la misma y art. 14.1, a) del Real Decreto que la desarrolla). Los mencionados preceptos estipulan que es posible el comiso del medio de transporte que se emplee en la actividad de contrabando, salvo que sea propiedad de un tercero de buena fe o su incautación sea desproporcionada respecto del valor de la carga.

En segundo lugar y para concluir con este apartado, el art. 14.2 de la ley de contrabando faculta, en este caso a la Guardia Civil, para aprehender cautelarmente los bienes que de acuerdo con el art. 5 de la misma norma pueden decomisarse (dado el supuesto de hecho, el tabaco y el buque). Aprehensión cautelar que es posible efectuar antes del inicio del procedimiento sancionador, ello quiere decir que es admisible desde el momento en que se tengan sospechas fundadas de que existe una actividad de contrabando generadora de una infracción administrativa. Asimismo, idéntica facultad es recogida en el art. 22.4 del Real Decreto, la cual, dice el art. 23.2 de la misma disposición, ha de formalizarse por medio de diligencia de aprehensión.

B) Respecto de la inviolabilidad o no del domicilio.

El art. 18.2 de nuestra Constitución propugna la inviolabilidad del domicilio, que únicamente puede ser registrado si media consentimiento expreso de su titular, resolución judicial o en casos de flagrante delito (en los que no es preciso ninguna de las dos condiciones anteriores).

Este derecho fundamental es desarrollado por la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1882 en el título VIII. El artículo 545 reconoce, al igual que la CE, el derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio. Es preciso establecer una definición de domicilio para poder fijar los límites de tal norma fundamental. Requisito que resuelve, al menos en parte, la LECrim al tasar una serie de espacios considerados como domicilio, entre ellos los buques nacionales mercantes (art. 554.3 LECrim). El problema está en que no todo buque es considerado domicilio, ni tan siquiera todas las partes del mismo, como así lo indica nuestra jurisprudencia, al ir puliendo la definición de domicilio respecto de los buques.

La sentencia del Tribunal Supremo 2292/2001 de 29 de Noviembre (RJ/2002/1427), en el fundamento jurídico décimo primero afirma que el derecho a la inviolabilidad del domicilio opera solo en espacios cerrados en los que exista privacidad, siendo este un elemento configurador esencial de tal derecho y por ende, el barco en su conjunto no es merecedor de protección constitucional porque no todos los espacios del mismo están reservados a la vida privada. En consecuencia solo se reputan como domicilio aquellos lugares del navío en los que se desarrolle la vida en privacidad absoluta.

La sentencia del Tribunal Supremo 624/2002 de 10 de abril (RJ\2002\6311), en el fundamento jurídico tercero expone, en la misma línea que la anterior sentencia, que existen dudas sobre la posibilidad de que un barco (considerado como una unidad) constituya domicilio de una determinada persona. Por ello, matiza que no todo el buque en sí mismo resulta protegido, amparándose en la finalidad atribuida a cada compartimento. De modo que solo las zonas que protegen y aseguran la privacidad individual de cada tripulante son reputados como domicilio, mientras que los otros espacios con fines distintos (como la cubierta, la bodega, zona de máquinas) no adquieren la tal consideración.

La sentencia 932/2009 de 17 de septiembre (RJ\2010\165), también en este caso del Tribunal Supremo, en el fundamento jurídico segundo, asevera que solo se reputa domicilio a las partes del buque que aseguren la privacidad e intimidad personal de un sujeto, citando textualmente para su argumentación sentencias como la del párrafo anterior o la 1009/2006 de 18 de octubre que asegura no haber problema para considerar domicilio al camarote empleado por un tripulante para desarrollar su privacidad.

Por último, la sentencia del Tribunal Supremo 1200/ 1998 de 9 de octubre (RJ\1998\8287), quizás la más clara al respecto y definitoria de domicilio respecto de buques (al ser citada en varias sentencias del Tribunal Supremo), establece que solo quedarán protegidas por el derecho fundamental del 18.2 CE las áreas del barco que tengan como propósito específico preservar la intimidad personal, debiendo poseer el buque habitáculos propios para tal finalidad (fundamento jurídico quinto).

En conclusión, el derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio solo será quebrantado en caso de que la carga de tabaco se hallase en camarotes o espacios análogos en los que se desarrollase la vida íntima y privada de alguno de los tripulantes (siempre, claro está, que no se disponga de una orden judicial de registro o no medie consentimiento del propietario del camarote), mientras que si el cargamento se encuentra en zonas distintas, donde se desarrolla la vida en común, sin poder excluir de ellas a terceros, el registro no violará la norma fundamental del 18.2 CE. Puesto que en el supuesto objeto de estudio no se especifica la zona o zonas en las que tuvo lugar el registro, resulta imposible pronunciarse sobre la legalidad de la actuación de la Guardia Civil.

2.3 LEGALIDAD DE LA ACTUACIÓN RESPECTO DE LOS TRIPULANTES.

En este tercer punto, es preciso examinar si efectivamente las detenciones efectuadas por la Guardia civil son respaldadas por la ley y si dicho cuerpo de seguridad sigue el procedimiento correcto respecto de la identificación de los tripulantes del Pobre Mitrofán.

A) Respecto de las detenciones

La libertad es un derecho fundamental fuertemente protegido en la CE en el artículo 17.1. En virtud del mismo nadie puede ser privado de ella, salvo en las formas y casos excepcionales que se prevean mediante ley. En el mismo sentido se manifiesta la LECrim en

el art. 589. La norma que regule los supuestos de privación de libertad ha de ser obligatoriamente orgánica, puesto que, como manifiesta el art. 81.1 de la Carta Magna todos los derechos fundamentales se desarrollarán por ley orgánica que deberá respetar el contenido esencial de aquellos (art.53 CE).

La ley Orgánica que regula esos casos excepcionales de privación de libertad es la LECrim. El art. 492 enumera los supuestos en los que las autoridades policiales pueden detener a un sujeto y son: además de los motivos del art. 490⁷, los procesados cuando deban cumplir una pena superior al de prisión correccional (art. 492 2º) o inferior a esta si, y solo si, existen indicios claros de que no se vaya a presentar ante el juez cuando lo reclame (art. 492 3º) y por último aquellos que aún no han sido procesados, cuando se tengan sobre ellos sospechas fundadas de haber participado en un hecho que se presume como delictivo (art. 492. 3º).

Ninguna de las situaciones que posibilitan la detención encaja en el supuesto de hecho. Asimismo, conviene recordar que la Guardia Civil detiene a los tripulantes del Pobre Mitrofán por la comisión de un hecho que constituye infracción administrativa, siendo la ley muy clara en cuanto a que la privación de libertad únicamente se debe realizar respecto de delitos⁸ y muy excepcionalmente para las faltas (art. 495: detención por falta solo cuando el sujeto tenga domicilio desconocido y no preste fianza suficiente), puesto que la privación de libertad resulta desproporcionada ante ilícitos sancionados simplemente por medio de falta o de infracción administrativa.

En vista de lo hasta ahora explicado y dado que los tripulantes del Pobre Mitrofán realizan una actividad ilícita constitutiva de infracción administrativa y no de delito, cabe concluir que el ordenamiento jurídico español no permite realizar tal detención a las autoridades policiales y por tanto su actuación deviene en ilegal.

B) Respecto de las identificaciones.

En otro orden de consideraciones, distinto a la detención es el traslado a efectos de identificación, amparado en el art. 20.2 de la Ley Orgánica 1/1992 de Protección de la Seguridad Ciudadana.

El art. 11 de la mencionada norma obliga a todo extranjero que se halle en España a poseer un documento acreditativo de su identidad. Asimismo, el primer punto del artículo 20 advierte que las autoridades policiales pueden exigir, durante el ejercicio de sus funciones, la identificación de cualquier persona a efectos de mantener la seguridad.

⁷ El art. 490 de la LECrim faculta para la detención de una persona que intenta cometer un delito antes de que lo vaya a cometer, al que sea descubierto infraganti, a los que se fugasen de un determinado centro penitenciario o mientras son transportados hasta él y al procesado o condenado en rebeldía.

⁸ LECrim: Art. 490.1º: “al que intente cometer un delito”, 492:2º “al que estuviere procesado por delito”, 492.3º “al procesado por delito”, 492.4º: “hecho que presente los caracteres de delito. LO 17/1992 de seguridad ciudadana, en el preámbulo: “detención que solo se podrá seguir produciéndose cuando se trate de un sospechoso de haber cometido un delito”.

Es en el art.20.2 donde se estipula que, de no lograrse la identificación por ningún otro medio, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad requerirán a la persona aún sin identificar que les acompañen hasta las dependencias policiales más próximas para concluir con la identificación. Dicho requerimiento solo es posible en dos situaciones: para impedir la comisión de un delito o de una falta y para sancionar una infracción administrativa.

Llegado este punto, resulta necesario precisar que ese traslado para identificar al sujeto, supone en cierta medida una privación de libertad. La sentencia del Tribunal Constitucional 341/1993 de 18 de noviembre (RTC 1993\341) es muy útil y clara respecto de la interpretación del art. 20.2. En primer lugar, en el fundamento jurídico cuarto, afirma que la identificación prevista en el citado artículo “va más allá de una mera inmovilización de la persona instrumental de prevención o de indagación, y por ello ha de ser considerada como una modalidad de privación de libertad”. Asimismo, en el fundamento jurídico quinto, advierte que al ser la identificación una obligación legal, es posible exigirla incluso mediante privación de libertad si concurren los requisitos que el art. 20.2 prevé. En tercer lugar, en el fundamento jurídico sexto, se defiende que la tarea de identificación ha de realizarse de forma inmediata y sin dilación alguna, solo durante el tiempo estrictamente necesario, pudiendo invocar en caso contrario la puesta inmediata en libertad garantizada por el procedimiento de habeas corpus⁹.

Antes de finalizar, y aunque sea brevemente, mencionar que corresponde al Cuerpo Nacional de Policía en virtud del art.12.1 letra A) de la LFCS, la expedición del documento nacional de identidad y de los pasaportes, el control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros así como las competencias previstas en la legislación sobre extranjería, refugio y asilo, extradición, expulsión, emigración e inmigración.

En conclusión, en atención a lo expuesto en este apartado B), la actuación de la Guardia Civil respeta el marco legal vigente al cumplir con la distribución competencial impuesta por la LOFCS y poner a los detenidos a disposición de la Policía Nacional con la finalidad de identificarlos para sancionar la infracción administrativa por ellos cometida.

En resumen de todo el primer informe, decir que, España tiene jurisdicción sobre el Pobre Mitrofán en virtud del principio de territorialidad. Asimismo, es acorde a la ley tanto la incautación del tabaco, que, dada la cantidad transportada, constituye una infracción administrativa muy grave que acarrea una sanción de entre el 250 y el 350% del valor del tabaco, como el registro realizado en el buque siempre que no se efectúe en los camarotes que son reputados domicilio. Por último, la detención realizada por la Guardia Civil no es legal al constituir infracción administrativa el hecho ilícito, mientras que la identificación por la Policía si es acorde a derecho.

⁹ FJ 6º: “El entero sistema de protección judicial de la libertad personal -muy en particular, el instituto del habeas corpus (art. 17.4 CE) protegerá al afectado por estas medidas de identificación frente a toda posible desvirtuación de su sentido y también, por lo tanto, frente a una eventual prolongación abusiva de la permanencia en las dependencias policiales”.

3.- INFORME RAZONADO SOBRE LAS SOLICITUDES DE ASILO, DETERMINANDO TANTO SU CONCESIÓN COMO SU DENEGACIÓN.

3.1 ANALISIS DE LA NORMATIVA SOBRE EL DERECHO DE ASILO.

El desarrollo normativo del derecho de asilo parte de lo asentado por la Declaración Universal de los Derechos Humanos en los artículos 13.2 y sobretodo 14.1. El primero de ellos asegura que cualquier persona tiene derecho a salir de un país (incluso del suyo propio), mientras que el segundo consagra el derecho a pedir asilo, aunque solo en caso de persecución, como un derecho inherente a todo ser humano.

El único instrumento jurídico que regula el derecho de asilo, aunque si bien en líneas generales, es la Declaración sobre Asilo Territorial, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas por resolución 2312 de 14 de diciembre de 1967. En ella, se entiende el derecho de asilo como una prerrogativa del Estado más que como un derecho del particular, pues el art.1.1 dispone que es el Estado quien en “ejercicio de su soberanía” concede el asilo, decisión que por otro lado ha de ser respetada por el resto de Estados. En el mismo sentido que el art. 14.1 de la DUDH, recalca que el solicitante ha de cumplir con determinados requisitos (asilo otorgado a aquellos que “tengan justificación” para invocarlo). En relación con esto último, el artículo 1.2 añade que no se les concederá asilo a los sospechosos de haber cometido un delito contra la paz, un delito de guerra o contra la humanidad. Igual de relevante por sus consecuencias prácticas es el llamado principio de no devolución o non refoulement (art.3.1 de la Declaración de Asilo Territorial)¹⁰ que garantiza que a las personas que puedan solicitar asilo no se les deniegue la entrada en frontera o una vez dentro del Estado (en el que se busca asilo) no sean devueltos o expulsados al Estado perseguidor.

La ausencia de regulación específica del derecho de asilo no ha supuesto, sin embargo, idéntica falta de regulación respecto del refugiado. Así pues, su régimen jurídico se desarrolla a través de la Convención sobre el Estatuto del Refugiado, aprobada en Ginebra el 28 de julio de 1951, modificada en parte por el Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados de 31 de enero de 1967, aprobado en Nueva York (suprime la limitación temporal y espacial establecida en la Convención de Ginebra). Ambos instrumentos jurídicos han sido ratificados por España por medio de instrumento de 14 de agosto de 1978.

La Convención de Ginebra de 1957 en su artículo, 1.A.2) define refugiado como aquella persona que “debido a fundados temores de ser perseguida por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentre fuera del país de su nacionalidad y no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera acogerse a la protección de tal país”. A su vez, el art. 7.1 dispone que el refugiado ha de recibir un trato al menos igual de favorable que el dispensado al resto de extranjeros. Por último, la mentada Convención recoge en su art. 33.1 el principio de no devolución, ya explicado anteriormente.

¹⁰ DÍEZ DE VELASCO VALLEJO, M., *Instituciones de derecho internacional público*, Cit., p.640 y en el documento de la profesora Marina Vargas Gómez-Urrutia sobre “*El sistema europeo común de asilo: marco normativo de referencia*” en la página 3. (https://www.academia.edu/2629858/El_sistema_Europeo_Comun_de_Asilo_Marina_Vargas).

Por su parte, el Protocolo de Nueva York de 1967 se limita a ampliar el otorgamiento de asilo (siempre y cuando sea una persona perseguida por los motivos tasados del art.1 de la Convención), amparando las nuevas situaciones de persecución que sean posteriores al uno de enero de 1951, de tal forma que se elimina la limitación temporal impuesta en la Convención de 1957.

Las dos normas anteriores hacen referencia al estatuto del refugiado, pero en rigor, como dije anteriormente, no existe normativa internacional a nivel universal que desarrolle específicamente el derecho de asilo, tratado de forma insuficiente por la Declaración de Asilo Territorial de 1967. Frente a esta falta de regulación a nivel universal, en el ámbito comunitario de la UE se ha trabajado arduamente para crear una normativa común y homogénea sobre el derecho de asilo, iniciada con la creación tanto del Convenio de Dublín, de 15 de junio de 1990, relativo a la *determinación del Estado responsable del examen de las solicitudes de asilo presentadas en los Estados miembros de las Comunidades Europeas, como con el Convenio de Aplicación del Acuerdo Schengen de 19 de junio del mismo año y consolidada con la creación del Sistema Europeo Común de Asilo (SECA) constituido en base al art. 78.2 del Tratado de Funcionamiento de la UE*¹¹.

Una vez visto cual es el panorama comunitario, aunque solo fuese fugazmente, se antoja necesario en este momento, realizar un análisis de nuestro derecho interno acerca de la regulación del derecho de asilo.

El artículo 13.4 de nuestra Carta Magna establece que el derecho de asilo se desarrollará mediante ley, sin desarrollar ni un ápice el concepto de tal derecho.

La ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria viene a desarrollar el mandato constitucional previsto en el art. 13.4 de la CE. A su vez, la citada ley es desarrollada por el Real Decreto 203/1995 de 10 de febrero, en todo aquello que no contravenga lo dispuesto por aquella al ser más antiguo que la ley actual han quedado varios preceptos desfasados).

A continuación, examinaré brevemente los artículos más relevantes de nuestra ley de asilo que puedan servir para la resolución de los casos particulares en el sub-epígrafe siguiente.

Nuestra norma jurídica de asilo comienza por establecer la noción de asilo en su art.2, definiéndolo como la protección del Estado sobre los nacionales no comunitarios y apátridas que sean considerados refugiados (En el mismo sentido que el art.16.1 de la misma norma). Justo a continuación, el art. 3 fija la condición de refugiado en los mismos términos que la Convención de Ginebra de 1951, es decir, que será refugiado todo aquel que debido a fundados temores de ser perseguido por motivos de raza, religión, nacionalidad, opiniones políticas, pertenencia a determinado grupo social, de género u orientación sexual, se encuentra fuera del país de su nacionalidad y no puede o, a causa de dichos temores, no quiere acogerse a la protección de tal país; o el apátrida que, careciendo de nacionalidad y hallándose fuera del país donde antes tuviera su residencia habitual, por los mismos motivos no puede

¹¹ DÍEZ DE VELASCO VALLEJO, M., *Instituciones de derecho internacional público*, Cit., pp. 640 y 641.

o, a causa de dichos temores, no quiere regresar a él (siempre y cuando no concurra alguna causa de exclusión de los arts. 8 y 9 de la ley, como pueden ser los sujetos que ya reciban protección y asistencia de Naciones Unidas, los que cometiesen un delito contra la paz o contra la humanidad, personas que se consideren peligrosas para la seguridad de España...). Cerrando el título preliminar de la ley de asilo, el art 5 enuncia los derechos conferidos al definitivamente asilado, reconociendo una vez más, el derecho básico a no ser devuelto o expulsado al Estado perseguidor. (Asimismo, esos derechos de los que es beneficiario el asilado, se enumeran en el art. 36 de la ley.).

El título II de la ley resulta tener fundamental trascendencia, pues por medio de los arts. 6 y 7 se concretan los actos y motivos de persecución que de existir determinan la concesión del asilo: el art 6.1 manifiesta que los temores fundados han de ser lo bastante graves por su naturaleza o reiteración como para constituir una violación de los derechos fundamentales o en todo caso, constituir una acumulación de hechos que equivalgan a tal violación de normas fundamentales. Es en el art.6.2 donde, definitivamente, concreta qué actuaciones suponen una persecución grave, entiendo como tales los actos de violencia física, psíquica o sexual, las medidas legislativas, policiales, administrativas o judiciales que sean discriminatorias o se apliquen de forma discriminatoria, los procesamientos o penas desproporcionadas o discriminatorias o por la negativa a prestar servicio militar, la denegación de tutela judicial efectiva y por último los actos de naturaleza sexual contra adultos o niños. En relación con esto último, el precepto número 13 indica que tal persecución puede proceder por parte del Estado o por parte de determinados sujetos o grupos, cuando las medidas ejecutadas por el Estado no consigan una protección eficaz y suficiente.

3.2 APLICACIÓN AL CASO DE LA NORMATIVA.

En este apartado entramos ya en la resolución particular de cada caso, que se efectuará en el siguiente orden: en primer lugar solicitud de asilo de los cuatro ciudadanos daneses, en segundo lugar y de forma conjunta, la de los dos ciudadanos peruanos y la de los dos filipinos y en último lugar la solicitud de los cuatro nacionales de Burkina Faso. Todos ellos piden asilo en España alegando ser víctimas de una trama de tráfico ilícito de personas. De manera particular, los cuatro nacionales de Burkina Faso, (los dos padres con sus dos hijas menores) lo solicitan por temor a que sus hijas sufran la mutilación genital.

A) Nacionales de Dinamarca.

Respecto de la solicitud de los cuatro ciudadanos daneses la solución es sencilla. Tal y como estipula el mencionado art. 2 de la ley española de asilo 12/2009, el asilo es un derecho por el que se protege a nacionales no comunitarios. Exactamente en el mismo sentido, y de forma más concreta, se deduce del art. 20.1 letra f) de la ley, que se podrá inadmitir a trámite la solicitud de asilo cuando el solicitante sea nacional de un Estado miembro de la UE, siempre que se respete el Protocolo al Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea sobre el derecho de asilo a nacionales de Estados miembros de la Unión Europea¹². En línea con lo

¹² El mentado protocolo nº 24, permite que a un nacional de un Estado miembro se le conceda el asilo en

anterior, Dinamarca se adhirió a la UE en el año 1973, por lo que se le considera estado miembro de la comunidad europea y por tanto sus nacionales son comunitarios. En conclusión, a tenor del art.2 y 20.1.f) de la ley 12/1992 y sin necesidad de comprobar si los cuatro nacionales daneses pueden considerarse siquiera refugiados, la solicitud de estos debe ser denegada.

B) Nacionales de Perú y Filipinas.

En segundo lugar, en el caso de los dos nacionales peruanos y de los dos filipinos resulta necesario analizar su posible consideración como refugiado, comprobando si realmente existen indicios o pruebas suficientes como para considerar fundados sus temores. Respecto de la definición de refugiado, ya se dijo que es aquel que tiene “fundados temores”. Tal definición posee un componente subjetivo, integrado por el término “temores”, que se valorará en función de la declaración del solicitante. Por otra banda, el componente objetivo lo conforma el término “fundados”, elemento que se valora en función de la situación real producida en el territorio del Estado perseguidor¹³. Igualmente, del art. 3 de ley 12/1995 se extrae la obligación de que la persecución sufrida o temida recaiga sobre unos concretos motivos: raza, religión, nacionalidad, opiniones políticas, pertenencia a determinado grupo social, de género u orientación sexual.

Dado que en el supuesto de hecho los nacionales peruanos y filipinos no alegan ser perseguidos por alguno de los motivos arriba enumerados y tampoco manifiestan la existencia de un temor fundado de persecución en sus respectivos países, (alegando simplemente ser víctimas de un delito de tráfico ilegal, ilícito penal que no se realiza contra un determinado grupo social o de género), la solicitud ha de ser denegada. La jurisprudencia del Tribunal Supremo es partidaria de la denegación del asilo en supuestos como el relatado, siendo muy clara al respecto: 1) En la STS de 30 de marzo de 2011 (RJ\2011\2706) el Tribunal asegura que, a pesar de que no es necesaria una prueba plena, cuando no existen ni siquiera suficientes indicios no puede concederse el asilo, al igual que si no consta de una forma obvia que el solicitante pertenece a un grupo social, étnico, religioso...2) En el mismo sentido, el fallo del Tribunal Supremo de 29 de septiembre de 2011 (RJ\2011\7237) no estima la casación porque no se ha acreditado, ni tan siquiera de forma indiciaria, que concurren temores fundados de persecución por razones de nacionalidad, religión, raza, etc. En ésta sentencia se citan diversos fallos del Tribunal y entre otros, uno en el que se afirma que a pesar de que se produzca una atenuación en la carga de la prueba, no supone la exoneración total de la misma. 3) En línea con las dos anteriores, la STS de 21 de octubre de 2012 (RJ\2012\1407) reafirma que es innecesaria una prueba plena de los hechos, pero si lo es al menos acreditar algún indicio de persecución. 4) Por último, la STS de 10 de abril de 2014 (JUR\2014\127912) recalca, una vez más y de forma irrefutable que “a diferencia de lo que sucede, en cuanto a exigencia probatoria, en otra clase de procesos y asuntos, en materia de asilo es aceptable una prueba semiplena o indiciaria”, siempre que al final sea posible

supuestos muy claros y excepcionales como por ejemplo en el caso de que ese tercer Estado incluya en su ordenamiento excepciones al cumplimiento de las obligaciones respecto del régimen del asilo, cuando el Consejo adopte una determinada decisión o cuando el Estado otorgante de asilo así lo decida unilateralmente)

¹³ Manual de Procedimientos y Criterios para Determinar La Condición de Refugiado del ACNUR, PARRAFOS 37-38 (<http://www.acnur.org/t3/fileadmin/scripts/doc.php?file=biblioteca/pdf/0626>).

determinar la existencia de persecución “racionalmente temida” por los motivos, ya vistos, de raza, nacionalidad, opinión política o pertenencia a un grupo social. Asimismo, advierte que el derecho de asilo no es un “instrumento jurídico idóneo para conjurar la amenaza para la vida, integridad física o libertad del peticionario cuando procede de personas o grupos ajenos al Estado, de delincuentes comunes o del crimen organizado” salvo que el Estado no haya podido o no haya querido proporcionar la tutela o protección necesaria.

Antes de concluir, es necesario pronunciarse sobre la posibilidad de conceder la protección subsidiaria contemplada en el art. 4 de la ley de asilo 12/2009, la cual se otorga a aquellos que, sin reunir la condición de refugiado, sí muestren fundados temores a ser torturados, condenados a muerte, o sufrir amenazas contra la vida o integridad física. Por los mismos motivos que se argumentaron para denegarles el asilo (carecer al menos de indicios sobre su persecución, que conlleve en este caso tortura, pena de muerte o riesgo contra la integridad física), no cabe concederles la protección subsidiaria. Tampoco cabe protección por razones humanitarias, (derecho contemplado en el art. 46.3 de nuestra ley de asilo) pues no reúnen ninguno de los requisitos (o al menos no alegan alguno ante la Policía Nacional) enunciados en el art. 126 del Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009. De forma resumida, los requisitos del art. 126 del Real Decreto para conceder asilo por razones humanitarias son: ser víctima de ciertos delitos contra los trabajadores extranjeros, por denegación de una prestación debido a motivos discriminatorios, por enfermedad sobrevenida grave o porque regresar a su país para obtener el visado supone un riesgo para su vida o su integridad física.

En resumen, peruanos y filipinos no tienen derecho a asilo, ni a protección subsidiaria, ni a protección por razones humanitarias en España, por no haber tan siquiera indicios de persecución en sus respectivos países, requisito fundamental que exige nuestra jurisprudencia.

C) Nacionales de Burkina Faso.

Caso distinto es el de las dos hijas menores acompañadas por sus padres, procedentes de Burkina Faso.

En primer lugar, decir que existe gran inmediatez en las alegaciones, aduciendo, en cuanto son entregados a la Policía Nacional, haber huido de su país por temor a que las niñas sufran la mutilación genital, lo cual dota de mayor verosimilitud a sus declaraciones.

En segundo lugar, cabe advertir que los temores que sufren son ciertamente fundados al ser la mutilación genital femenina una realidad en Burkina Faso. En el informe de 2014 del Population Reference Bureau, referente a la mutilación genital femenina¹⁴ (de ahora en adelante MGF), se observan estadísticas reveladoras de que tal práctica es común en dicho país. La primera prueba de ello es un gráfico que muestra que en 1998 el 72% de las mujeres

¹⁴ Population Reference Bureau: Female Genital Mutilation/Cutting: Data and Trends (<http://www.prb.org/pdf14/fgm-wallchart2014.pdf>)

sufrían la MGF, en 2003 aumentó hasta el 77% y en el 2010 el porcentaje apenas ha variado, pues es de un 76% (ANEXO 1). En ese mismo documento se refleja, según fuentes de 2010, que la MGF afecta al 57.7% de mujeres¹⁵ ente 15 y 17 años (en nuestro supuesto las niñas son menores, con lo que podrían encajar perfectamente en dicho rango de edad). Una última estadística reveladora es la que indica el porcentaje de mujeres objeto de MGF en función del área geográfica (ANEXO 3). Concretamente en Burkina Faso comprende el 68,7% en el área urbano y el 78,4% en el rural, lo cual demuestra que a pesar de vivir en la capital (recuerdo aquí, que habitan en Uagadugú) existe un riesgo claro de ser víctimas de MGF. En el mismo sentido que el anterior, el informe del ACNUR “Demasiado Dolor” sobre mutilación genital femenina y el asilo en la UE¹⁶, muestra que la MGF es una práctica real y más o menos habitual en Burkina Faso. En la tabla 4.1 (ANEXO 4) se recogen las tasas de prevalencia de la MGF, siendo en Burkina Faso del 72,5 %, porcentaje que se demuestra de igual modo en el mapa de África, en la zona correspondiente a dicho país¹⁷. Por último, las tablas 6.1, 6.2, 6.3 y 6.6 informan de que nacionales de Burkina Faso han solicitado asilo por MGF en diversos países europeos (Bélgica, Francia, Italia y Alemania).

Habiendo demostrado ya que la MFG es una realidad, resulta necesario examinar si tal actuación es merecedora de protección Estatal por medio de asilo. A mi juicio si lo es, pues el citado art. 6.2 de nuestra ley de asilo establece como actos de persecución aquellos que conlleven violencia física o psíquica, elementos propios de la MGF como procedo a demostrar. Una vez más el ACNUR ofrece la solución, pues en su documento “Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina” de mayo de 2009¹⁸, el Alto Comisionado considera que la MGF es una forma de violencia que inflige un gran daño físico y mental, vulnerando los derechos fundamentales a la no discriminación, a la protección frente a la violencia física y mental y, en los casos más extremos, a la vida. En el mismo texto, se menciona que en varios estados (Francia, Canadá, EE.UU o Australia y de forma similar en Austria, Bélgica y Alemania) se reconoce la MGF como un forma de persecución. Idéntica conclusión se extrae del informe “Mutilación genital femenina y violencia de género”, realiza por la profesora de la Universidad de Granada Nuria Marchal Escalona ¹⁹, al decir que no existen dudas para que la MGF sea considerada como “una de las formas más graves de persecución por motivos de género y que debe recibir protección internacional del Derecho de asilo”.

Respecto de lo anterior, y recordando el art. 13, letra c) de la ley de asilo, cabe destacar que habrá persecución igualmente, si Burkina Faso es incapaz de realizar una protección efectiva de sus ciudadanos, a pesar de que haya penalizado la MGF desde 1996 en el art. 380²⁰. Complementando esta afirmación, en el mismo informe anteriormente mencionado

¹⁵ Dato en ANEXO 2.

¹⁶ Documento del ACNUR, “*Demasiado dolor: mutilación genital femenina y asilo en la Unión Europea*”. (<http://www.acnur.org/t3/fileadmin/scripts/doc.php?file=t3/fileadmin/Documentos/Publicaciones/2014/9458>)

¹⁷ Documento del ACNUR, “*Demasiado dolor: mutilación genital femenina y asilo en la Unión Europea*”, en la página 20.

¹⁸ Documento del ACNUR: “Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina” http://www.acnur.es/PDF/solicitudes_relativas_mutilacin_genital_20130218112611.pdf

¹⁹ Documento “Mutilación genital femenina y violencia de género”, punto 3.2.1. http://migraciones.ugr.es/images/congresos/con2011/libroacta/Mesa20/006_Marchal.pdf

²⁰ <http://www.endvawnow.org/es/articles/703-definicion-clara-del-delito-y-de-la-responsabilidad-.html>

del ACNUR, (Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina), concretamente en los párrafos 16 y 21, se asegura que puede ser perfectamente posible que haya persecución cuando el Estado no consigue proteger a sus ciudadanos, a pesar de sancionar penalmente una determinada actividad y que, por tanto, no puede afirmarse que por el mero de hecho de considerar ilícitas ciertas prácticas como la MGF, la protección esté garantizada. La STS de 6 octubre de 2006 (RJ 2006\7618) es determinante al respecto, ya que concede el asilo a pesar de que en Nigeria ya está penada la MGF, argumentado en el fundamento jurídico cuarto que “una situación de desprotección y marginación social, política y jurídica de las mujeres en su país de origen, que vulnere de forma evidente y grave sus derechos humanos, es causa de asilo”. En mi opinión Burkina Faso, a pesar de penar la MGF no ofrece protección suficiente, pues como se ha visto antes, sigue habiendo una gran tasa de mujeres afectadas por esta práctica.

Cuestión relevante, que es preciso apuntar en este momento, es que debe tenerse en cuenta la especial vulnerabilidad de los menores (por su propia condición de menor), debiendo recibir un trato preferente respecto de la concesión de asilo, como así lo garantiza la ley en el art.46.1 y 46.2 respectivamente. Dado que las solicitantes de asilo son ambas menores de edad, deberá tenerse en cuenta de forma positiva su especial condición de vulnerabilidad.

En otro orden de consideraciones, no cabe denegar la solicitud de asilo por carecer los nacionales de Burkina Faso de documentación, puesto que además en estos casos no es algo anecdótico. A mi juicio, y basándome en otros antecedentes jurisprudenciales como la STS de 31 de mayo de 2011 (RJ/2011/4845), la STS de 23 de septiembre de 2011 (RJ/2011/7197) o STS de 12 marzo de 2012 (RJ 2012\5053), la solución que se debe aportar ante esa falta de acreditación de identidad es que los solicitantes sean sometidos a un determinado test de nacionalidad, en el que se determinará si efectivamente son nacionales del Estado del que dicen ser originarios²¹.

No es posible concluir este informe, sin antes hacer referencia al art. 40 de la ley 12/2009, pues en virtud del mismo, el asilo debe ser concedido también a los padres, por extensión, y no solo a las niñas, que son las principales solicitantes de protección. Igual criterio se sostiene en la comentada guía de solicitudes de asilo del ACNUR²²

²¹ En el mismo sentido, la STS, de la sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, de 23 de mayo de 2012 (RJ/2012/6982), admite que: “Si las declaraciones del solicitante presentan aspectos que no están avalados por pruebas documentales o de otro tipo, tales aspectos no requerirán confirmación si se cumplen las siguientes condiciones: a) el solicitante ha realizado un auténtico esfuerzo para fundamentar su petición; b) se han presentado todos los elementos pertinentes de que dispone el solicitante y se ha dado una explicación satisfactoria en relación con la falta de otros elementos pertinentes; c) las declaraciones del solicitante se consideren coherentes y verosímiles y no contradigan la información específica de carácter general disponible que sea pertinente para su caso; d) el solicitante ha presentado con la mayor rapidez posible su solicitud de protección internacional, a menos que pueda demostrar la existencia de razones fundadas para no haberla presentado así; e) se ha comprobado la credibilidad general del solicitante» .

²² Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina, del ACNUR: “Cuando una familia busca asilo basándose en el temor de que una niña de la familia sea objeto de MGF, la niña será normalmente el principal solicitante, incluso cuando se halle acompañada por sus padres. En tales casos, del mismo modo que la niña puede beneficiarse del estatuto de refugiado reconocido a uno de sus padres, a un padre se le puede, *mutatis mutandi*, conceder el estatuto derivado basado en la condición de refugiada de su

En resumen, a mi juicio cabe conceder el asilo a las niñas de Burkina Faso y a sus padres (por mor de la extensión familiar del derecho de asilo) pues sus declaraciones no son contradictorias; sus temores son realmente fundados puesto que en su Estado se practica la mutilación genital femenina, costumbre que supone un acto de persecución protegido en virtud del art. 6.2 de nuestra ley de asilo; el Estado del que proceden, a pesar de haber regulado penalmente este hecho, no consigue frenarlo y por último, su condición de menores las hace especialmente vulnerables ante semejante práctica.

Como conclusión final, procede la denegación del asilo tanto para los daneses, al ser nacionales comunitarios, como para los peruanos y filipinos, al no presentar siquiera indicios de que tengan temores fundados de persecución por alguno de los motivos del art. 3 de la ley de asilo; además, por los mismos motivos, tampoco cabe concederles la protección subsidiaria, ni la protección por razones humanitarias al no cumplir con los requisitos legales. Los nacionales de Burkina Faso si son merecedores de asilo, en base al art. 6.2 de la ley de asilo; por demostrarse una fallida protección legislativa de la mutilación genital femenina por Burkina Faso y por la necesidad de tener en cuenta la situación de especial vulnerabilidad de los menores.

4.- INFORME RAZONADO SOBRE LOS ASPECTOS DERIVADOS DE LA SOLICITUD DE PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL Y DEL ACTA DE INFRACCIONES LABORALES.

Corresponde en este tercer informe pronunciarse sobre la concesión o denegación de las solicitudes de prestaciones del sistema de la seguridad social, concretadas en la prestación por desempleo y la prestación familiar por hijos menores de edad; así como un estudio del acta de infracciones laborales extendido por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

4.1 SOBRE LA PRESTACIÓN POR DESEMPLEO.

A continuación trataré primero de realizar un análisis de la normativa española sobre esta contingencia, para después determinar si procede o no concedérsela a los nacionales de Burkina Faso.

Es preciso comenzar señalando que a pesar de no ser nacionales ninguno de los familiares, ni estar siquiera en situación regular, o legal, sí tienen derecho a un mínimo de prestaciones como así dispone nuestro ordenamiento jurídico. Así, la ley 12/2009 reguladora del derecho de asilo, de 30 de octubre, estipula en su art. 18.1 letra g) que todos aquellos que reclamen asilo, por el mero hecho de ser solicitante, tendrán reconocido el derecho a recibir prestaciones sociales específicas. De igual modo, se deduce del art. 30.1 de la mentada ley, que los solicitantes de asilo, cuando carezcan de recursos necesarios, tendrán derecho a los servicios sociales y de acogida que proporciona nuestro Estado, garantizando una asistencia adecuada o al menos mínima. En el mismo sentido, el Real Decreto 203/1995 que desarrolla la ley de asilo estipula en el precepto número 15 que todos los solicitantes de asilo que carezcan de medios suficientes para vivir, pueden beneficiarse de los servicios sociales, educativos y sanitarios permitiéndoles alcanzar un buen nivel vida, satisfaciendo, como mínimo, sus necesidades diarias básicas²³. En el segundo párrafo del mismo, se ordena tener en cuenta, a la hora de proporcionar tal cobertura, la especial situación de vulnerabilidad de los solicitantes, como es el caso de los menores.

Todas estas normas, al ser demasiado generales, solo permiten afirmar que la familia africana sí tiene derecho a recibir prestaciones, por tanto es preciso avanzar un paso más, y analizar la normativa específica que desarrolla esta cuestión.

Es la Ley General de la Seguridad Social (en adelante LGSS), aprobada por Real Decreto Legislativo 1/2004, de 20 de junio, la que nos precisa qué prestaciones pueden percibir y bajo qué circunstancias. El que ahora nos incumbe, es el Título III, que lleva por rúbrica

²³ El propio art. 15 del Real Decreto nos conduce a lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/200 sobre Derechos y Libertades de los extranjeros en España, al dictar que servicios de educación, sanidad y Seguridad Social se registrarán por lo dispuesto en los arts. 9, 12 y 14 de ésta última norma. El art. 9 indica que los extranjeros menores de 16 años tiene derecho y el deber de la educación; el art. 12 que tiene derecho a la asistencia sanitaria de acuerdo con lo desarrollado en la Ley y el art. 14, fundamental y básico, que todos los extranjeros, independientemente de cual sea su situación administrativa, tienen derecho a los servicios y prestaciones de la seguridad social.

“Prestación por desempleo”.

Primeramente se establecen unas normas de carácter general, que son comunes a todas las prestaciones de desempleo. Comienza diciendo el art. 203 de la LGSS, que tal contingencia tiene por objeto la protección de todas aquellas personas que queriendo y pudiendo trabajar hayan perdido su empleo total o parcialmente²⁴. Por tanto requiere siempre, y sin excepción, haber desarrollado algún trabajo, no pudiendo recibir la prestación aquellos que nunca antes hayan trabajado. El siguiente artículo, el 204, establece dos tipos distintos:

- 1) el nivel contributivo, para aquellos que hayan perdido su empleo de forma total o parcial. Comprende la prestación por desempleo total o parcial (art. 206.1a)).
- 2) el nivel asistencial, para aquellos que hayan agotado ya la prestación por desempleo y se encuentren en determinadas situaciones (será desarrollada más adelante). Comprende el subsidio por desempleo (art. 206.2a)).

A continuación, entramos ya en el desarrollo individual de cada uno de los dos niveles:

1. Nivel contributivo. (solicitud en el anexo 5).

Los requisitos para poder ser beneficiario son establecidos por el art. 207 de la LGSS (tienen carácter cumulativo) y son:

1. Estar afiliado a la Seguridad Social y en situación de alta o asimilada.
2. Haber cotizado un mínimo de tiempo durante los seis años anteriores a la situación legal de desempleo.
3. Hallarse en situación legal de desempleo²⁵ y encontrarse en condiciones de poder aceptar uno.
4. No alcanzar la edad de jubilación.
5. Estar inscrito como demandante de empleo.

La duración y la cuantía de la prestación por desempleo dependerán del tiempo de cotización (arts. 210 y 211 de la LGSS).

2. El segundo es el nivel asistencial. (solicitud en el anexo 6).

El art. 215.1.1 considera beneficiarios del subsidio por desempleo, a aquellos que tras pasar un mes como demandantes de empleo (sin rechazar una oferta de trabajo o de formación) y tengan unas rentas inferiores al 75% del salario mínimo interprofesional (no son requisitos cumulativos, basta con que se dé uno solo):

²⁴ Será desempleo total cuando el empleado sea cesado temporal o definitivamente (art. 203.2) y será parcial cuando sufran una reducción en su jornada laboral (art. 203.3)

²⁵ La situación legal de desempleo viene definida en el art. 208. Básicamente será aquella en la que se haya extinguido la relación laboral (como consecuencia de un despido colectivo, muerte o jubilación del empresario, despido, etc.), se haya suspendido por un tiempo, se reduzca la jornada laboral o la que viven los trabajadores fijos discontinuos.

- Hayan agotado la prestación por desempleo y tengan responsabilidades familiares²⁶.
- Hayan agotado la prestación por desempleo y tengan más de 45 años.
- Hayan salido de un establecimiento penitenciario y no tengan derecho a prestación por desempleo.
- Hayan sido declarado plenamente capaces o inválidos tras la revisión por mejoría de una situación de invalidez.

Asimismo, incluso pueden ser beneficiarios los que, sin cumplir el plazo de un mes buscando empleo, hayan cotizado tres meses y tengan responsabilidades familiares o hayan cotizado seis y no tengan tales responsabilidades. De esta forma, el art. 215.1.2 de la LGSS crea una nueva situación protegida con el subsidio por desempleo, que tiene como requisitos la previa cotización, no superar el 75% del salario mínimo interprofesional y la existencia de responsabilidad familiar.

La duración del subsidio por desempleo será de seis meses prorrogables por semestres hasta alcanzar un máximo de dieciocho (art. 216 LGSS).

En vista de todo lo expuesto hasta el momento, cabe concluir con rotundidad que la familia constituida por la Sra. Amina, el Sr. Thomas y sus hijas menores Laila y Alima, aun suponiendo que hayan trabajado anteriormente, (hecho que no resulta probado, o al menos no se precisa el tiempo que llevan haciéndolo) no pueden ser perceptores de la prestación por desempleo en su modalidad contributiva, puesto que no consta que alguno de ellos esté afiliado a la Seguridad Social (requisito indispensable para su otorgamiento).

Por último, respecto de la modalidad asistencial: 1) no podrá ser concedida la del art. 215.1.1 pues, en el momento de solicitarla no resulta probado que lleven un mes como demandantes de empleo. 2) tampoco podrá ser concedida la del art. 215.1.2 ya que, como se dice en el supuesto de hecho, ninguno de los tripulantes tenía contrato de trabajo y por tanto, no pueden haber cotizado a la Seguridad Social, requisito indispensable para poder recibir este segundo tipo de subsidio por desempleo.

4.2 SOBRE LA PRESTACIÓN FAMILIAR POR HIJOS MENORES DE EDAD. (solicitud anexo 7)

Esta prestación viene recogida en el Título IX de la LGSS, que es dividido en dos secciones: la primera de ellas correspondiente a la modalidad contributiva y la segunda a la no contributiva. La que interesa analizar es la segunda ellas, pues los nacionales de Burkina Faso no han cotizado.

El art. 181 de la Ley General de la Seguridad Social señala que las prestaciones familiares consisten en una asignación periódica por hijo menor de edad a cargo (aunque tenga un puesto de trabajo, siempre y cuando siga viviendo con el beneficiario de la prestación y los

²⁶ El art. 215.4 indica qué se entiende por responsabilidad familiar: tener a cargo al cónyuge, a los hijos menores de 26 años o incapacitados, o menores acogidos.

ingresos que perciba el propio hijo no superen el 100% del salario mínimo interprofesional), por hijos minusválidos o por menores acogidos. Asimismo, también considera prestaciones familiares las recibidas por el nacimiento o adopción de un hijo, por familias monoparentales, numerosas o con madres discapacitada (art. 181.b LGSS) y las recibidas por parto único o adopciones (art. 181.c LGSS). En este mismo sentido se manifiesta el art. 3 del Real Decreto 1335/2005, de 11 de noviembre, por el que se regulan las prestaciones familiares de la Seguridad Social²⁷. Cabe apuntar, que esta última norma precisa y desarrolla el término de “hijo a cargo” en su art. 9, al considerar como tal a aquellos que convivan y dependan económicamente de sus progenitores o adoptantes. A su vez, se especifica que existe tal dependencia cuando se conviva con el beneficiario y se esté a cargo del mismo, a pesar de tener trabajo (siempre que sus rendimientos no superen el 75% del salario mínimo). Sin embargo no estará a cargo del beneficiario, el hijo que reciba una pensión contributiva.

Con relación a los beneficiarios, el art. 182.1 de la LGSS establece qué requisitos se necesitan para obtener tal condición (son cumulativos):

1. En primer lugar se ha de residir de forma legal en España.
2. En segundo lugar, tener a cargo hijos menores de edad, minusválidos (aun superando la mayoría de edad) o adoptados que residan en nuestro país.
3. En tercer lugar, no superar un límite de ingresos, fijado en 11.519,16 €.
4. Como último requisito, que ninguno de los progenitores sean beneficiarios de cualquier otra prestación de la Seguridad Social.

El Real Decreto 1335/2005 por el que se regulan las prestaciones de la Seguridad Social, contiene, casi textualmente, estos mismos requisitos en el art.10.

En relación con la cuantía, determina el art. 182 bis de la LGSS, que comprenderá la suma de 291€ anuales (salvo en supuestos especiales, desarrollados en el propio artículo²⁸).

El régimen de incompatibilidades se recoge tanto en el art. 189 de la LGSS, como en el 12 del Real Decreto. En ambos se estipula que en el caso de que la prestación familiar pueda ser concedida a los dos padres, al cumplir ambos con los requisitos, solo se le adjudicará a uno de ellos. Igualmente, señala el mentado artículo que esta prestación es incompatible con cualquier otra de carácter igualmente social.

Resulta oportuno aclarar, que los aquí solicitantes (los padres procedentes de Burkina Faso), por el mero hecho de demandar asilo, tienen una autorización de permanencia provisional concedida por España²⁹, pero ello no significa que se encuentren legalmente en nuestro país, pues lo que viene a significar es que no podrán ser expulsados a Burkina Faso.

²⁷ Real Decreto que ha sido aprobado para el desarrollo específico de las prestaciones familiares, como, efectivamente, así viene indicado en el primero de sus preceptos. Las letras a), b) y c) del art. 181 de la LGSS se corresponden con las letras a), b) y c) del art. 3 del Real Decreto.

²⁸ La cifra aumentará considerablemente si los hijos o menores a cargo poseen una discapacidad que alcance al menos el 33%, incrementándose la prestación con el aumento de la discapacidad (más del 65% y más del 75% de incapacidad).

²⁹ Así lo impone el artículo 11.1 del Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero que desarrolla el reglamento de la actual ley de asilo.

Por tanto, en aplicación directa al caso, la solicitud de la Sra. Amina y el Sr. Thomas ha de ser inadmitida dado que no cumplen con el primero de los requisitos (residir legalmente en España). Resultado contrario se dará en el momento en el que se les conceda el asilo definitivamente³⁰, (puesto que ya residirían legalmente) y además no superen el límite de ingresos fijados en el tercer requisito, ni hayan recibido otra prestación social (Se puede suponer que, dado que llegan a España huyendo de su país, carecen de cualquier tipo de ingresos y que tampoco son beneficiarios de prestaciones porque acaban de llegar a España, de modo que reunirían así todos los requisitos).

4.3 LEY 10/2013 DE 27 DE NOVIEMBRE DE INCLUSIÓN SOCIAL.

No sería apropiado concluir el análisis de las prestaciones sociales, sin hacer una mención, aunque sea de forma breve, a la ley gallega 10/2013, de 27 de noviembre, de Inclusión Social.

Su fin primordial es garantizar el derecho básico a unos ingresos mínimos, por medio de un plan de integración social, familiar y laboral, tal y como se desprende del preámbulo de la ley, o del art.6 que la define como “prestación pública destinada a garantizar recursos económicos de subsistencia a quien carezca de ellos, así como a alcanzar progresivamente su autonomía e integración social y laboral, mediante el derecho y el deber a participar en procesos personalizados de inserción”.

La ley puede ser de aplicación a nuestro caso³¹ si la familia cumple con los siguientes requisitos, marcados en el art.12 de la misma:

1. Tener residencia efectiva y constatada así como estar empadronado.
2. Tener residencia legal.
3. Ser mayor de 25 años.
4. Disponer de ingresos inferiores al importe del tramo familiar y personal que les corresponda, y no tener un patrimonio que muestre una solvente capacidad económica.
5. No existir personas legalmente obligadas y que puedan prestarles alimento.

El hecho de no tener residencia efectiva ni estar empadronado no es un requisito determinante para proceder a denegar tal ayuda. Dicha condición puede ser salvada en los supuestos tasados por el art. 13 de la ley gallega de inclusión social. Más concretamente, la excepción que ahora nos incumbe (dado el supuesto planteado) es la contenida en el apartado “d)” del mismo, pues exime de cumplir la condición de residencia efectiva y empadronamiento a los demandantes de asilo a los que se les haya admitido a trámite la solicitud. Como consecuencia, la familia burkinesa salvaría este obstáculo.

³⁰ Dispone el art. 36.1 c) que la concesión del derecho de asilo supone obtener el permiso de residencia y trabajo de forma permanente.

³¹ Siempre y cuando, los padres procedentes de Burkina Faso no hayan recibido ninguna de las prestaciones anteriores, o que éstas sean inferiores a las que se puedan otorgar en virtud de la ley gallega. Así lo impone el art. 6.4 de nuestra ley 10/2013 de 27 de noviembre

Además, es requisito esencial no recibir ninguna otra pensión no contributiva (u otra pensión distinta, salvo que sea de importe inferior a éstas), pues la renta de inclusión social es subsidiaria e incompatible con ellas (art. 6.4 de la ley 10/2013, de inclusión social de Galicia).

Mas el problema reside, nuevamente, en el requisito de residir legalmente en España. Por el mismo motivo que en el apartado anterior, esto es, poseer tan solo permanencia provisional y no residencia legal (alcanzada cuando se concede el asilo, no al tramitar la solicitud), concluyo que no puede concedérsele tal asistencia social a los nacionales de Burkina Faso.

4.4 SOBRE EL ACTA DE INFRACCIONES LABORALES³².

Tanto el art. 54 del Decreto 2864/1874 de 30 de agosto, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar³³, como el art. 116 del Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la anterior norma, nos remiten, en cuanto a sanciones e infracciones se refiere, a la Ley General de la Seguridad Social.

La regulación en la LGSS sobre infracciones y sanciones se encuentra en el art. 96, que, nuevamente contiene una remisión a otra norma diferente, debiendo acudir esta vez a lo dispuesto en la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (de ahora en adelante LISOS), texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 5/2000, de 4 de agosto. Antes de examinar el contenido de la LISOS, es preciso señalar que el art. 78.1 de la LGSS indica que le corresponde a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social llevar a cabo las inspecciones oportunas en materia de Seguridad Social. Por tanto, en relación con el caso objeto de estudio, queda clara la competencia de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para llevar a cabo la inspección (tal y como reflejan los hechos, al haber levantado ésta el acta de infracciones laborales).

Inmersos ya en el estudio de la LISOS y antes de determinar las posibles infracciones cometidas, es necesario recordar el art. 3.1, que recuerda que es imposible sancionar hechos que ya hayan sido objeto de condena en el orden penal o en el administrativo, en los que concurra el mismo sujeto, el mismo hecho y la misma fundamentación. Se trata, pues, de no vulnerar el consagrado principio del non bis in idem.

Corresponde ahora, analizar qué infracción o infracciones se han podido cometer. La más probable de todas, es la contemplada en el art. 37.1, en la que el hecho punible es que un empresario emplee a un trabajador extranjero sin el permiso de trabajo, o sin renovar tal permiso.

En completa sintonía con tal infracción de la LISOS, la LO 4/2000 sobre los Derechos y

³² Modelo de solicitud en el ANEXO 8.

³³ Se parte de la base de que el acta de infracciones es levantado como consecuencia de que los tripulantes del barco Pobre Mitrofán, que desarrolla actividades de transporte marítimo, carecen de contrato de trabajo. Dicho esto, se presupone que son considerados como trabajadores del mar.

Libertades de los Extranjeros en España y su Integración Social tipifica en su art. 54.1 d), la misma infracción. Existe una doble regulación respecto de las sanciones a aplicar (puesto que la LISOS las recoge en el art. 40.1 d) y la Ley Orgánica 4/2000 en el 55.1 c)) y el Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, que desarrolla la Ley Orgánica 4/2000 ofrece la solución. El art. 216.3 del Real Decreto establece que la infracción del art. 54.1 d) de la ley sobre derechos y libertades de los extranjeros (ley 4/2000) se guiará por lo dispuesto en la propia norma³⁴ (descartando de esta forma la aplicación de las sanciones de la LISOS). Así, el art. 254.4 c) establece una sanción económica que va de los 10.001 a los 100.000 €³⁵.

En resumen, la familia nacional de Burkina Faso no puede recibir ni la prestación por desempleo (por no estar afiliados a la Seguridad Social), ni el subsidio por desempleo (pues no consta que lleve alguno de ellos un mes como demandante de empleo, ni en su caso, que haya cotizado un mínimo de 3 meses). Tampoco tendrá derecho a recibir la prestación familiar por hijos menores a cargo, al no residir legalmente en España (primero de los requisitos establecidos por la ley en el art. 82 de la LGSS). Por la misma causa que se le ha denegado la prestación familiar por hijos a cargo, debe denegárseles la prestación regulada en la Ley de Inclusión Social de Galicia. Finalmente, en lo relativo al acta de infracciones labores, se determina la existencia de una infracción administrativa muy grave recogida tanto en el art. 54.1d) de la LO 4/2000 como en el art. 37.1 de la LISOS, que se sancionará con una multa del art. 254.4 c).

³⁴ Concretamente por el capítulo IV “Infracciones y sanciones en el orden social y vigilancia laboral”.

³⁵ En realidad, lo que se establecen son tres grados: el grado mínimo, que impone una multa de entre 10.001 y 20.000 €; el grado medio, que supone una sanción de entre 20.001 y 50.000 €; y el grado máximo que conlleva una multa de entre 50.001 y 100.000 €.

5.-INFORME RAZONADO EN EL QUE SE IDENTIFICAN Y SE ANALIZAN PORMENORIZADAMENTE LOS DISTINTOS CONTRATOS DE CARÁCTER MERCANTIL QUE APARECEN (O PUDIERAN INTUIRSE) EN EL CASO EXPUESTO.

El presente informe tiene por objeto determinar los posibles contratos mercantiles existentes a la luz del caso planteado, así como efectuar un análisis detallado de cada uno de ellos.

5.1 ARRENDAMIENTO DE BUQUE³⁶.

El profesor Ignacio Arroyo define el arrendamiento de buque³⁷ como aquel contrato en virtud del cual un sujeto (arrendador), a cambio de una renta o alquiler, cede el uso de un buque a otro sujeto (arrendatario), que navega por su cuenta asumiendo los derechos y obligaciones propios de la explotación, de tal forma que pasa a ser un naviero o empresario de la navegación marítima. Como consecuencia de tal cesión del buque, el arrendatario adquiere su uso y disfrute durante todo el tiempo que dure el contrato. Rasgo fundamental, desprendido de la disponibilidad del buque por el arrendatario, es que éste, al convertirse en naviero, responde de las consecuencias que se produzcan en la explotación marítima (Significa que será responsable de todo aquello que acontezca tanto por su culpa, como por la de sus subordinados).

Se distinguen dos clases de arrendamiento³⁸: el arrendamiento a casco desnudo (también llamado bareboat charter) y el arrendamiento de buque armado y equipado (charter by demise). El primero de ellos exige que el buque cumpla con las exigencias de navegabilidad y que el arrendatario contrate a la tripulación. En el segundo de ellos, se requiere poner a disposición del arrendatario un buque que esté armado y en condiciones de navegabilidad pero además, a diferencia del anterior, el arrendador tiene la obligación de contratar a la tripulación que pasará a cumplir las órdenes del arrendatario. Por tanto, la diferencia entre ambos tipos estriba en la cesión o no de la dotación (entendida como tripulación con funciones en el barco del naviero).

Puesto que el contrato de arrendamiento carece de regulación específica en nuestro arrendamiento, existen diferentes posturas doctrinales respecto de la normativa a aplicar. Algunos autores son partidarios de aplicar las disposiciones del Código Civil correspondientes al arrendamiento. Sin embargo otros, consideran que deberían aplicarse, por analogía, la normativa del Código de Comercio, en base a que la regulación del C.C se refiere mayoritariamente al arrendamiento de bienes inmuebles, siendo el buque un bien mueble³⁹.

³⁶ Modelo de contrato en el anexo 9.

³⁷ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, Tecnos, Madrid, 2005, p.134

³⁸ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., p.135.

³⁹ Aunque solo sirva a título anecdótico, apuntar que el buque tiene la consideración jurídica de bien inmueble a efectos de hipoteca, fruto de la ficción jurídica creada por la ley de hipoteca naval del año 1893, con el único de evitar el desplazamiento de la posesión requerido en prenda, lo cual dejaría al trabajador sin el buque.

Antes de finalizar el análisis de este contrato, es preceptivo estudiar las obligaciones de ambas partes en el contrato⁴⁰.

- Del arrendador: a) La obligación principal del arrendador, como en todo contrato de arrendamiento, es la entrega del bien objeto de contrato (en este caso el buque) al arrendatario. El buque entregado debe estar provisto de todos los pertrechos que hayan convenido las partes. La entrega se realiza en el lugar (siendo necesario indicar el puerto concreto) y tiempo pactados por las partes (si el arrendador no lo entrega en el tiempo estipulado el arrendatario podrá rescindir unilateralmente el contrato aunque no medie dolo, pudiendo incluso solicitar una indemnización por daños y perjuicios). b) Asimismo, debe reunir la condición de navegabilidad y no solo en un momento inicial, sino también durante todo el tiempo que dure el arrendamiento, corriendo a cuenta del arrendador las reparaciones ordinarias que requiera el buque para ser usado conforme a la finalidad acordada (salvo aquellas que sean resultado de una conducta dolosa, pues de ser así corresponderá al arrendatario hacerles frente). c) Finalmente, el arrendador debe garantizar el uso pacífico y continuado hasta que el contrato se extinga, de otro modo, el arrendatario no percibirá la renta que le correspondiese mientras el buque siga inservible.

- Del arrendatario: a) Su obligación principal consiste en pagar el precio pactado al arrendador, de tal forma que si se produce el impago este último está facultado para resolver el contrato (incluso para solicitar una indemnización de daños y perjuicios). b) A su vez, debe destinar el buque al uso específicamente convenido y con la debida diligencia, procurando su conservación (Idénticas facultades que las tratadas antes se confieren al arrendador: resolver el contrato y derecho a indemnización por daños y perjuicios). c) Por último, le es de obligado cumplimiento devolver el buque al arrendador en el mismo estado en que le fue entregado al inicio del contrato, sin que se tenga en cuenta el desgaste por su uso normal y propio. La restitución se hará (al igual que la entrega) en el lugar tiempo pactado.

5.2 EL CONTRATO DE FLETAMENTO.

Se diferencian dos tipos distintos de contrato de fletamento: el de fletamento por tiempo (Anexo 10) y el de fletamento por viaje (anexo 11).

A) Fletamento por tiempo.⁴¹

Tiene por objeto la navegación durante un tiempo determinado, a cambio de un precio, que recibe el nombre de flete. El fletante ofrece el buque para la navegación y el fletador contrata tal servicio, dictando las instrucciones oportunas al fletante. La actividad a la que se obliga el fletante consiste, como he indicado, en la navegación, siendo ésta el objeto del contrato (diferencia que permite distinguir esta figura tanto del arrendamiento, en el cual el objeto del contrato es el buque; como del transporte, pues su objeto es el

⁴⁰ PETIT LAVALL, M^a-V., en *estudios de derecho marítimo*, GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., (DIR), Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor, 2012, pp. 576-583.

⁴¹ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., pp.136-141.

traslado de mercancías). La consideración de la navegación como objeto del contrato responde a una visión particular y propia de una corriente doctrinal, de la que forma parte el profesor Arroyo, que entiende el concepto de navegación en un sentido muy amplio, abarcando actividades dispares como pueden ser la pesca, el tendido de cables submarinos, la exploración y el explotación del fondo marino, etc. Dicha doctrina, convive con otra, la mayoritaria, que identifica el fletamento directamente con el transporte⁴².

Otra característica fundamental es el hecho de fijar la duración del contrato, de tal forma que pasado el tiempo convenido el contrato finaliza. La explotación del buque se realiza sin interrupciones temporales, de forma continuada, siendo el factor tiempo el que determina el flete (calculado en unidades temporales).

Respecto de las obligaciones de las partes:

- Del fletante: a) la navegabilidad del buque de forma ininterrumpida, durante todo el tiempo que se haya pactado en el contrato. b) mantener el buque en buen estado permanentemente, no solo durante un determinado viaje. En caso de existir alguna avería debe repararla inmediatamente, recuperando la navegabilidad del buque. En caso de que el buque no esté en condiciones favorables para realizar sus funciones, es posible que el fletante no reciba el flete durante el intervalo de tiempo en que el buque está inutilizado. c) Debe poner a la tripulación y al capitán al servicio del fletador, lo que significa la cesión de las funciones comerciales (que, por el contrario, mantiene el fletante en el fletamento por viaje), sin embargo, sigue conservando las funciones náuticas. Existe pues, un reparto de funciones, y por tanto de responsabilidades, entre fletante y fletador. d) Realizar el viaje con la mayor rapidez, presto y dispuesto para zarpar y regresar en el menor tiempo posible. e) tiene un fuerte deber de colaboración, consistente en prestar su servicio sin entorpecer lo más mínimo el trabajo del fletador.

- Del fletador: Son las mismas que posee el arrendatario en el contrato de arrendamiento. a) la obligación básica está constituida por abonar el flete al fletante, que, como antes se ha indicado, se calcula en función del tiempo que se haya navegado. b) emplear el buque de acuerdo con las actividades pactadas. Tal obligación se vincula con garantizar la seguridad y buen estado del buque (Emprender viajes seguros y cargar mercancías que no ponga en peligro el barco). c) restituir el buque al fletante en las mismas condiciones que al inicio del contrato, sin considerar el desgaste sufrido por su uso normal.

B) El fletamento por viaje.

Al igual que ocurre con el fletamento por tiempo, en el fletamento por viaje existen posturas doctrinales divergentes acerca del concepto de fletamento por viaje. La doctrina mayoritaria lo define como un contrato mediante el cual el fletante se compromete con el fletador, a cambio del flete pactado, a transportar unas mercancías. En sentido opuesto,

⁴² Así, por ejemplo SIERRA NOGUERO, E., *el contrato de fletamento por viaje*, publicaciones del real colegio de España, 2002, p. 41.

otro sector doctrinal, el minoritario, lo define como un contrato mediante el cual el fletante pone a disposición del fletador un buque en condiciones de navegabilidad para realizar un determinado viaje, a cambio, claro, está, de un precio. La diferencia entre ambos planteamientos radica en la finalidad última del contrato: la doctrina mayoritaria entiende que es el transporte y la minoritaria afirma que es la realización de un viaje, que engloba múltiples actividades como la investigación, la lucha contra la contaminación o la pesca, aunque, es cierto que lo más habitual en la práctica es el transporte⁴³.

Fletante, fletador y, en algunos casos, consignatario constituyen los elementos personales del fletamento por viaje⁴⁴. El fletante es el encargado de poner a disposición un buque en condiciones de navegabilidad y realizar el viaje encargado, de modo que se trata de una obligación de resultado. Éste dispone de la gestión náutica (que ya conservaba en el fletamento por tiempo) y además de la gestión comercial (que en el fletamento por tiempo le correspondía al fletador). El fletador es el que contrata el viaje con el fletante, obligándose a pagar el flete y, si se trata de un transporte de mercancías (que será lo más habitual), se compromete a entregar los bienes en un determinado puerto. Es necesario apuntar que, al ser habitual el transporte de mercancías, será frecuente encontrar en la relación contractual una parte más, referida a la persona del consignatario o destinatario de los bienes transportados.

Los elementos materiales del contrato son, para el profesor Arroyo⁴⁵: el buque, el viaje y el flete. a) el buque es, obviamente, un elemento imprescindible que debe reunir los requisitos oportunos para una efectiva navegación. En los contratos de fletamento, por su habitual finalidad de transporte, suele pactarse el uso de un buque concreto y determinado o, al menos, que reúna unas características específicas. El derecho español exige que consten en el contrato, al margen de lo que las partes acuerden a mayores, la clase del buque, su nombre y porte, así como su pabellón y puerto de matrícula. b) el viaje es un elemento característico del fletamento por viaje, que, sin embargo, no lo es en el fletamento por tiempo. En éste último el fletante se obliga a navegar, mientras que en el primero, además de tal obligación, requiere la realización de un concreto viaje que ordena el fletador. Existen pólizas que únicamente sirven para determinadas zonas geográficas, ilustrando la enorme especialización de la materia (ejemplos de ello son la póliza Centrocon para el transporte de cereal desde Argentina hasta Europa o la póliza Polcoalvoy para el carbón procedente de Polonia). c) Respecto del flete, decir que se trata de la contraprestación por efectuar el viaje. Se calculará generalmente en función de las mercancías transportadas (peso, espacio ocupado, etc.), aunque no existe óbice para establecerlo por otros criterios. No puedo ignorar señalar que la doctrina mayoritaria (como consecuencia de considerar objeto de fletamento el transporte y no el viaje) incluye, además, otros elementos materiales como: las mercancías, los puertos y muelles de carga y descarga, la ruta marítima, etc.⁴⁶

Antes de finalizar el análisis del presente contrato, se antoja imprescindible estudiar las

⁴³ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., p.141.

⁴⁴ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., p.143.

⁴⁵ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., p.143-144.

⁴⁶ SIERRA NOGUERO, E., *el contrato de fletamento por viaje*, cit., p. 115

obligaciones de cada una de las partes⁴⁷

- Del fletante: a) Poner a disposición del fletador un buque en condiciones para la navegación. Dicha obligación no ha de entenderse en el mismo sentido que en el arrendamiento, pues en este caso, “poner a disposición” no se concibe como transmitir el uso y disfrute al fletador, sino, como proporcionar un barco con los requisitos necesarios para realizar el viaje encomendado (Si el barco proporcionado deviene inservible el fletante deberá facilitar otro, que correrá a su cargo). Tampoco supone la atribución de las gestiones comerciales al fletador (como en el fletamento por tiempo). b) Realizar el viaje convenido. Se perfila como una obligación de resultado, de modo que hasta que no llegue al destino señalado por el fletador no habrá concluido su obligación. El viaje ha de realizarse en el tiempo pactado y siguiendo la ruta marcada. c) Una vez más, si se equipara el fletamento al transporte, se deducirán más obligaciones para el fletante. Se suelen ordenar cronológicamente, clasificándolas en obligaciones antes de iniciar el viaje, (incluye la presentación del buque en el puerto de carga, la comunicación del aviso de disponibilidad para iniciar las operaciones portuarias, la inmovilización del buque, la recepción de las mercancías, o la partida hacia el destino en un tiempo razonable), obligaciones durante el viaje (como tomar la ruta pactada o razonable o mantener la ruta sin desviarse de ella) y obligaciones a la llegada a destino (comprende la obligación de entrega de las mercancías al fletador o al destinatario)⁴⁸.

- Del fletador: a) su obligación principal consiste en el pago del flete al fletante. Su importe se fija, como se señaló arriba, generalmente en función de las mercancías, pero también puede establecerse en relación al navío prestado. Como indica el profesor Sierra Noguero⁴⁹, el Código de Comercio no aclara quién ha de pagar el precio, ya que en ocasiones correrá a cargo del destinatario de los bienes transportados y en otras a cargo del fletador, por ser quien contrata con el fletante; incluso se recoge la posibilidad de que sea un tercero distinto del deudor, con interés y legitimación suficiente, quien realice el pago. Jurisprudencialmente se ha establecido que ante la falta de estipulación concreta en el contrato, la obligación le corresponde al fletador. Legitimado para el cobro estará el propio fletante, así como sus representantes como puede ser el Capitán.

C) Otras modalidades de fletamento que pueden aparecer en el caso⁵⁰.

Se trata de señalar aquí, aunque sea de forma muy concisa, otros contratos de fletamento que pueden darse en el supuesto de hecho, que son distintos a los antes explicados.

En primer lugar, el fletamento por viajes consecutivos: El fletante se obliga frente al fletador a efectuar una serie de viajes encadenados que ya han sido pactados, o a ejecutar todos los que pueda dentro de un intervalo de tiempo señalado. Se plasma en un solo contrato,

⁴⁷ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., pp.145-146.

⁴⁸ SIERRA NOGUERO, E., *el contrato de fletamento por viaje*, cit., p. 196.

⁴⁹ SIERRA NOGUERO, E., *el contrato de fletamento por viaje*, cit., pp.258-262.

⁵⁰ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., pp. 149-150.

sin tener que realizar uno por cada viaje.

En segundo lugar, el fletamento por viaje redondo: Se trata de un viaje de ida y vuelta, puesto que el fletante debe regresar al mismo puerto desde el que zarpó. En realidad, se trata de un subtipo de fletamento por tiempo. La diferencia es que en el de viaje redondo las partes no señalan la duración del contrato, sino que es un plazo indeterminado, que durará lo que tarde el fletante en efectuar el viaje completo.

En tercer lugar, el contrato de tonelaje: Contrato en el que las partes pactan el volumen de mercancías que transportará el fletante (o al menos el método por el que se determinará su cantidad), en el plazo previsto y tras el número de viajes que convengan. El precio que deberá abonar el fletador se calcula en función del peso o volumen de las mercancías.

Por último lugar, el fletamento por contenedor: Es un subtipo de fletamento desarrollado modernamente, vinculado con grandes buques portacontenedores. En el contrato se pacta el número concreto de contenedores que el fletador necesite alquilar (la unidad de medición es el slot, que se corresponde con el espacio que alberga un contenedor), de tal forma que lo que se contrata no es el buque en sí mismo, sino una espacio delimitado en él.

5.3 EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO⁵¹.

El presente contrato (anexo 12) se caracteriza por el traslado de mercancías de un lugar a otro, por parte del porteador, a cambio de un determinado precio (flete). El transporte marítimo de mercancías se formaliza generalmente por medio de un documento, que recibe el nombre de conocimiento de embarque. (Es igualmente posible, que dicho contrato se documente por medio de póliza de fletamento).

En el ordenamiento jurídico español este contrato es objeto de una doble regulación. Por una banda obedece a lo dispuesto por la Ley de 22 de diciembre de 1949 (por la que se incorporan a nuestro derecho el Convenio de Bruselas de 1924, modificada por los protocolos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979), que únicamente será de aplicación si concurren los siguientes requisitos⁵²: 1) que sea un transporte internacional de mercancías (por tanto, no queda incluido el de personas). 2) que se produzcan entre puertos de distintos Estados, siendo al menos uno de ellos un estado firmante del Convenio. 3) Debe documentarse por medio de conocimiento de embarque y nunca por medio de póliza de fletamento. 4) También es de aplicación si las partes contratantes así lo acuerdan. Por la otra banda, el transporte marítimo de mercancías queda regulado las disposiciones del Código de Comercio español, que en su mayoría son de carácter dispositivo, frente a la imperatividad de las normas de la mentada ley de 1949.

En este momento, deviene necesario ampliar el estudio sobre el conocimiento de embarque dada su importancia. Son varias las funciones que se le atribuyen: 1) documento

⁵¹ SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., en *Instituciones de Derecho Mercantil*, Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pp. 715-728.

⁵² ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., p. 152.

del contrato, en el que se documenta el pacto entre las partes. 2) Recibo de entrega de las mercancías. Sirve como prueba de la realización del cargamento en el buque, pues en él se especifica quienes son los elementos personales del contrato, los datos del buque, el flete, y una descripción amplia de las mercancías. 3) Funciona a su vez como título valor, mediante el cual se puede disponer de las mercancías, al quedar representadas en él. En consecuencia, también pueden garantizarse obligaciones. En relación con lo anterior, el conocimiento de embarque constará de cuatro copias, firmadas por el capitán del buque, que serán entregadas del siguiente modo: una para el naviero, una para el capitán, una para el cargador y otra para el destinatario.

Respecto de las obligaciones de las partes:

- Del porteador. Sus obligaciones principales son la de transportar las mercancías a bordo del buque y su custodia. A su vez, tiene otras de carácter secundario como: a) mantener el buque en estado de navegabilidad. Estimo oportuno, en vista de que en el caso planteado el Pobre Mitrofán se destina al transporte de productos congelados, señalar que, como dice el profesor Sánchez-Calero⁵³, tal obligación incluye el deber de que el buque posea un adecuado sistema de refrigeración, manteniendo los aparatos frigoríficos en buen estado. b) Debe seguir la ruta trazada o prevista en el contrato, pudiendo desviarse únicamente por un motivo razonable. c) En caso de que así se haya pactado, descargar las mercancías transportadas con los medios propios del buque. d) Entregar las mercancías al destinatario (no tiene por qué conllevar la descarga, puede realizarse a bordo del propio barco).

- Del cargador. a) Le corresponde como obligación principal la de pagar el precio del transporte (en este contrato también recibe el nombre de flete). b) A su vez, el cargador debe entregar las mercancías al porteador, para su transporte, al costado o a bordo del buque (según lo que indique el contrato). c) Por último, en caso de que el cargador sea la misma persona que el destinatario, deberá recoger las mercancías cuando lleguen al puerto de destino.

Para finalizar con este contrato, señalar simplemente que el porteador puede carecer de responsabilidad en los casos fortuitos, de fuerza mayor, por acciones del cargador o destinatario o por el vicio existente en la propia mercancía. En el mismo sentido, el porteador no responde de las faltas náuticas de sus dependientes, aunque sí de las faltas comerciales. Con todo, en los casos en que el porteador sí sea responsable y no medie dolo, queda limitada su responsabilidad, por lo que deberá abonar una parte de la deuda.

5.4 DISTINCIÓN ENTRE ESTAS TRES FIGURAS AFINES.

Tomando como referencia los estudios del profesor Arroyo, puede solventarse, de forma más sencilla, la distinción entre estas figuras tan similares.

⁵³ SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., en *Instituciones de Derecho Mercantil*, Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor, 2013, p. 718.

En primer lugar, pueden diferenciarse en función del objeto del contrato: el arrendamiento tiene por objeto el buque, que puede estar armado o no, cediendo su uso al arrendatario. El fletamento tiene por objeto la navegación, (que puede ser por un tiempo o para realizar un viaje), que engloba distintas actividades; y el objeto de contrato de transporte es el traslado de mercancías.

En segundo lugar, y cuestión vital, es la referida a la responsabilidad de las partes (cuestión ligada con el siguiente y último informe): En el caso del arrendamiento, toda la responsabilidad recae sobre el arrendatario, que asume la condición de naviero al subrogarse en la posición del arrendador, respondiendo de todas las consecuencias de la explotación marítima; en el fletamento, la gestión náutica siempre recae sobre el fletante, que es el naviero, y por tanto le corresponde a él asumir la responsabilidad (cabe precisar, que en la modalidad de fletamento por tiempo, las gestiones comerciales no son asumidas por éste); y en el caso del contrato de transporte, la responsabilidad no recae sobre el arrendatario, sino que, de forma general, recaerá sobre porteador (salvo en los citados supuestos de limitación y exoneración).

5.5 EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO⁵⁴.

Este contrato (Anexo 13) marítimo se concibe como una modalidad del contrato de seguro con el que asegurar los grandes riesgos asociados a la navegación. Pretende cubrir los bienes objeto de transporte, los medios empleados para tal actividad o la responsabilidad del naviero. De un modo más preciso, podemos definirlo como aquel contrato por el que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, a cambio de un precio (prima), por los daños que los intereses asegurados sufran⁵⁵.

En relación con los tipos de contrato marítimo, pueden establecerse dos clasificaciones diferentes; en función del riesgo asegurado o en función de la duración del contrato. En función del riesgo asegurado se subdividen en: seguro de cascos (el bien asegurado es el buque), seguro de facultades (asegura las mercancías), seguro sobre el flete y beneficios esperados y seguro de responsabilidad civil del naviero. En función de la duración del contrato: seguro por tiempo o por viaje.

En cuanto a la póliza, se configura como un requisito constitutivo para la existencia del contrato. Es un requisito para que resulte válido, su función no es probar la existencia del contrato, como pasa con el conocimiento de embarque. El dato básico que debe contener toda póliza es el nombre del asegurado (pudiendo ser la propia parte contratante o un tercero que será el beneficiario).

El interés asegurado es el objeto del contrato del seguro. Se trata de la relación económica entre el asegurado y el bien. Una vez conocido el concepto, es posible la enumeración de los intereses asegurables: a) el buque, comprendiendo todos los elementos y aparejos que lo configuran como buque armado. b) las mercancías, que deberán constar de forma

⁵⁴ SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., en *Instituciones de Derecho Mercantil*, cit. pp. 749-763.

⁵⁵ Definición dada por el profesor Arroyo en, ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., pp.145-146.

individualizada y no en su conjunto. c) el beneficio esperado por las ventas de las mercancías que han sido transportadas. d) el flete, que puede ser interés asegurable tanto para el fletador como para el fletante. e) las deudas nacidas fruto de la navegación marítima, tales como los gastos de avería común o el resarcimiento de la responsabilidad civil.

El riesgo se define como la posibilidad de que se produzca un daño sobre el interés asegurado. Respecto de este elemento, rige el principio de universalidad de riesgo, en virtud del cual, el asegurado queda protegido contra un conjunto riesgos (varada o empeño del buque, temporal, naufragio, abordaje fortuito, echazón, fuego o explosión, riesgos de guerra, etc.)

Por último, me referiré a las obligaciones de las partes contratantes:

- Respecto del tomador del seguro. a) su obligación fundamental consiste en el pago de la prima indicada en la póliza. La prima es indivisible y ha de pagarse de forma anticipada, excepto en el caso de viajes redondos. b) comunicar al asegurador las circunstancias que influyan sobre los riesgos asegurados. c) comunicar el siniestro. d) Además otras como⁵⁶: valorar con precisión y de forma completa los intereses objeto del seguro, comunicar al asegurador el resto de seguros contratados respecto del interés que se asegura, comunicar las circunstancias del accidente, actuar diligentemente para disminuir el daño o requerir la intervención de peritos para evaluar el siniestro.

- Respecto del asegurador. Se concreta en pagar la indemnización que corresponda una vez que se ha producido el daño asegurado. Puede realizarse por dos procedimientos distintos, que son a elección del asegurado: la liquidación por avería y la liquidación por abandono. 1) La liquidación por avería, busca obtener una indemnización que cubra el daño producido. Consta de dos parámetros que son la cuantía del daño (si el daño es total, la cuantía del daño es igual al valor del interés; si el daño es parcial, obviamente solo cubrirá la parte afectada) y la cuantía de la indemnización, que determinada por el valor del interés y la suma que ha sido asegurada. Para tener derecho a esta indemnización debe quedar probada el daño sufrido. 2) En la liquidación por abandono, el asegurado transmite la propiedad de los bienes que han sufrido el daño y a cambio recibe la indemnización que haya sido pactada con el asegurador. En este caso no se valora el daño provocado.

5.6 OTROS POSIBLES CONTRATOS AUXILIARES.

-Contrato de remolque⁵⁷. Por medio de este contrato, el naviero desplaza un buque mediante la tracción de otro, a cambio de un precio. Puede abarcar tres tipos de actividades diferentes: la maniobra, el transporte y la seguridad. El remolcador, usando un buque y aprovechándose de la fuerza de tracción, mueve el barco de la otra parte hasta llegar al destino. El remolque es una actividad habitual en los puertos para facilitar la maniobra de entrada de los navíos, que por las condiciones de su propulsión no resultan ser tan manejables. Existen dos clases: el remolque-maniobra, que tiene como finalidad obtener un resultado y

⁵⁶ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., p.176.

⁵⁷ ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, cit., p.166-167.

el remolque-transporte, que se emplea para el desplazamiento del elemento remolcado.

-Contrato de practica⁵⁸. Puede definirse como aquel contrato, en virtud del cual, el práctico ofrece consejo y asesoramiento al capitán del buque, con el fin de facilitarle la entrada en un determinado puerto. El práctico conoce perfectamente las condiciones de navegación en el puerto, favoreciendo la seguridad en el mismo. Se trata de un servicio portuario contratado por el Capitán, en nombre del naviero, cuando las circunstancias del puerto así lo aconsejen. Conviene recalcar que el práctico no maneja el buque, sino que tan solo aconseja al Capitán

-Contrato de carga y descarga⁵⁹. Se configura como un arrendamiento de obra, para cargar y descargar las mercancías transportadas a bordo del barco. La carga y descarga pueden ser contratadas por el naviero, por el cargador o por el fletador, si bien, la responsabilidad recae siempre sobre el naviero. Con todo, el capitán tiene un deber de vigilancia durante la actividad, siendo responsable de los daños producidos por su culpa o negligencia. Íntimamente vinculado con esta operación, está la estiba y desestiba, consistente en la colocación ordenada de las mercancías en el interior del buque. En los contratos de fletamento suele ser por cuenta del fletador y en los contratos de transporte por cuenta del porteador (Del mismo modo que en la carga y descarga, el capitán tiene un deber de vigilancia durante su realización).

En resumen, dado que no pueden darse de forma simultánea, solo es posible la existencia de uno de estos tres contratos: el de arrendamiento, el de fletamento o el de transporte. A mi juicio, el que más parece encajar en el supuesto descrito es el de arrendamiento. Mi fundamentación se basa en que al ser la empresa Sousa-Holstein una sociedad dedicada a las conservas y congelados, deduzco que tal actividad es desarrollada de forma continuada, durante todo el tiempo que el empresario quiera (o la economía de la sociedad lo permita) y no durante un momento concreto ya predeterminado. Por tanto, la necesidad de distribuir todas las mercancías producidas no es algo eventual o casual, sino que es una necesidad perpetua y constante. Ni el fletamento, ni mucho menos el contrato de transporte se configuran como contratos con una duración tan larga, que casi resulta indeterminada, sin embargo esta duración si puede ser pactada en el contrato de arrendamiento. Asimismo, compatible con éste último contrato, son el de seguro marítimo y el de practica o el de remolque.

⁵⁸ SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., en *Instituciones de Derecho Mercantil*, cit. pp. 731 y 732.

⁵⁹ SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., en *Instituciones de Derecho Mercantil*, cit. p.733.

6.- INFORME RAZONADO EN EL QUE SE ANALIZA PORMENORIZADAMENTE LA RESPONSABILIDAD QUE PUDIERA TENER EL SR. SILVESTRE-HOLMS, EN SU CONDICIÓN DE ADMINISTRADOR DE LA EMPRESA CONSERVAS Y CONGELADOS SOUSA-HOLSTEIN, S. A.

En este último informe conviene analizar múltiples cuestiones, que van, desde el análisis de la detención del Sr. Silvestre-Holms, hasta el estudio de la responsabilidad penal, societaria y tributaria del mismo, sin olvidar tratar el régimen de incompatibilidades de los Senadores y Diputados de las Cortes Generales.

6.1 EN CUANTO A LA POSIBLE RESPONSABILIDAD PENAL.

Antes de entrar a analizar los posibles delitos en los que puede incurrir el sr. Silvestre-Holms, es preciso apuntar que para determinar su responsabilidad penal habrá que basarse principalmente en la existencia de dolo o imprudencia y de forma secundaria del contrato de explotación del buque que se haya firmado.

Como regla general, para que el administrador pueda ser detenido y condenado, éste deberá haber cometido o participado de forma consciente y voluntaria (características del dolo) en algún ilícito penal o por impudencia cuando así lo prevea la ley (art. 12 CP). Como excepción a esta norma general, es posible que el administrador sea responsable penalmente como consecuencia de una acción omisiva (y por tanto no solo activa), es decir, podrá cometer un delito igualmente, si por medio de una ley o un contrato adquiere una posición de garante que le obligue a evitar la comisión del ilícito penal, si bien, la jurisprudencia ha precisado que no tiene la obligación de investigar o comprobar que sus subordinados cometan delitos, simplemente que en caso de tener tal información deberá actuar para evitarla⁶⁰. Al determinar en el informe anterior que existe un contrato de arrendamiento de buque, el Sr. Silvestre-Holms sí asume tal posición de garante, al subrogarse en la posición del arrendador y adquirir la condición de naviero.

En otro orden de consideraciones, cabe precisar que la sociedad anónima Sousa-Holstein también puede ser penalmente responsable a tenor del art. 31 bis del CP. Básicamente el precepto señala que la persona jurídica tendrá responsabilidad penal cuando sea utilizada con el fin de cometer un delito, por sus representantes o administradores. Ello no obsta, obviamente, para que el administrador responda también del delito cometido a través del entramado jurídico de la empresa, como así lo contempla el art. 31 CP.

Por tanto, teniendo en cuenta lo arriba expuesto, doy por zanjada la cuestión sobre la responsabilidad del sr. Silvestre-Holms, que será igualmente responsable independientemente del delito que exista. A continuación expongo los delitos que pueden

⁶⁰ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, ROJO, A. / BELTRÁN, E., (Dir.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp.376-378.

aparecer el supuesto de hecho:

A) Del posible delito de contrabando.

Como se indicó en el primero de los informes, la hecho descrito en el caso encaja con el hecho ilícito del art. 2.3 b) de la Ley Orgánica 12/1995 de represión del contrabando. A pesar de ello, tal conducta nunca será constitutiva de delito, pues el valor del tabaco encontrado en el buque Pobre Mitrofán no supera los 15.000€, de tal manera que constituye una infracción administrativa del art. 11.1 de la ley de contrabando, que lleva aparejada una determinada sanción económica (Para el examen y determinación del tipo delictivo, sanción aparejada y demás, me remito a lo dispuesto en el informe 2.2 de este trabajo).

En el caso de que sí fuese delito (Reitero que en nuestro supuesto no lo es), el Sr. Silvestre-Holms, será responsable a efectos penales si su actuación es dolosa, ya sea realizada de forma personal o por medio de la empresa (en este último caso, también será responsable la sociedad); o en este caso, al regularse expresamente en el art. 2.5 de la ley de contrabando, también si media imprudencia grave.

B) Del posible delito de tráfico ilícito y su diferenciación con la trata⁶¹

La posible existencia de este delito se deriva de las alegaciones efectuadas por los tripulantes cuando fueron detenidos.

Hoy en día tráfico ilícito, tráfico ilegal e inmigración clandestina son sinónimos. El Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire (que complementa la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional) lo define como “la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material.

En nuestro ordenamiento jurídico se regula el tipo básico en el art. 318 bis CP, mientras que en el segundo apartado se recoge el tipo cualificado, caracterizado por la existencia de lucro, violencia, intimidación, engaño, abuso de situación de superioridad, especial vulneración de la víctima (como menores) o riesgo para la vida e integridad física.

Se trata de un delito que atenta contra las normas sobre inmigración del Estado y no sobre las personas, por eso el bien jurídico protegido es el control de flujos migratorios del Estado. Consecuentemente, los migrantes que intentan entrar en el país no son reputados víctimas del delito (En España solo incurrirán en infracción administrativa).

En ocasiones, pueden surgir dudas para diferenciar el tráfico ilícito de la trata de personas (delito regulado en el art. 177 bis CP). Ésta última consiste en la captación, traslado o recepción de personas, mediante el empleo de violencia, intimidación, engaño, abuso de superioridad o vulnerabilidad de la víctima, para su posterior explotación laboral, sexual, esclavitud, etc. Una diferencia clara es que el sujeto que intenta entrar ilegalmente (tráfico

⁶¹ FERRO VEIGA, J.M., *Human trafficking e inmigración irregular (smuggling)*, Formación Alcalá, Jaén, 2012, pp. 23-26.

ilegal) presta su consentimiento válido, mientras que el de la trata no. Otra diferencia fundamental (que en el caso no se puede percibir) es que el objeto de la trata (captación y traslado para la explotación) continúa tras la llegada al estado, sin embargo, el tráfico ilegal se termina una vez pasada la frontera (ya no hay más relación con aquel que le facilita la entrada).

En conclusión, atendiendo a los hechos relatados, considero que el Sr. Silvestre-Holms es penalmente responsable de un delito de tráfico ilegal de migrantes puesto que, bajo mi punto de vista, ayuda a entrar en España a alguno, o a algunos, de los tripulantes del Pobre Mitrofán, valiéndose del buque empleado por la sociedad y de su condición de administrador. Mi fundamentación recae sobre el hecho de que, como apunta el profesor Ferro Veiga⁶², las víctimas de trata son mucho más fáciles de identificar, puesto que son sometidas a abusos que requieren de una debida atención nada más ser liberadas. Es sin duda significativo, que los tripulantes, en caso de existir un delito de trata, no alegasen haber sufrido tal abuso, o ni tan siquiera haber necesitado atención médica (al menos nada de eso figura en los hechos narrados). Sin embargo, sí encaja en nuestro supuesto de hecho la existencia de un delito de tráfico ilegal, pues el Sr. Silvestre-Holms se aprovecha de la actividad de transporte de conservas con destino a España, para facilitar la entrada de los inmigrantes en España. Por tanto, será responsable penalmente de un delito de tráfico ilegal.

C) De los posible delitos contra los derechos de los trabajadores

Existe la posibilidad, aunque mucho menor, de que existan delitos del Título XV del CP, más concretamente los regulados por el art. 312 y 313.

El art. 312.1 CP estipula que los que trafiquen con mano de obra serán condenados a prisión de dos a cinco años. En la primera parte del art. 312.2 CP se dispone que serán igualmente condenados los que capten a personas ofreciéndoles unas condiciones laborales que realmente son falsas o engañosas.

Finalmente, el art. 313 de nuestro Código Penal advierte que se considera un delito favorecer la inmigración simulando para ello un contrato de trabajo o por un medio de un engaño similar.

Tomando como referencia las declaraciones del patrón (declara que todos los detenidos eran tripulantes del barco y que, por tanto, todos ellos realizaban distintas labores a bordo) podría existir alguno de estos tres delitos mencionados. El Sr. Silvestre-Holms única y exclusivamente tendría responsabilidad penal en caso de que tuviese asignadas funciones de contratación de la tripulación, que efectivamente sí tiene, al existir un contrato de arrendamiento de buque (por ejemplo no tendría en el caso de existir un contrato de transporte o uno de fletamento).

⁶² FERRO VEIGA, J.M., *Human trafficking e inmigración irregular (smuggling)*, cit., p. 42.

6.2 DE LA DETENCIÓN DEL SR. SILVESTRE-HOLMS EN SU CONDICIÓN DE SENADOR DE LAS CORTES GENERALES⁶³.

A modo de instrucción, antes de analizar la detención del señor Silvestre-Holms, es oportuno estudiar el régimen de incompatibilidades al que está sometido éste, dada su condición de Senador de las Cortes Generales. El régimen de incompatibilidades de Senadores y Diputados se desarrolla en la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General. El art. 157.1 de la LOREG comienza por establecer, como regla general, que la función de parlamentario requiere dedicación absoluta y por tanto, son incompatibles con dicho cargo aquellos trabajos, ya sean públicos o privados, que reporten cualquier tipo de retribución. En el mismo sentido, el art. 159.1 prohíbe que los parlamentarios realicen actividades privadas, vetando especialmente las del art. 159.2⁶⁴. Sin embargo, suponen una excepción a esta regla general y en consecuencia actividades sí compatibles, las de: administración del patrimonio personal y familiar; las de producción, creación y publicación de obras objeto de propiedad intelectual; y por último, todas aquellas que hayan sido autorizadas por la Comisión de la Cámara correspondiente (art. 159.3 c) de la LOREG). En ningún caso podrán autorizarse las actividades recogidas en el art. 159.2. En conclusión y en aplicación al caso, los cargos de Senador de las Cortes Generales y administrador de la sociedad Sousa-Holstein S.A, desempeñados por el Sr. Silvestre-Holms, son incompatibles entre sí tal y como sanciona el art. 159.1 de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General. Como resultado, el Sr, Silvestre-Holms debe decidir ejercer un cargo u otro (art.160.3 de la LOREG).

Llegado este punto, es preciso iniciar el análisis de la detención del Sr. Silvestre-Holms, teniendo en cuenta su condición de Senador de las Cortes Generales del Reino de España.

Como consecuencia de ocupar el cargo de Senador o Diputado se adquieren unas prerrogativas que están unidos a dicho puesto, cuyo único fin es asegurar la efectiva actividad parlamentaria desarrollada en las Cámaras. Los Diputados y Senadores de las Cortes Generales, por mandato constitucional del art. 71 CE, gozan de inviolabilidad (art. 71.1 CE y 21 del Reglamento del Senado), inmunidad (art. 71.2 CE y 22 del Reglamento del Senado) y aforamiento (art.71.3 CE y atribución específica en el art. 57 LOPJ). Las tres prerrogativas tienen significados diferentes.

En primer lugar, la inviolabilidad garantiza que el sr. Silvestre-Holms no pueda ser procesado a causa de las opiniones manifestadas ni por las votaciones que realice como consecuencia de su cargo. La inviolabilidad perdura aun después de finalizar el período de su mandato.

⁶³ Sinopsis del art. 71 CE efectuado en la página web del congreso de los diputados. <http://www.congreso.es/consti/constitucion/indice/sinopsis/sinopsis.jsp?art=71&tipo=2>

⁶⁴ El art. 159.2 enumera una lista de actividades que nunca podrán ser compatibles con el cargo de Diputado o Senador de las Cortes Generales, entre las cuales están: las de gestión, defensa, dirección o asesoramiento de Organismo o Empresas públicas, ya sean estatales, autonómicas o locales cuando tengan relación con servicios públicos o subvenciones; las de contratación de obras, servicios o suministros en las que se emplee caudal público, ya sea estatal, autonómica o local; la dirección o asesoramiento de Empresas o Sociedades arrendatarias o administradoras de monopolios, etc.

En segundo lugar, la inmunidad significa una protección frente a posibles detenciones, que restringen la libertad de movimiento del senador, y por ende, el ejercicio de su labor parlamentaria. Únicamente podrán ser detenidos en caso de flagrante delito y siempre con la condición de que se obtenga la aprobación de la Cámara correspondiente para poder ser procesado (por medio del suplicatorio). La inmunidad opera independientemente de que el delito se haya cometido durante el ejercicio de las funciones del concreto senador o diputado, de lo contrario, la protección quedaría desvirtuada al interrumpir el normal ejercicio político realizado en las Cortes. La inmunidad puede subdividirse en dos derechos⁶⁵: 1) imposibilidad de detención sin ningún límite, salvo en caso de delito flagrante (de modo que solo podrá procederse a la detención cuando el parlamentario sea sorprendido realizando el ilícito penal). En caso, la detención deberá comunicarse inmediatamente al presidente del Senado. 2) imposibilidad de ser procesado, que tiene como excepción la autorización de la Cámara correspondiente (en este caso el Senado). De no conceder la autorización habrá que esperar a que finalice su mandato para poder procesarlo, de modo que la inmunidad no opera durante toda la vida del senador, sino durante el ejercicio de su cargo. Su finalidad es evitar que por medio de artimañas se altere el funcionamiento y equilibrio parlamentario durante las sesiones de las Cámaras.

En tercer lugar, el aforamiento supone que el delito por el que se enjuicia, siempre sea conocido por un mismo tribunal, ya estipulado en un momento anterior. Concretamente se trata del Tribunal Supremo, como así lo ordena el 71.3 CE y el 57 de la LOPJ al indicar que conocerá de las cuestiones penales contra los parlamentarios. Esta prerrogativa está vinculada con el derecho fundamental del art. 24.2 Ce de derecho al Juez ordinario predeterminado por Ley.

En vista de todo lo aquí expuesto, concluyo que, puesto que no hay flagrante delito ni consta que se haya solicitado el suplicatorio, el sr. Silvestre-Holms no podría haber sido detenido.

6.3 RESPONSABILIDAD SOCIETARIA.

En este apartado, se evaluará la posible existencia de responsabilidad del sr. Silvestre-Holms para con la empresa Sousa-Holstein, de la que es administrador.

Como consecuencia directa de ostentar tal cargo, el sr. Silvestre-Holms tiene atribuidos unos deberes comunes a todo administrador. Tales obligaciones pueden englobarse en una sola, la de fidelidad⁶⁶ con la sociedad. El deber de fidelidad supone que el administrador debe ejercer cada una de sus tareas con la finalidad de satisfacer los intereses de la empresa, sin servirse de ella para alcanzar fines personales. La Ley de Sociedades de Capital (aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio) recoge el deber de fidelidad en el art. 226 al disponer que los administradores desempeñarán el cargo en defensa del “interés social,

⁶⁵ Documento de la revista online de la Universidad Autónoma de Madrid, sobre los privilegios parlamentarios. <http://www.uam.es/otros/roed/docs/espigado3.2013.pdf>

⁶⁶ORIO LLEBOT, J., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, cit., pp.24-26.

entendido como el interés de la sociedad”.

Los principales deberes con los que debe cumplir el administrador son: el deber de diligente administración (art. 225 de la LSC) y el deber de lealtad (art. 226 de la LSC). Ambos recogen de forma general las obligaciones con las que debe cumplir el administrador, sin efectuar una profusa lista de actuaciones exigibles por la sociedad, puesto que sería prácticamente imposible recogerlas todas.

A) El deber de diligente administración⁶⁷.

Regulado en el art. 225 de la LSC, se configura como el deber de actuar como un “ordenado empresario” y de informarse adecuadamente sobre la “marcha de la sociedad”. Al establecer una definición tan general, lo que se busca es que el administrador actúe diligentemente en cada una de sus ocupaciones diarias y no solo en determinados actos. Se trata de que desempeñe su cargo mediante un modelo de conducta general y no específico.

El deber de diligencia puede desdoblarse en obligaciones más específicas, como puede ser el deber de ejercer el cargo, el deber de informarse o el deber de imparcialidad. Dado el supuesto planteado, son las dos últimas las únicas que merecen ser desarrolladas:

- El deber de informarse. Es una de las manifestaciones del deber de diligencia. Resulta ser fundamental a la hora de adoptar acuerdos y tomar decisiones que redunden en interés de la empresa. Tal deber no supone para el administrador procurar obtener toda la información posible, no se trata de almacenar datos, sino de estar al corriente de las circunstancias que afectan a la sociedad.
- El deber de imparcialidad. Mediante la imposición de este deber se persigue que el administrador ejerza sus funciones sin procurar satisfacer sus intereses particulares, de manera que cada decisión se tome en provecho de la empresa. Asimismo, la imparcialidad también supone no favorecer el interés de un tercero (por tanto, queda prohibido buscar cualquier interés que sea ajeno al de la empresa, ya sea propio o de un tercero).

B) El deber de lealtad⁶⁸.

Recogido explícitamente en el art. 226 de la LSC, supone (al igual que el deber de diligencia) que en el caso de existir un conflicto entre los intereses de la empresa y los del administrador, éste se decante por defender los de la sociedad. La diferencia estriba en la tipología de conductas. En el deber de lealtad se incardinan obligaciones como: la prohibición de realizar transacciones con la sociedad, la prohibición de aprovechar oportunidades de negocio, la prohibición de entrar en competencia desleal con la empresa o la de explotar la posición del administrador. Ésta última es la única que puede tener relevancia en relación con la responsabilidad del sr. Silvestre-Holms.

⁶⁷ ORIOL LLEBOT, J., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, cit., pp.27-30.

⁶⁸ ORIOL LLEBOT, J., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, cit., pp.33, 35 y 36.

-Prohibición de explotar la posición de administrador. Puesto que la función del administrador es realizar el fin social de la sociedad, éste tiene a su disposición todos los instrumentos y facultades para poder conseguirlo. Cada una de esas facultades debe desarrollarse exclusivamente en beneficio de la compañía y por tanto, cuando se usen para fines privados estarán prohibidos. La prohibición de explotar el cargo de administrador engloba otras obligaciones como la de no usar los activos sociales para satisfacer los propios intereses, de modo que la sociedad no obtenga ningún beneficio por ello (Además de este deber, también quedan comprendidos otros como el de no usar información confidencial o la prohibición de recibir algún beneficio de un tercero). Cabe señalar que, cuando el administrador desee usar cualquier activo o facultad para un fin propio, deberá solicitárselo a la empresa y ser liberado de tal deber.

Los deberes que han sido desarrollados en este apartado no son los únicos que debe cumplir un administrador, puesto que, a mayores de los indicados en la LSC, existen otros muchos que señalan los estatutos de cada sociedad. En este punto, solo se ha querido hacer referencia a aquellos que puedan tener relación con el caso planteado por el tribunal.

En el caso de que alguno de los deberes haya sido incumplido, la LSC recoge un conjunto de sanciones⁶⁹ que serán impuestas a los responsables, tales como:

-La separación. Implica que el administrador es removido de su cargo. La LSC así lo contempla en el art. 223, al disponer que los administradores podrán ser apartados de su cargo por la junta general, aunque no conste en el orden del día. En relación con esto, el art. 318.3 de la LSC advierte que si se aprueba entablar la acción social de responsabilidad, el administrador será directamente destituido.

-La acción indemnizatoria. Sanción que se extrae a tenor de lo establecido en el art. 236.1 de la LSC. Consiste en que el administrador pague una suma de dinero como pena, por infringir sus deberes durante el mandato.

Para reclamar tal indemnización se establecen dos vías⁷⁰ distintas en función del sujeto legitimado para solicitarla: 1) la primera es la acción social de responsabilidad (art. 238.1 de la LSC). Es ejercitada por la sociedad, para restituir el daño causado en su capital por las conductas lesivas efectuadas por el administrador (por tanto, la suma indemnizatoria pasará a formar parte del capital de la sociedad). 2) la segunda de las acciones, establecida en el art. 241 de la LSC, recibe el nombre de acción individual de responsabilidad. Es interpuesta por cualquier socio o tercero de forma individual, para restituir el daño causado en su patrimonio por la conducta del administrador.

Concluyo este apartado señalando que, a mi juicio y habiendo cometido el señor Silvestre-Holms al menos el delito de tráfico ilegal de migrantes y una infracción administrativa por contrabando de tabaco, incumpliría: en primer lugar, su deber de diligente administración, puesto que su actuación carece de imparcialidad al realizar tales actividades delictivas con el

⁶⁹ ORIOL LLEBOT, J., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, cit., pp.50, 51 y 53.

⁷⁰ LARA, R., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, cit., pp.89 y 90.

único fin de satisfacer sus intereses privados (lucrarse con el tráfico ilegal y además con el contrabando de tabaco); en segundo lugar incumpliría igualmente su deber de lealtad para con la empresa, puesto que se sirve del buque Pobre Mitrofán para llevar a cabo actividades en beneficio propio y en perjuicio de los intereses de la empresa Sousa-Holstein S.A.

6.4 RESPONSABILIDAD TRIBUTARIA.

La responsabilidad tributaria deriva de la existencia de deudas no liquidadas que deben ser abonadas a la Hacienda Pública. En virtud del supuesto de hecho, el señor Silvestre-Holms no abona el correspondiente impuesto aduanero sobre las labores del tabaco, al intentar introducir dicha mercancía en nuestro país de forma ilícita.

El de las labores del tabaco es un impuesto especial regulado en la Ley 38/1992 de 28 de diciembre. En ella se estipula que el hecho imponible, esto es, la circunstancia por la que se crea la obligación de tributar, es la de fabricar o transportar las labores del tabaco (art.5 de la ley). Asimismo, es preciso indicar que se tributará en el país de destino, y no en el de salida, pues el consumo del producto se realiza en el primero de ellos. En el art.7 de la misma norma, se marca el devengo, o momento en que nace la obligación de tributar, que en este caso será, por regla general, el momento de salida de la fábrica. Sin embargo, en el caso de que el producto tenga por finalidad la importación, como es el caso, se paralizará hasta llegar al país de destino, en donde se reactivará el devengo y se deberá abonar el tributo⁷¹.

En relación con el caso, la ley de contrabando 12/1995 de 12 de diciembre, a pesar de considerar el contrabando una infracción administrativa (art. 11.1), indica que la exigencia de la deuda tributaria y su interés de demora es perfectamente compatible con la existencia de una sanción administrativa (art. 14.2 bis). Por tanto, el sr. Silvestre-Holms deberá abonar la deuda tributaria correspondiente, con independencia de haber recibido una infracción administrativa por contrabando de tabaco, puesto que realiza el hecho imponible generador de la obligación tributaria (importación de tabaco). En el mismo sentido que lo anterior, la Ley General Tributaria 58/2003, de 17 de diciembre, dispone en su precepto número 191.1 que constituye una infracción tributaria el hecho de no ingresar el tributo, o parte de él, en el plazo marcado.

Finalmente, siendo consciente de que serían elucubraciones propias (ante la falta de datos concluyentes en el supuesto de hecho), cabría apuntar que si la actividad de contrabando del administrador fuese ejercida usando el nombre de la empresa Sousa-Holstein S.A. (y no de forma secreta por el sr. Silvestre-Holms, ocultando el hecho de introducir el tabaco en el buque) podría devenir ésta en responsable tributaria, como así lo indica el art. 43.1 h. En él se advierte que, a efectos tributarios, será responsable la sociedad si ha sido empleada, entre otras cosas, como medio de elusión de la responsabilidad patrimonial universal frente a la Hacienda Pública. Repito, que esto último sería un supuesto sin demasiado fundamento en vista de los datos aportados en el supuesto.

⁷¹ LUCAS DURÁN, M. (Coord.), *Derecho tributario parte especial: lecciones adaptadas al EEES*, Tecnos, Madrid, 2012, pp.505 y 506.

En conclusión, a mi juicio el Sr. Silvestre-Holms es responsable penalmente por la comisión de un delito de tráfico ilegal de migrantes, tipificado en el art. 318 bis del CP. A pesar de ello, la detención realizada no es legal al no estar ante un caso de flagrante delito, ni mediar suplicatorio. Estos dos requisitos son necesarios para proceder a detener al Sr. Silvestre-Holms al ostentar el cargo de Senador, que según se ha determinado, dicho puesto resulta incompatible con el de administrador de la sociedad Sousa-Holstein S.A. Asimismo, debe exigírsele responsabilidad societaria para con la empresa Sousa-Holstein S.A al incumplir, tanto el deber de diligencia debida (al actuar imparcialmente, satisfaciendo su interés particular), como su deber de lealtad (puesto que se sirve de bienes de la empresa para conseguir el beneficio propio). Por último, también deviene en responsable tributario, al no haber pagado el impuesto sobre labores del tabaco, que es exigible aun en caso de existir infracción administrativa.

7.- CONCLUSIONES.

Respecto del primer informe, decir que, España tiene jurisdicción sobre el Pobre Mitrofán en virtud del principio de territorialidad. Asimismo, es acorde a la ley tanto la incautación del tabaco, que, dada la cantidad transportada, constituye una infracción administrativa muy grave que acarrea una sanción de entre el 250 y el 350% del valor del tabaco, como el registro realizado en el buque siempre que no se efectúe en los camarotes que son reputados domicilio. Por último, la detención realizada por la Guardia Civil no es legal al constituir infracción administrativa el hecho ilícito, mientras que la identificación por la Policía si es acorde a derecho.

En relación con el segundo informe, procede la denegación del asilo tanto para los daneses, al ser nacionales comunitarios, como para los peruanos y filipinos, al no presentar siquiera indicios de que tengan temores fundados de persecución por alguno de los motivos del art. 3 de la ley de asilo; además, por los mismos motivos, tampoco cabe concederles la protección subsidiaria, ni la protección por razones humanitarias al no cumplir con los requisitos legales. Los nacionales de Burkina Faso si son merecedores de asilo, en base al art. 6.2 de la ley de asilo; por demostrarse una fallida protección legislativa de la mutilación genital femenina por Burkina Faso y por la necesidad de tener en cuenta la situación de especial vulnerabilidad de los menores.

Como conclusión del tercer informe, la familia nacional de Burkina Faso no puede recibir ni la prestación por desempleo (por no estar afiliados a la Seguridad Social), ni el subsidio por desempleo (pues no consta que lleve alguno de ellos un mes como demandante de empleo, ni en su caso, que haya cotizado un mínimo de 3 meses). Tampoco tendrá derecho a recibir la prestación familiar por hijos menores a cargo, al no residir legalmente en España (primero de los requisitos establecidos por la ley en el art. 82 de la LGSS). Por la misma causa que se le ha denegado la prestación familiar por hijos a cargo, debe denegárseles la prestación regulada en la Ley de Inclusión Social de Galicia. Finalmente, en lo relativo al acta de infracciones labores, se determina la existencia de una infracción administrativa muy grave recogida tanto en el art. 54.1d) de la LO 4/2000 como en el art. 37.1 de la LISOS, que se sancionará con una multa del art. 254.4 c).

En relación con el cuarto informe, concluyo que no pueden darse de forma simultánea los siguientes tres contratos, siendo posible, únicamente, la existencia de: el de arrendamiento, el de fletamento o el de transporte. A mi juicio, el que más parece encajar en el supuesto descrito es el de arrendamiento. Mi fundamentación se basa en que al ser la empresa Sousa-Holstein una sociedad dedicada a las conservas y congelados, deduzco que tal actividad es desarrollada de forma continuada, durante todo el tiempo que el empresario quiera (o la economía de la sociedad lo permita) y no durante un momento concreto ya predeterminado. Por tanto, la necesidad de distribuir todas las mercancías producidas no es algo eventual o

casual, sino que es una necesidad perpetua y constante. Ni el fletamento, ni mucho menos el contrato de transporte se configuran como contratos con una duración tan larga, que casi resulta indeterminada, sin embargo esta duración si puede ser pactada en el contrato de arrendamiento. Asimismo, compatible con éste último contrato, son el de seguro marítimo y el de practicaje o el de remolque.

Respecto del quinto y último informe, afirmo que, a mi juicio el Sr. Silvestre-Holms es responsable penalmente por la comisión de un delito de tráfico ilegal de migrantes, tipificado en el art. 318 bis del CP. A pesar de ello, la detención realizada no es legal al no estar ante un caso de flagrante delito, ni mediar suplicatorio. Estos dos requisitos son necesarios para proceder a detener al Sr. Silvestre-Holms al ostentar el cargo de Senador, que según se ha determinado, dicho puesto resulta incompatible con el de administrador de la sociedad Sousa-Holstein S.A. Asimismo, debe exigírsele responsabilidad societaria para con la empresa Sousa-Holstein S.A al incumplir, tanto el deber de diligencia debida (al actuar imparcialmente, satisfaciendo su interés particular), como su deber de lealtad (puesto que se sirve de bienes de la empresa para conseguir el beneficio propio). Por último, también deviene en responsable tributario, al no haber pagado el impuesto sobre labores del tabaco, que es exigible aun en caso de existir infracción administrativa.

8. BIBLIOGRAFÍA PÁGINAS WEBS.

- ARROYO, I, *compendio de derecho marítimo*, Tecnos, Madrid, 2005.
- DÍEZ DE VELASCO VALLEJO, M., *Instituciones de derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 2012.
- FERRO VEIGA, J.M., *Human trafficking e inmigración irregular (smuggling)*, Formación Alcalá, Jaén, 2012.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, ROJO, A. / BELTRÁN, E., (Dir.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- LARA, R., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, ROJO, A. / BELTRÁN, E., (Dir.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- LUCAS DURÁN, M. (Coord.), *Derecho tributario parte especial: lecciones adaptadas al EEES*, Tecnos, Madrid, 2012.
- ORIOL LLEBOT, J., en *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*, ROJO, A. / BELTRÁN, E., (Dir.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- PASTOR RIDRUEJO, J-A., *Curso de derecho internacional público y organizaciones internacionales*, Tecnos, Madrid, 2013.
- PETIT LAVALL, M^a-V., en *estudios de derecho marítimo*, GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., (DIR), Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor, 2012.
- SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., en *Instituciones de Derecho Mercantil*, Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor, 2013.
- SIERRA NOGUERO, E., *el contrato de fletamento por viaje*, publicaciones del real colegio de España, Bolonia, 2002.

Enlaces web:

- Documento “Mutilación genital femenina y violencia de género”.
http://migraciones.ugr.es/images/congresos/con2011/libroacta/Mesa20/006_Marcha_L.pdf _
- Documento de Marina Vargas Gómez-Urrutia sobre “El sistema europeo común de asilo: marco normativo de referencia”
http://www.academia.edu/2629858/El_sistema_Europeo_Comun_de_Asilo_Marina_Vargas.
- Documento del ACNUR: “Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina
http://www.acnur.es/PDF/solicitudes_relativas_mutilacin_genital_20130218112611.pdf.”
- Manual de Procedimientos y Criterios para Determinar La Condición de Refugiado del ACNUR
<http://www.acnur.org/t3/fileadmin/scripts/doc.php?file=biblioteca/pdf/0626>.
- Documento del ACNUR, “Demasiado dolor: mutilación genital femenina y asilo en la Unión Europea
<http://www.acnur.org/t3/fileadmin/scripts/doc.php?file=t3/fileadmin/Documentos/Publicaciones/2014/9458>”.
- Precios de Labores del Tabaco, Comisionado para el Mercado de Tabacos.
<http://www.cmtabacos.es/wwwcmt/listaPrecios.php>
- Sinopsis del art. 71 de la Constitución Española de 1978
<http://www.congreso.es/consti/constitucion/indice/sinopsis/sinopsis.jsp?art=71&tipo=2>
- Mutilación genital femenina en el Código Penal de Burkina Faso.
<http://www.endvawnow.org/es/articles/703-definicion-clara-del-delito-y-de-la-responsabilidad-.html>
- Population Reference Bureau: Female Genital Mutilation/Cutting: Data and Trends.
<http://www.prb.org/pdf14/fgm-wallchart2014.pdf>
- Privilegios parlamentarios, revista online Universidad Autónoma de Madrid.
<http://www.uam.es/otros/roed/docs/espigado3.2013.pdf>

9. APÉNDICE JURISPRUDENCIAL.

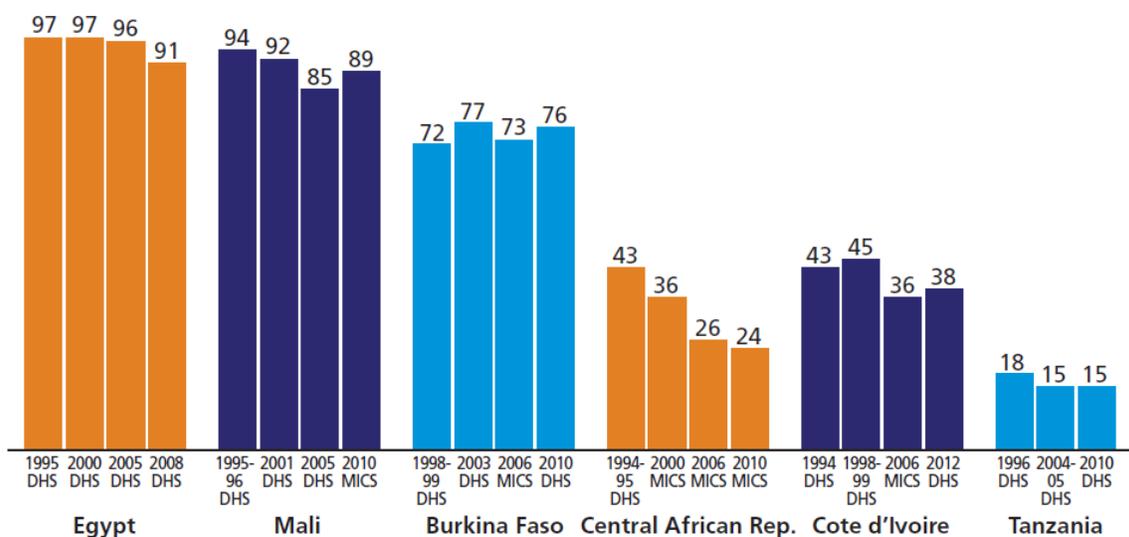
- Sentencia del Tribunal Constitucional de 18 de noviembre (RTC 1993\341).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de octubre de 1998(RJ\1998\8287).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de noviembre de 2001 (RJ/2002/1427).

- Sentencia del Tribunal Supremo 624/2002 de 10 de abril de 2002 (RJ\2002\6311).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 6 octubre de 2006 (RJ 2006\7618).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de junio de 2007 (RJ/2007/3330).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de diciembre de 2008 (RJ/2008/49).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de septiembre de 2010 (RJ\2010\165).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de marzo de 2011 (RJ\2011\2706).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 31 de mayo de 2011 (RJ/2011/4845).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de septiembre de 2011 (RJ/2011/7197).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de septiembre de 2011 (RJ\2011\7237).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 12 marzo de 2012 (RJ 2012\5053).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de mayo de 2012 RJ/2012/6982).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de octubre de 2012 (RJ\2012\1407).
- Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de abril de 2014 (RJ 2014\2872).

ANEXOS

ANEXO 1. Porcentaje de población femenina que sufre la MGF.

Percent of FGM/C Among Women Ages 15-49



ANEXO 2. Porcentaje por rango de edades.

	Survey/Year		Prevalence by Age (%)		
			15-49	15-19	45-49
Benin	DHS	2011-12	7.3	2.0	12.0
Burkina Faso	DHS	2010	75.8	57.7	89.3
Cameroon	DHS	2004	1.4	0.4	2.4
Central African Rep.	MICS	2010	24.2	17.9	33.8
Chad	MICS	2010	44.2	41.0	47.6
Cote d'Ivoire	DHS	2011-12	38.2	31.3	46.9
Djibouti	MICS	2006	93.1	89.5	94.4
Egypt	DHS	2008	91.1	80.7	96.0
Eritrea	DHS	2002	88.7	78.3	95.0
Ethiopia	DHS	2005	74.3	62.1	80.8
Gambia	MICS	2010	76.3	77.1	79.0
Ghana	MICS	2011	3.8	1.5	6.4

ANEXO 3. MFG POR ÁREA GEOGRÁFICA.

	Survey/Year		Prevalence by Geographic Area (%)			
			Urban	Rural	Lowest Region	Highest Region
Benin	DHS	2011-12	5.5	8.8	0.0	41.4
Burkina Faso	DHS	2010	68.7	78.4	54.8	89.5
Cameroon	DHS	2004	0.9	2.1	0.0	5.4
Central African Rep.	MICS	2010	18.1	28.7	3.3	76.6
Chad	MICS	2010	45.5	43.8	2.3	95.7
Cote d'Ivoire	DHS	2011-12	37.7	38.8	12.2	79.5
Djibouti	MICS	2006	93.1	95.5	92.9	94.9
Egypt	DHS	2008	85.1	95.5	66.3	92.9
Eritrea	DHS	2002	86.4	90.5	81.5	97.7

ANEXO 4. PORCENTAJE DE MFG SEGÚN EL ACNUR.

Tabla 4.1: Número estimado de mujeres y niñas solicitantes de asilo de entre 14 y 64 años potencialmente afectadas por la MGF

País de origen con riesgo de MGF	Edad			Nº total de mujeres solicitantes de 14 a 64 años	Tasa de prevalencia de la MGF*	Nº estimado de mujeres y niñas solicitantes de 14 a 64 años potencialmente afectadas por la MGF
	14-17	18-34	35-64			
Camérún	15	310	100	425	1,4%	6
República Centroafricana	0	15	5	20	25,7%	5
Chad	5	50	15	70	44,9%	31
Congo	35	300	95	430	:	:
Yibuti	0	15	15	30	93,1%	28
Eritrea	165	1.275	385	1.825	88,7%	1.619
Etiopía	70	450	60	580	74,3%	431
Kenia	15	175	70	260	27,1%	70
Somalia	210	1.765	490	2.465	97,9%	2.413
Uganda	15	190	65	270	0,8%	2
Tanzania	5	45	10	60	14,6%	9
Egipto	15	140	75	230	91,1%	210
Sudán	10	185	45	240	90,0%	216
Benin	0	15	5	20	12,9%	3
Burkina Faso	0	30	5	35	72,5%	25
Costa de Marfil	15	560	205	780	36,4%	284

ANEXO 5. SOLICITUD DE PRESTACIÓN CONTRIBUTIVA POR DESEMPLEO



Manual de usuario
Solicitud de Prestación
Contributiva

ANEXO - 3. FORMATO DE LA SOLICITUD PARA PRESENTAR EN LA OFICINA



MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL

Registro en otro Organismo receptor

Solicitud de prestación contributiva

Alta inicial Reanudación Opción por nuevo derecho

Opción de compatibilidad con el trabajo a tiempo parcial

Opción de compatibilidad con contrato de apoyo a emprendedores

Compatibilidad con trabajo por cuenta propia de menores de 30 años

Tipo de prestación Tipo de colectivo Fecha de grabación del derecho

Antes de rellenar cada apartado, lea atentamente las "Instrucciones para cumplimentar la solicitud" de la carpeta informativa.

1 Datos personales del solicitante

Nombre	1er apellido	2º apellido	
DNI o NIE	Nº Seguridad Social	Fecha de nacimiento	Sexo
Nacionalidad	País de retorno		
País donde ha trabajado	Desde	Hasta	
País donde ha trabajado	Desde	Hasta	

DOMICILIO

Via: Tipo	Nombre	Núm.	Bis/Por	Escal.	Piso	Letra
Municipio	Código postal	Provincia				

A efectos de comunicaciones (Sólo si es distinto del indicado anteriormente)

Via: Tipo	Nombre	Núm.	Bis/Por	Escal.	Piso	Letra
Municipio	Código postal	Provincia				

Apartado de Correos

TELÉFONO Y CORREO ELECTRÓNICO

Fijo	Móvil
Correo electrónico	

2 Datos de la entidad financiera (banco o caja) para el abono de la prestación

Nombre de la entidad financiera			
Nº Entidad	Nº Sucursal u oficina	D.C	Nº de Cuenta

3 Datos de los hijos que conviven o están a cargo del solicitante

(Incluir únicamente los hijos que, conviviendo o no, dependen económicamente de usted, por tener unas rentas mensuales, de cualquier naturaleza, inferiores al Salario Mínimo Interprofesional, excluidas dos pagas extraordinarias).

DNI o NIE			
1º Apellido			
2º Apellido			
Nombre			
Fecha de nacimiento			
Grado de minusvalía igual o superior al 33%	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No

4 Observaciones



www.sepe.es *Trabajamos para ti* 901 11 99 99

Mod. PR-AIN/05-282-1

Nombre y apellidos DNI o NIE

- ME COMPROMETO** a buscar activamente empleo; presentarme a cubrir las ofertas de empleo que se me faciliten y devolver a los Servicios Públicos de Empleo los justificantes de comparecencia, en el plazo de 5 días; aceptar las colocaciones adecuadas; participar en acciones específicas de motivación, información, orientación, formación, reconversión o inserción profesionales y en trabajos de colaboración social; renovar la demanda de empleo en la forma y fechas establecidas; y comparecer ante la Entidad Gestora de las prestaciones por desempleo o los Servicios Públicos de Empleo cuando sea requerido/a.
- DECLARO** bajo mi responsabilidad que son ciertos los datos que consigno en la presente solicitud y manifiesto que quedo enterado de la obligación de comunicar al Servicio Público de Empleo Estatal cualquier variación que pudiera producirse en lo sucesivo, y que, de haber cesado de un cargo público o sindical, no me encuentro en situación de excedencia forzosa ni en ninguna otra que me permita el reintegro a un puesto de trabajo de ser reservista voluntario activado, no me encuentro en situación de reserva de un puesto de trabajo ni en ninguna otra que me permita el reintegro a un puesto de trabajo o una actividad asimilada remunerada.
- AUTORIZO** la verificación y cotejo de los datos económicos declarados con los de carácter tributario obrantes en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en los términos establecidos en la Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1990, de los datos de identidad y residencia obrantes en los sistemas regulados en las Ordenes PRE/2949/2000, de 20 de diciembre y PRE/4008/2000, de 27 de diciembre, así como de cualquier otro dato de carácter personal o económico, que sea necesario para el reconocimiento o el mantenimiento de la percepción de las prestaciones por desempleo, a obtener de las bases de datos de cualquier otro Organismo o Administración Pública.

En _____, a 07 de septiembre de 2011

(Firma del solicitante)

4 Diligencia de documentación presentada en el trámite de la solicitud (A cumplimentar por el Servicio Público de Empleo Estatal)

DOCUMENTOS	COTEJADO		RECIBIDO	REQUERIDO
	CONCORDA	NO CONCORDA		
DNI, Tarjeta de Identidad de Extranjero (TIE) o documento identificativo en su país de origen _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento que contenga el Número de Identidad de Extranjero(NIE) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DNI, Tarjeta de Identidad de Extranjero (TIE) o documento identificativo en su país de origen, del cónyuge y/o los hijos _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Libro de Familia o documento equivalente, en caso de extranjeros _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado del grado de minusvalía o resolución que reconozca la condición de pensionista por incapacidad _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resolución judicial o escrito de formalización de acogimiento _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sentencia y/o convenio regulador, en caso de separación o divorcio _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificados de Empresa, firmado/s y sellado/s _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formulario E-302 o certificación consular sobre la situación laboral de los hijos _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acta de conciliación administrativa o judicial, o resolución judicial _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Providencia de opción por la indemnización _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación de las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno, en caso de retornados _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formulario E-301 o documento equivalente _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación del Director del centro penitenciario _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones

Se expide la presente diligencia de verificación de los datos reflejados en este impreso y los que aparecen en los documentos aportados. En el caso de que no se requiriera la aportación de documentación dispone, según lo establecido en el art. 26.1 del R.D. 6/25/95, de 2 de abril, de un plazo de 15 días para su presentación, transcurrido el cual se archivará la solicitud, previa resolución, sin perjuicio de que pueda instar una nueva si su derecho no hubiera prescrito.

Firma del solicitante (en caso de requerimiento de documentación)

Fecha de presentación de la solicitud y firma del receptor

_____ de _____ 20__

Fdo: _____

Sello de la Unidad:

Fdo: _____

De acuerdo con lo previsto en el art. 228.1 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, la entidad gestora deberá dictar resolución en el plazo de los 15 días siguientes a la fecha en que se hubiera formulado la solicitud de la prestación y cursar la notificación en un plazo de 10 días a partir de la fecha de su dictado, de conformidad con lo previsto en el art. 55.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Una vez transcurridos tres meses desde la presentación de la solicitud de la prestación, si aún no hubiera sido notificada la resolución, el interesado podrá interponer reclamación previa según lo dispuesto en la Disposición Adicional vigesimosegunda, 2 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en el art. 71.2 del Texto Refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/1995, de 7 de abril, si entendiéndose desestimada la solicitud por silencio administrativo.

PROTECCIÓN DE DATOS: PROTECCIÓN DE DATOS. La presente solicitud contiene datos de carácter personal que forman parte de un fichero de titularidad de la Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal, y autoriza a dicho titular a tratarlos automatizadamente con la única finalidad de gestionar funciones derivadas del motivo de la solicitud y, en su caso, cederlos a los Organismos señalados en la Orden T/21-4231/2006, de 20 de diciembre, a efectos de completar su gestión. Conforme a la Ley Orgánica 15/1992, de Protección de Datos de Carácter personal, podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición.

ANEXO 6. SOLICITUD DE PRESTACIÓN ASISTENCIAL POR DESEMPLEO.



MANUAL DE USUARIO
SOLICITUD DE SUBSIDIO POR
DESEMPLEO

Formato para el ISM:



Regístrate en el sistema *esajobit*

Solicitud de subsidio de desempleo

Alta inicial por:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Agotamiento prestación contributiva con responsabilidades familiares | <input type="checkbox"/> Fijo discontinuo |
| <input type="checkbox"/> Cotización Insuficiente para prestación contributiva | <input type="checkbox"/> Agotamiento prestación contributiva sin responsabilidades familiares |
| <input type="checkbox"/> Mayores de 55 años | <input type="checkbox"/> Revisión de expediente de Invalidez |
| <input type="checkbox"/> Emigrante retornado | <input type="checkbox"/> Liberado de prisión |
| <input type="checkbox"/> Reanudación | <input type="checkbox"/> Prórroga del subsidio |
| | <input type="checkbox"/> Opción de compatibilidad con el trabajo a tiempo parcial |

Tipo de prestación Tipo de colectivo Fecha de grabación del derecho (A cumplimentar por el SEPE)

Antes de rellenar cada apartado, lea atentamente las "Instrucciones para cumplimentar la solicitud" de la carpeta informativa.

1) Datos personales del solicitante

Nombre _____ 1º apellido _____ 2º apellido _____
 N° DNI o NIE _____ N° Seguridad Social _____ Fecha de nacimiento _____ Sexo _____
 Nacionalidad _____ País de retorno _____
 País donde ha trabajado _____ Desde _____ Hasta _____
 País donde ha trabajado _____ Desde _____ Hasta _____

DOMICILIO

Via: Tipo _____ Nombre _____ Núm. _____ Bis/Por _____ Escal. _____ Piso _____ Letra _____
 Municipio _____ Código Postal _____ Provincia _____

A efectos de comunicaciones/notificaciones (Solo si es distinto del indicado anteriormente)

Via: Tipo _____ Nombre _____ Núm. _____ Bis/Por _____ Escal. _____ Piso _____ Letra _____
 Municipio _____ Código Postal _____ Provincia _____

Apartado de correos _____

TELÉFONO Y CORREO ELECTRÓNICO

Fijo _____ Móvil _____
 Correo electrónico _____

2) Datos de la entidad financiera (banco o caja) para el abono de la prestación

Nombre de la entidad _____
 N° Entidad _____ N° Sucursal u oficina _____ D.C. _____ N° de cuenta _____

Mod. PR-A1/M05-281-P

www.sepe.es

Trabajamos para ti

901 11 99 99

1/3

Nombre y apellidos _____ DNI _____

3) Declaración de rentas en cómputo mensual del solicitante y de los familiares que conviven o están a su cargo.
 Se incluyen las rentas obtenidas en el mes anterior a la solicitud, siempre que se mantengan en el actual o, en caso de prórroga, las obtenidas durante la percepción. En caso de solicitud de prórroga indique la fecha de obtención de las rentas declaradas a continuación: ____/____/____

3.1 RENTAS DEL SOLICITANTE (en euros/mes)

Trabajo/pensiones _____ Capital mobiliario _____ Capital inmobiliario _____
 Actividades profesionales/agrarias _____ Otras rentas _____ Descuento cuotas Seg. Social _____
TOTAL _____

3.2 DATOS Y RENTAS DEL CÓNYUGE (en euros/mes)

Nombre y apellidos _____ DNI o NIE _____
 Trabajo/pensiones _____ Capital mobiliario _____ Capital inmobiliario _____
 Actividades profesionales/agrarias _____ Otras rentas _____ **TOTAL** _____
 Indique si el régimen económico matrimonial es el de gananciales: Sí No

3.3 DATOS Y RENTAS DE LOS HIJOS (Se incluyen los menores en acogida y los hijos que, aunque no convivan con el solicitante, dependan económicamente de él)

DNI o NIE				
1º Apellido				
2º Apellido				
Nombre				
Fecha de nacimiento				
Grado de discapacidad igual o superior al 33%	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>			
Rentas (en euros/mes)				
Trabajo/pensiones				
Capital mobiliario				
Capital inmobiliario				
Actividades profesionales/agrarias				
Otras rentas				
TOTAL RENTAS				

4) Observaciones

- **ME COMPROMETO** a buscar activamente empleo; presentarme a cubrir las ofertas de empleo que se me faciliten y devolver a los Servicios Públicos de Empleo los justificantes de comparecencia, en el plazo de 5 días; aceptar las colocaciones adecuadas; participar en acciones específicas de motivación, información, orientación, formación, reconversión o inserción profesionales y en trabajos de colaboración social; renovar la demanda de empleo en la forma y fechas establecidas; y comparecer ante la Entidad Gestora de las prestaciones por desempleo o los Servicios Públicos de Empleo cuando sea requerido.
- **DECLARO** bajo mi responsabilidad que son ciertos los datos que consigno en la presente solicitud y manifiesto que quedo enterado de la obligación de comunicar al Servicio Público de Empleo Estatal cualquier variación que pudiera producirse en lo sucesivo, y que, de haber cesado de un cargo público o sindical, no me encuentro en situación de excedencia forzosa ni en ninguna otra que me permita el reingreso a un puesto de trabajo de ser reservista voluntario activado, no me encuentro en situación de reserva de un puesto de trabajo ni en ninguna otra que me permita el reingreso a un puesto de trabajo o a una actividad asimilada remunerada, y que, dispongo de la correspondiente autorización por parte de los miembros de mi unidad familiar para el tratamiento de sus datos personales o económicos a efectos de poder gestionar correctamente esta solicitud.
- **AUTORIZO** la verificación y cotejo de los datos económicos declarados con los de carácter tributario obrantes en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en los términos establecidos en la Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1999, de los datos de identidad y residencia obrantes en los sistemas regulados en las Ordenes PRE/3949/2006, de 26 de diciembre y PRE/4008/2006, de 27 de diciembre, así como de cualquier otro dato de carácter personal o económico, que sea necesario para el reconocimiento o el mantenimiento de la percepción de las prestaciones por desempleo, a obtener de las bases de datos de cualquier otro Organismo o Administración Pública.

En _____, a _____ de _____ de 20____

(Firma del solicitante)

Mod. PR-AM05-281 S

Nombre y apellidos DNI

Diligencia de documentación presentada en el trámite de la solicitud (A cumplimentar por el Servicio Público de Empleo Estatal)

DOCUMENTOS	COTEJADO		RECIBIDO	REQUERIDO
	COINCIDE	NO COINCIDE		
DNI, Tarjeta de Identidad de Extranjero (TIE) o documento identificativo en su país de origen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento que contenga el Número de Identidad de Extranjero (NIE).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DNI, Tarjeta de Identidad de Extranjero (TIE) o documento identificativo en su país de origen del cónyuge y/o los hijos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Libro de Familia o documento equivalente, en caso de extranjeros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado del grado de discapacidad o resolución que reconozca la condición de pensionista por incapacidad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resolución judicial o escrito de formalización del acogimiento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sentencia y/o convenio regulador, en caso de separación o divorcio.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Justificante de ingresos obtenidos en el mes anterior a la solicitud.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fotocopia de la resolución del expediente de revisión por mejoría.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado/s de Empresa, firmado/s y sellado/s.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación de las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno, en caso de retornados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formulario U1 o E-301 o documento equivalente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación del Director del centro penitenciario.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones

Se exige la presente diligencia de verificación de los datos reflejados en este impreso y los que aparecen en los documentos aportados. En el caso de que se le requiera la aportación de documentación dispense, según lo establecido en el art. 25.1 del R.D. 625/85, de 2 de abril, de un plazo de 15 días para su presentación, transcurrido el cual se archivará la solicitud, previa resolución, sin perjuicio de que pueda instar una nueva si su derecho no hubiera prescrito.

Firma del solicitante (en caso de requerimiento de la documentación) Fecha de presentación de la solicitud y firma del receptor
 En _____ a _____ de _____ de 20____

Fdo.: Sello de la Unidad Fdo.:

De acuerdo con lo previsto en el art. 228.1 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, la entidad gestora deberá dictar resolución en el plazo de los 15 días siguientes a la fecha en que se hubiera formulado la solicitud de la prestación y cursar la notificación en el plazo de 10 días a partir de la fecha de su dictado, de conformidad con lo previsto en el art. 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Una vez transcurridos tres meses desde la presentación de la solicitud de la prestación, si aún no hubiera sido notificada la resolución, el interesado podrá interponer reclamación previa según lo dispuesto en la Disposición Adicional vigesimoquinta, 2 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en el art. 71 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la Jurisdicción Social, al entenderse desestimada la solicitud por silencio administrativo.

Para obtener información sobre el estado de tramitación del procedimiento podrá dirigirse a <https://sede.sepe.gob.es> o al teléfono 901 11 99 99

PROTECCIÓN DE DATOS. La presente solicitud contiene datos de carácter personal que forman parte de un fichero de titularidad de la Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal, y autoriza a dicho titular a tratarlos automáticamente con la única finalidad de gestionar funciones derivadas del motivo de la solicitud y, en su caso, cederlos a los Organismos señalados en la Orden TAS/4231/2006, de 26 de diciembre, a efectos de completar su gestión. Conforme a la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición.

Mod. PR-AIIND5-281-T

ANEXO 7. SOLICITUD DE PRESTACION FAMILIAR POR HIJOS A CARGO.



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



Registro INSS

Solicitud de PRESTACIONES POR HIJO A CARGO

Antes de empezar a cumplimentar la solicitud lea detenidamente todos los apartados y las instrucciones sobre cada uno de ellos.
Debe imprimir un único ejemplar y presentarlo en un Centro de Atención e Información de la Seguridad Social. Para facilitar su presentación solicite cita previa en el teléfono 901 10 65 70 o en www.seg-social.es

1. DATOS DEL SOLICITANTE

1.1 DATOS PERSONALES		DNI - NIE		Núm. de la Seguridad Social	
Primer apellido		Segundo apellido		Nombre	
Apellidos de soltera		Fecha de nacimiento		Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	
Nacionalidad		Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____		En trámite, desde _____	
Actúa en calidad de: <input type="checkbox"/> Progenitor/a o adoptante <input type="checkbox"/> Acogedor/a permanente o preadoptivo <input type="checkbox"/> Tutor <input type="checkbox"/> Guardador <input type="checkbox"/> Curador					
Domicilio habitual: (calle, plaza ...)			Número	Bloque	Escalera
Código postal			Piso	Puerta	Teléfono de contacto
Localidad		Provincia		País	
1.2 SI LO SOLICITA COMO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A PERMANENTE O PREADOPTIVO, RELLENE LOS SIGUIENTES DATOS					
ESTADO CIVIL		SE ENCUENTRA (en relación con el otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a)		¿Existe convivencia entre ambos?	
<input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a		<input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a de hecho <input type="checkbox"/> Separado/a legalmente <input type="checkbox"/> Divorciado/a <input type="checkbox"/> En convivencia de hecho		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Título de familia numerosa <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Fecha de expedición del título de familia numerosa _____		¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Fecha de vencimiento _____		Si hay hijos con discapacidad, indique cuántos _____		¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s de alguna Entidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Título de familia núm. _____		Lo ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Categoría <input type="checkbox"/> General <input type="checkbox"/> Especial	
Si está separado/a o divorciado/a: Recibe pensión compensatoria <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Fecha de solicitud _____		Importe mensual _____ €	
1.3 DATOS DE LA SITUACIÓN LABORAL					
¿Trabaja actualmente? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		En caso afirmativo: <input type="checkbox"/> por cuenta propia <input type="checkbox"/> por cuenta ajena		¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Nombre de la empresa _____		País _____		¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Clase de prestación _____		Organismo _____		País que lo abona _____	
Importe (anual) _____ €					

2013121

8-04 PE-5 (cas)

2. DATOS DEL OTRO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A PERMANENTE O PREADOPTIVO

2.1 DATOS PERSONALES		DNI - NIE		Núm. de la Seguridad Social	
Primer apellido		Segundo apellido		Nombre	
Apellidos de soltera		Fecha de nacimiento		Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	
Nacionalidad		Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____		En trámite, desde _____	
Estado civil: <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a					

Apellidos y nombre:	DNI - NIE: ②
---------------------	---

Domicilio habitual: (calle, plaza ...)					Número	Bloque	Escalera	Piso	Puerta	Teléfono de contacto
Código postal	Localidad	Provincia			País					

2.2 DATOS DE LA SITUACIÓN LABORAL										
¿Trabaja actualmente? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ En caso afirmativo: <input type="checkbox"/> por cuenta propia					¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ					
					¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ					
Nombre de la empresa _____ País _____										
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s de alguna Entidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ					La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ					
Clase de prestación _____ Organismo _____					País que lo abona _____					
Importe (anual) _____ €										

3. DATOS DE LOS HIJOS (CAUSANTES) POR LOS QUE PIDE LA PRESTACIÓN

3.1 DATOS PERSONALES			DNI - NIE			Núm. de la Seguridad Social		
Primer apellido			Segundo apellido			Nombre		
Fecha de nacimiento	Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad	Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____			En trámite, fecha de solicitud _____		
Estado civil <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a		¿Reside en España? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		País de nacimiento				
Indique país: _____								

3.2 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA										
Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			¿Trabaja? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____							
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ					La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ					
Cuantía mensual _____ Clase de prestación _____ Organismo _____ País _____										

3.3 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD										
¿Está incapacitado por sentencia judicial? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			Porcentaje _____ %							
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			En su caso, fecha vencimiento _____							
¿Tiene carácter permanente? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____							
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____							
¿Tiene título de discapacidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ										

2013/121

8-04 PE-5 (cas)

SEGUNDO CAUSANTE

3.4 DATOS PERSONALES			DNI - NIE			Núm. de la Seguridad Social		
Primer apellido			Segundo apellido			Nombre		
Fecha de nacimiento	Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad	Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____			En trámite, fecha de solicitud _____		
Estado civil <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a		¿Reside en España? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		País de nacimiento				
Indique país: _____								

3.5 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA										
Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			¿Trabaja? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____							
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ					La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ					
Cuantía mensual _____ Clase de prestación _____ Organismo _____ País _____										

Apellidos y nombre:	DNI - NIE:	③
---------------------	------------	---

3.6 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD	
¿Está incapacitado por sentencia judicial?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Porcentaje _____ %
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ En su caso, fecha vencimiento _____
¿Tiene carácter permanente?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____
¿Tiene título de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ

TERCER CAUSANTE

3.7 DATOS PERSONALES		DNI - NIE	Núm. de la Seguridad Social
Primer apellido		Segundo apellido	Nombre
Fecha de nacimiento	Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad	Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____ <input type="checkbox"/> En trámite, fecha de solicitud _____
Estado civil <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a	¿Reside en España? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	País de nacimiento	
Indique país: _____			

3.8 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA			
Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Trabaja? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____			
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Cuantía mensual _____ Clase de prestación _____ Organismo _____ País _____			

3.9 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD	
¿Está incapacitado por sentencia judicial?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Porcentaje _____ %
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ En su caso, fecha vencimiento _____
¿Tiene carácter permanente?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____
¿Tiene título de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ

20131121
8-04 PF-5 (cas)

4. DECLARACIÓN DE INGRESO (cuando se solicita para hijos sin discapacidad)

4.1 DEL SOLICITANTE (sólo si es progenitor/a, adoptante o acogedor/a familiar permanente o preadoptivo)
Declaro que los ingresos, por cualquier concepto (ver instrucción número 4 para cumplimentar este formulario) ascendieron a la cantidad de _____ €
4.2 DEL OTRO PROGENITOR/A ADOPTANTE O ACOGEDOR/A FAMILIAR PERMANENTE O PREADOPTIVO
Declaro que los ingresos, por cualquier concepto (ver instrucción número 4 para cumplimentar este formulario) ascendieron a la cantidad de _____ €

5. OTROS DATOS DEL SOLICITANTE

5.1 A EFECTOS FISCALES	
Residencia fiscal: Provincia _____ País _____	
5.2 DOMICILIO DE COMUNICACIONES A EFECTOS LEGALES	
Nombre o Razón social	
Domicilio habitual: (calle, plaza ...)	
Número Bloque Escalera Piso Puerta	
Código postal	Localidad
Provincia	País
Apdo. de correos	

Apellidos y nombre: _____	DNI - NIE: _____
---------------------------	------------------

Si desea recibir información por correo electrónico, indíquelo _____	Si desea recibir información por un SMS, indique su móvil _____
LENGUA COOFICIAL en la que desea recibir su correspondencia: _____	

6. ALEGACIONES

7. ELECCIÓN DE MODALIDAD DE COBRO

PAGO EN ESPAÑA (Banco o Caja de Ahorro) <input type="checkbox"/> EN VENTANILLA <input type="checkbox"/> EN CUENTA/LIBRETA	código IBAN:				
	CÓDIGO PAÍS	CCC			
	ENTIDAD	OFICINA/SUCURSAL	D. CONTROL	NÚMERO DE CUENTA	
	_ _	_ _ _	_ _	_ _ _ _	_ _ _ _ _
PAGO EN EL EXTRANJERO <input type="checkbox"/> cheque <input type="checkbox"/> transferencia País _____ BIC: _____ IBAN: _____ CCC: _____					

DECLARO, bajo mi responsabilidad, que son ciertos los datos que consigno en la presente solicitud, manifestando que quedo enterado de la obligación de comunicar al Instituto Nacional de la Seguridad Social cualquier variación que de ellos pudiera producirse en lo sucesivo y dentro de los 30 días siguientes a aquél en el que suceda.

AUTORIZO la consulta de mis datos de identificación personal y la verificación y cotejo de los datos económicos declarados con los de carácter tributario obrantes en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en los términos establecidos en la O. M. 18-11-99 (BOE del día 30), o en cualquier otro Organismo que tuviera atribuida la competencia sobre ellos. Asimismo manifiesto, igualmente, mi consentimiento para la consulta u obtención de copia de datos sobre la valoración de la discapacidad custodiados por los Servicios Sociales de carácter público, así como la consulta de los datos de domicilio e identidad a través de los Sistemas de Verificación establecidos (Sistemas de Verificación de Datos de Identidad y de Residencia). Asimismo, en su caso, también autorizo la consulta de mis datos sobre residencia legal en España obrantes en el Fichero de datos de expedientes de trámites de extranjería del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en el Fichero Adextra del Ministerio del Interior y el Fichero de Permisos y Autorizaciones a Extranjeros del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Todos estos accesos informáticos se realizarán, en todo caso, con garantía de confidencialidad y a los exclusivos efectos de esta solicitud.

SOLICITO, mediante la firma del presente impreso, que se dé curso a esta petición de prestación familiar, adoptando para ello todas las medidas conducentes a su mejor resolución.

_____, a _____ de _____ de 20 _____

Firma del solicitante y del otro titular

20131121

8-004 PF-5 (cas)

8. COBRO DE LA PRESTACIÓN POR CAUSANTE MAYOR DE 18 AÑOS

PAGO EN ESPAÑA (Banco o Caja de Ahorro) <input type="checkbox"/> EN VENTANILLA <input type="checkbox"/> EN CUENTA/LIBRETA	código IBAN:				
	CÓDIGO PAÍS	CCC			
	ENTIDAD	OFICINA/SUCURSAL	D. CONTROL	NÚMERO DE CUENTA	
	_ _	_ _ _	_ _	_ _ _ _	_ _ _ _ _

_____, a _____ de _____ de 20 _____

Firma del solicitante y causante

DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE _____



Registro INSS

A CUMPLIMENTAR POR LA ADMINISTRACIÓN

Clave de identificación de su expediente:

Funcionario de contacto:

Apellidos y nombre: DNI - NIE: 5

SOLICITUD DE PRESTACIÓN FAMILIAR POR HIJO A CARGO

**DOCUMENTOS QUE SE LE REQUIEREN EN LA
FECHA DE RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD POR EL INSS:**

- 1 DNI de NIE de:
 - Solicitante
 - Otro progenitor
 - Causantes núms.:
 - 2 Certificado de discapacidad expedido por el IMSERSO u Organismo competente de la Comunidad Autónoma o justificante de haberlo pedido
 - 3 Libro de familia
 - 4 Partida de nacimiento
 - 5 Título de familia numerosa
 - 6 Justificante de ingresos
 - Nómina
 - Declaración de renta
 - Certificado de empresa/SPEE
 - Declaración jurada
 - Otros documentos
 - 7 Certificado de empadronamiento
 - 8 Certificado del registro de ciudadanos de la Unión Europea/EEE
 - 9 Tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión Europea/EEE
 - 10 Autorización residencia temporal/permanente
 - 11 Tarjeta de identidad de extranjeros (TIE) Solicitud TIE
- En supuestos de separación judicial o divorcio:**
- 12 Justificante pensión compensatoria
 - 13 Sentencia judicial que acredite dichas situaciones
 - 14 Declaración de si ha obtenido de su cónyuge la prestación de Protección Familiar después de la fecha de separación o divorcio, en caso de cambio de titular
- En supuestos de separación de hecho o separación/divorcio en trámite:**
- 15 Copia diligenciada por el Juzgado de la demanda de separación/divorcio
 - 16 Copia de la denuncia de abandono del hogar familiar
 - 17 Convenio regulador sellado y diligenciado por el Juzgado
 - 18 Testimonio de la aprobación judicial de las medidas provisionales en que se acuerde la guarda y custodia
- En el supuesto de parejas de hecho en las que no existe convivencia:**
- 19 Documento judicial que atribuya la guarda y custodia de los hijos comunes a un determinado progenitor o a ambos de forma compartida.
- En supuestos de tutela, guarda, curatela o acogimiento de menores o mayores con discapacidad:**
- 20 Resolución judicial mediante la que se constituye la tutela/curatela o acogimiento
 - 21 Documento de toma de posesión o aceptación del cargo de tutor
 - 22 Auto judicial encomendando la guarda y custodia
 - 23 Otros

Recibí

Firma

**DOCUMENTOS NO NECESARIOS PARA EL TRÁMITE,
QUE APORTA VOLUNTARIAMENTE EL SOLICITANTE:**

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____

Recibí los documentos requeridos a excepción de los
núms. _____

Firma

Cargo y nombre del funcionario _____

Fecha _____ Lugar _____

DILIGENCIA DE COMPULSA: A la vista de los
siguientes documentos originales y en vigor:

Se expide la presente diligencia de verificación para hacer
constar que los datos reflejados en este formulario coinciden
fielmente con los que aparecen en los documentos
originales aportados o exhibidos por el solicitante.

Firma

Cargo y nombre del funcionario _____

Fecha _____ Lugar _____

Esta solicitud va a ser tramitada por medios informáticos. Los datos personales que figuran en ella serán incorporados a un fichero creado por la Orden 27-7-1994 (BOE del día 29) para el cálculo, control y revalorización de la prestación que se le reconozca, y permanecerán bajo custodia de la Dirección General del Instituto Nacional de la Seguridad Social. En cualquier momento puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición sobre los datos incorporados al mismo ante la Dirección Provincial del INSS (art. 5 de la Ley 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de carácter personal. BOE del día 14).

20131121

8-004 PF-5 (cas)

ANEXO 8. ACTA DE INFRACCIONES.

 MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL	DIRECCIÓN GENERAL DE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
	INSPECCIÓN PROVINCIAL DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE BADAJOZ

ACTA DE INFRACCIÓN

Datos del Acta

Acta de Infracción Nº:	I62014000000108	Materia:	Seguridad Social
Fecha:	<input type="text"/>	Otros sujetos responsables (Ver anexo):	SI: <input type="checkbox"/> NO: <input checked="" type="checkbox"/>

Datos de la Empresa

Nombre Empresa:	EMPRESA FICTICIA	N.I.F./C.I.F.:	J06000000
Actividad:	CNAE Desconocido	C.C.C.:	0600000000
Domicilio:	CALLE --- ---		
Localidad:	06000-BADAJOZ (Badajoz)		

Orden de Servicio: 6/00/0002/14 - Acta de Infracción: I62014000000108

El/la Inspector/a de Trabajo y Seguridad Social que suscribe en uso de las facultades que le otorga la Ley 42/1997, de 14 de Noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (B.O.E. de 15 de Noviembre de 1997), y el Real Decreto Legislativo 5/2000 de 4 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (B.O.E. de 8 de Agosto de 2000) y el Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998), por el que se aprueba el Reglamento sobre procedimiento para la imposición de sanciones por infracciones en el orden social y para la extensión de actas de liquidación de cuotas de la Seguridad Social, hace constar:

(Ver cuerpo del Acta en páginas siguientes)

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:
itbadajoz@meyss.es
www.meyss.es/itss

C/ Pedro de Valdivia, 5
06002 - BADAJOZ
TEL: 924 23 17 00
FAX: 924 20 00 55

[INICIO TEXTO ANEXO ACTA - texto libre que cumplimenta el actuante]

ACTUACIONES PRACTICADAS

En fecha 21/03/2014, a las 9 horas, se ha realizado visita de inspección al centro de trabajo sito en CALLE ---- (BADAJOZ). En fecha 20/03/2014, se produce la comparecencia de El Sujeto Responsable.

HECHOS COMPROBADOS

Relato de Hechos Comprobados

PRECEPTOS INFRINGIDOS

Estos hechos consistentes en no haber solicitado en tiempo y forma la afiliación y el alta del trabajador con carácter previo al inicio de la prestación de servicios, constituyen infracción de lo dispuesto en los artículos 12, 13.2, 100.1 y 102.1 de la Ley General de la Seguridad Social, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio (B.O.E. de 29 de junio), y en los artículos 6.1.1º, 7.3, 24.1, 27.2, 29.1.1º, 30 y 32.3.1º del Reglamento General sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto 84/1996, de 26 de enero (B.O.E. de 27 de febrero).

TIPIFICACIÓN, CALIFICACIÓN Y GRADUACIÓN

Explicación Tipificación, Calificación y Graduación.

[FIN TEXTO ANEXO ACTA]

Orden de Servicio: 6.0000002/14 - Acta de infracción: 16201400000108

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

itbadajoz@meyss.es
www.meyss.es/itss

C/ Pedro de Valdivia, 5
06002 - BADAJOZ
TEL: 924 23 17 00
FAX: 924 20 00 55

Por lo que se propone la imposición de la sanción por un importe total de: 100,00 euros.

CIEN EUROS

De conformidad con lo establecido en el artículo 40, del Real Decreto Legislativo 5/2000 de 4 de agosto (B.O.E. del 8 de Agosto del 2000).

Se advierte a la empresa que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 14.1.f), 17.1 y 18 bis del Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social aprobado por Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998), en redacción dada por el Real Decreto 772/2011 de 3 de junio (B.O.E. de 21 de junio), podrá presentar escrito de alegaciones en el plazo de QUINCE DÍAS HÁBILES contados desde el siguiente al de notificación de la presente Acta, acompañado de la prueba que estime pertinente, dirigido al órgano competente para realizar los actos de instrucción y ordenación del expediente sancionador, así como para efectuar la Propuesta de Resolución por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Jefe/a de la Unidad Especializada de Seguridad Social de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social

Con dirección en:

C/ Pedro de Valdivia nº 5. 06002 - Badajoz

Por ser materia de competencia de la Administración General del Estado, asumirá el órgano competente de la Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social de Badajoz la competencia para resolver el expediente administrativo sancionador, conforme establece el artículo 4 del Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998), la Orden TIN 2076/2010 de 27 de julio (B.O.E. de 31 de julio) y el artículo 48 de Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (B.O.E. de 8 de Agosto de 2000).

En el supuesto de no formalizarse escrito de alegaciones, el acta de infracción podrá ser considerada propuesta de resolución, de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 del Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998) en redacción dada por el Real Decreto 772/2011 de 3 de junio (B.O.E. de 21 de junio). En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 42.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (B.O.E. de 27 de Noviembre de 1992), modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero (B.O.E. de 14 de Enero de 1999), se informa de que el plazo máximo establecido por el Real Decreto 928/1998 citado para dictar la resolución es de seis meses desde la fecha de la

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

itbadajoz@meys.es
www.meys.es/itss

C/ Pedro de Valdivia, 5
06002 - BADAJOZ
TEL: 924 23 17 00
FAX: 924 20 00 55

presente Acta. No obstante, cuando concurren circunstancias excepcionales, podrá acordarse la ampliación de dicho plazo máximo, en los términos previstos en el artículo 42.6 de la Ley 30/1992, transcurrido el cual se producirá la caducidad del procedimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.2 de la Ley 30/1992. No se computarán a tal efecto las interrupciones producidas por causas imputables al interesado o por la suspensión del procedimiento a que se refiere el mencionado Reglamento, debiendo ser cursada la notificación en el plazo de 10 días, a partir de la fecha de la resolución.

El importe de la sanción figurada en la presente Acta de Infracción se liquidará en la Resolución que se dicte a tal efecto, para su ingreso por el/los sujetos responsables de su pago, conforme establece el artículo 74.1 del Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social aprobado por Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio (B.O.E. de 25) en relación con el artículo 25.2 del Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social aprobado por Real Decreto 928/1998 de 14 de mayo (B.O.E. de 3 de Junio de 1998) en redacción dada por el Real Decreto 772/2011 de 3 de junio (B.O.E. de 21 de junio)

Orden de Servicio: 60000002/14 - Acta de Infracción: 16201400000108

BORRADOR

EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

ACTUANTE ACTUANTE ACTUANTE

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:
itbadajoz@meys.es
www.meys.es/its

C/ Pedro de Valdivia, 5
06002 - BADAJOZ
TEL: 924 23 17 00
FAX: 924 20 00 55

Anexo 9. Contrato de arrendamiento de buque.



Apdo. Correos 185 - 43850 Cambrils (Tarragona)
Tel: + (34) 669221183 Fax: + (34) 977 791 024
charter@marensol.net

FECHA:

____/____/2012

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

Contrato de arrendamiento entre MARITIME ENGINEERING SOLUTIONS, S.L., con C.I.F.: B43770726, domiciliado en la población de Cambrils, Tarragona, en adelante llamada LA ARRENDADORA y Dña./D.: _____ con DNI / Pasaporte nº: _____ domiciliad@ en la calle: _____ n.º: _____ Piso: _____ de la localidad de: _____ Código Postal: _____ Provincia de: _____ País: _____ y con Teléfono móvil n.º: _____, de ahora en adelante llamado EL ARRENDATARIO.

TRIPULACIÓN (Indicar Pasajeros sólo en caso de pernoctación en otros puertos)

Nombre y DNI Patrón _____
Nombre y DNI Pasajero _____

A. EMBARCACIÓN ARRENDADA:

Marca: _____ Modelo: _____
Bastidor/Matricula nº _____
Personas Autorizadas: _____

B. PERÍODO DE ARRENDAMIENTO

Desde el día _____ de _____ de 2.012 a las _____ horas.
Hasta el día _____ de _____ de 2.012 a las _____ horas.

C. PRECIO DEL ARRENDAMIENTO

Importe Arrendamiento: _____ €

D. FORMA DE PAGO

Un 50% del total del alquiler a la confirmación de la reserva y firma del contrato. 50% restante, 30 días antes de la fecha de embarque, en nuestra cuenta corriente _____ (En caso de reservas a corto plazo, o acuerdo con La Arrendadora; el total en efectivo al embarque).

El justificante bancario del ingreso servirá de recibo provisional del pago y se enviará por fax al nº: 977791024, o por correo electrónico a charter@marensol.net donde se le emitirá una factura contemplando el importe satisfecho.

EL ARRENDATARIO deberá entregar además la cantidad de: **450 €** en concepto de FIANZA mediante pago en/con: _____, en el momento de presentarse en la embarcación para la entrega de las llaves y documentación. En caso de efectuarse el depósito mediante Tarjeta de Crédito, el ARRENDATARIO debe de comprobar que el crédito disponible es como mínimo del importe de la fianza ya que se solicitará autorización a la entidad bancaria, quedando retenido dicho importe hasta el fin del período del alquiler. Si por cualquier motivo la autorización fuera denegada, se deberá satisfacer el importe de la fianza mediante dinero en efectivo o transferencia bancaria.

La fianza será devuelta al ARRENDATARIO en el momento en que finalice este contrato y se haya comprobado por parte de LA ARRENDADORA el estado de la embarcación. EL ARRENDATARIO se obliga a devolver la embarcación a LA ARRENDADORA con el depósito de combustible **de reserva** lleno o de pagar la diferencia consumida al precio de 2.00 €/L.

E. EQUIPAMIENTO DE LA EMBARCACIÓN:

El equipamiento de la embarcación será el que se define en las tarifas de precios del arrendador, salvo que se especifique lo contrario en este contrato.

F. TITULACIÓN MÍNIMA REQUERIDA:

EL ARRENDATARIO asegura que posee los conocimientos y la experiencia necesarios para el gobierno de la embarcación arrendada y que es poseedor del siguiente título náutico: _____ con nº: _____ expedido en _____ el día _____.

Maritime Engineering Solutions, S.L. - Apdo. Correos 185 - 43850 Cambrils - Tarragona. CIF: B43770726 - Tel: + (34) 669 22 11 83 - Fax: + (34) 977 377 356

La arrendadora
MAR EN SOL CHARTER



G. PERÍODO DE ARRENDAMIENTO:

Dña. / D. _____ arrienda la embarcación de recreo descrita en el apartado 1, por el período y el precio anteriormente descritos, con sujeción a las cláusulas que figuran a continuación:

CLÁUSULAS

1. PRECIO DEL ALQUILER:

El precio del alquiler incluye el uso de una embarcación completamente equipada, el seguro del valor de la embarcación superior a la fianza depositada, y el seguro personal de los miembros de la tripulación. No están incluidos los costes de repuesto de carburante, los amarres fuera del puerto base ni otros servicios extra.

2. FORMA DE PAGO:

50 % del precio total una vez formalizada la reserva.

50 % restante al menos 4 semanas antes del comienzo de la fecha de alquiler.

La forma de pago mencionada no se podrá modificar sin la conformidad de MARITIME ENGINEERING SOLUTIONS, S.L.

La facturación final se hará tras una revisión final del barco en el momento de dejar éste en el puerto de destino o en su defecto, al día siguiente si la fianza se ha efectuado con Tarjeta de Crédito o salvo pacto expreso de las dos partes.

3. OBLIGACIONES DEL ARRENDATARIO:

a. El Arrendatario está obligado a navegar única y exclusivamente en las aguas territoriales Españolas. Para navegar fuera de las mencionadas aguas se debe obtener conformidad previa y por escrito del Arrendador. El Arrendatario se compromete a no alquilar o prestar el barco a terceros, a no participar en regatas de ningún tipo (salvo permiso expreso del Arrendador), a no hacer cabotaje o pesca profesional, a no dar cursos de navegación o usar la embarcación para algún otro fin lucrativo, y a navegar sólo bajo condiciones meteorológicas favorables. Para cualquiera de las actividades antes mencionadas se deberá obtener un permiso expreso por parte de La Arrendadora.

b. El Arrendatario debe respetar las leyes y las reglas relacionadas con los trámites aduaneros y deberá llevar diario de navegación y cuidar el inventario del barco durante el alquiler. En el caso de no contratar los servicios adicionales de un patrón de embarcación (skipper), el Arrendatario estará obligado a presentar una titulación vigente (mínimo PNV Vela) que acredite sus conocimientos náuticos si quiere tripular la nave.

c. El Arrendatario se hará responsable de las posibles infracciones cometidas, de acuerdo con las leyes Españolas vigentes, aunque esté tripulando el barco fuera del período de alquiler.

4. DOCUMENTACIÓN

El Arrendador recibirá toda la documentación necesaria por parte del Arrendatario, así como una fianza para cubrir cualquier daño o desperfecto durante la duración del alquiler de la embarcación.

Es necesario que guarde en un lugar seguro esta documentación durante el período que dure el alquiler.

5. ENTREGA DEL BARCO

El Arrendador está obligado a entregar el barco en condiciones, limpio y listo para navegar, con el depósito de reserva de carburante lleno (salvo pacto expreso con el Arrendatario).

Durante el período de alquiler, el barco será propiedad de MARITIME ENGINEERING SOLUTIONS, S.L. (o de su propietario legal en caso de existir).

Antes de firmar el mencionado contrato, el Arrendatario deberá revisar el barco alquilado, especialmente el equipamiento y el inventario. El encontrar algún tipo de fallo o desperfecto durante la revisión que no impida el correcto funcionamiento de la nave no da derecho al Arrendatario a rebajar el precio inicial que figuraba en la oferta.

6. FIANZA

En el momento de la firma de la documentación y de entrada en el barco, el cliente deberá pagar en concepto de depósito una fianza que cubra cualquier desperfecto, daño por uso indebido o colisión de la embarcación que no esté amparado por la Póliza de Seguros. La fianza dependerá de la embarcación y estará fijada en el Contrato. La formalización de la fianza se puede realizar mediante Tarjeta de Crédito, transferencia o en efectivo. La fianza será devuelta una vez el barco haya sido revisado tras dejarlo en el puerto de destino.

7. PRÓRROGA DEL ALQUILER

En caso de que el Arrendatario desee prorrogar el alquiler, deberá contactar con el Arrendador con una antelación razonable y solicitar su conformidad por escrito de la prórroga indicando las nuevas fechas e itinerario.

La arrendadora
MAR EN SOL CHARTER

Arrendatario



8. CANCELACIONES

En el caso de que el Arrendatario desista del alquiler por cualquier razón una vez hecha la entrega del barco, MARITIME ENGINEERING SOLUTIONS, S.L. retendrá la suma entera del alquiler en concepto de daños, cobrando al Arrendatario todos los gastos originados por la cancelación, salvo en el caso que el barco pueda ser realquilado los días previamente concertados por el Arrendatario.

En el caso de que el Arrendatario cancele el alquiler 4 semanas antes de la prestación del servicio, el Arrendador retendrá el 50 % del precio total hasta que consiga un cliente para las fechas previamente reservadas, en caso de no poderse alquilar, dicho importe no será reembolsado al Arrendatario. Si la cancelación se comunica con menos de 4 semanas de antelación, la penalización será del 100%, con los mismos criterios anteriormente expuestos. En todo caso solo será devuelta la cantidad recuperada.

9. DAÑOS

El Arrendatario debe informar inmediatamente al Arrendador en el caso de cualquier daño, colisión o deterioro de la embarcación, independientemente de las causas.

El Arrendatario debe informar al Arrendador inmediatamente de la reparación necesaria o necesidad de repuestos. Cada reparación o arreglo sin autorización por parte del Arrendador se le cobrará directamente al Arrendatario.

Cualquier desperfecto, pérdida o daños ocasionados por un uso indebido por parte del Arrendatario y su tripulación serán responsabilidad del mismo. Dichos daños o desperfectos se descontarán de la fianza y serán devueltos únicamente si existe cobertura del Seguro de la Embarcación y en la cantidad establecida, corriendo la Franquicia a cargo del Arrendatario.

10. DERECHOS DEL ARRENDATARIO

Si por cualquier razón, y fuera de las responsabilidades del Arrendatario, el barco estuviera fuera de servicio, el Arrendatario podrá solicitar que se le devuelva la parte proporcional de la cantidad abonada y dependiendo de los días que el barco estuviera fuera de servicio. MARITIME ENGINEERING SOLUTIONS, S.L. intentará proporcionar un barco de repuesto similar por el mismo precio.

11. FINALIZACIÓN DEL ALQUILER

El Arrendatario deberá devolver el barco al Arrendador en el puerto de destino final, a la hora acordada, limpio e intacto, y con el depósito de reserva de carburante lleno (salvo pacto expreso con el Arrendador).

El Arrendador llenará el depósito de reserva de carburante en el caso de que el Arrendatario no lo hubiera hecho así. El importe de dicha operación se ejercerá con cargo a la fianza depositada por el Arrendatario.

Si el Arrendatario no devolviera el barco al puerto base a la hora acordada, deberá compensar al Arrendador pagando el precio diario de alquiler por triplicado por cada día de retraso (se contará día entero si se entrega la embarcación después de las 12:00 horas), junto con los posibles gastos originados durante su retraso a MARITIME ENGINEERING SOLUTIONS, S.L.

El retraso podrá ser justificado sólo en caso de causa mayor y si el Arrendatario lo comunicó inmediatamente al Arrendador.

En el caso de que el barco fuera devuelto en malas condiciones y/o extremadamente sucio, el Arrendador tendrá derecho a descontar la limpieza final y/o arreglos de la fianza, incluidas las comisiones bancarias.

Si la nave, por cualquier circunstancia, no pudiera ser entregada en el puerto base, se aplicaría un recargo de 4 o 7 €/milla (4 € embarcación motor, 7 € embarcación a vela).

12. SEGURO

El barco, el equipamiento y la tripulación disponen del siguiente seguro:

- ◊ Todo Riesgo Casco.
- ◊ Responsabilidad Civil a Terceros y Pasajeros.

Todos los daños y/o pérdidas que deban ser cubiertas por el seguro deberán ser comunicados al Arrendador o su representante inmediatamente después de la avería o accidente. En caso de que los daños no estén amparados por el Seguro, el Arrendatario será responsable del pago de los mismos, aunque superen la fianza.

13. RESPONSABILIDADES DEL ARRENDATARIO

El Arrendatario está obligado a indemnizar al Arrendador por los daños a terceros motivados por negligencia y que no estén cubiertos por el seguro, corriendo además con todos los gastos, tanto materiales como jurídicos.

El Arrendatario asume plena responsabilidad de sus hechos especialmente en casos de confiscación del barco por cualquier tipo de infracción legal.

En caso de pérdida o avería, el Arrendatario tiene obligación de anotar detalladamente los hechos o bien solicitar el parte del incidente a las Autoridades Portuarias, médico correspondiente o persona responsable.

El Arrendatario debe informar al Arrendador sobre lo ocurrido con la mayor brevedad posible. En el caso de pérdida de la embarcación, imposibilidad de navegación, confiscación de la embarcación o prohibición de la navegación por parte de las autoridades competentes, el Arrendatario estará obligado a informar a las personas responsables y al Arrendador de forma inmediata.



Maritime Engineering Solutions, S.L. - Apdo. Correos 185 - 43850 Cambrils - Tarragona. CIF: B43770726 - Tel: + (34) 669 22 11 83 - Fax: + (34) 977 377 356

14. PERDIDAS DE BIENES PERSONALES

MARITIME ENGINEERING SOLUTIONS, S.L. no se hace responsable de la pérdida, destrucción y/o daño de los bienes personales depositados o guardados en la embarcación, en el vehículo de servicio de la agencia o en las oficinas o instalaciones del Arrendador.

La firma de este Contrato implica la aceptación de estas condiciones por parte del Arrendatario y que no existirá, por parte del Arrendador, obligación alguna de indemnizar al Arrendatario en cualquiera de los casos descritos previamente.

15. QUEJAS

Se considerarán únicamente las quejas por escrito y recibidas en el momento de devolución del barco al Arrendador.

16. PATRON (SKIPPER)

En caso de que el Arrendatario necesitara los servicios de un Patrón de embarcación, deberá solicitarlo a MARITIME ENGINEERING SOLUTIONS, S.L. en el momento de hacer la reserva. En caso de no contratar los servicios de un Patrón, el arrendatario estará obligado a presentar una titulación vigente acorde con el tipo de embarcación arrendada.

Para cualquier interpretación del presente contrato son solamente competentes los Tribunales correspondientes a la zona donde se encuentra estacionada la embarcación a firma del presente contrato, siendo éste el puerto de Cambrils.

Y en prueba de conformidad, los concurrentes, en sus respectivas intervenciones, firman el presente contrato en conocimiento y aprobación de las cláusulas, por duplicado ejemplar y a un solo efecto.

En CAMBRILS a _____ de _____ de 2012.

LA ARRENDADORA
MAR EN SOL CHARTER

ARRENDATARIO

ANEXO 10. MODELO DE CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO

En....., a..... de..... de.....

REUNIDOS

De un parte, con domicilio en , calle..... , nº..... . Constituida regularmente con arreglo a las leyes de , en documento público otorgado ante el fedatario D. , e inscrita en el registro mercantil con el número..... . Actúa en su calidad de Se halla representada por D. , Consejero Delegado de la entidad, según poderes recogidos en escritura pública otorgada ante D. convenientemente registrados en al , con NIF

En adelante FLETANTE

Y de otra D. , con domicilio en calle nº representada por don en su calidad de , con D.N.I o NIF en su caso En adelante FLETADOR.

MANIFIESTAN

1.- El fletante ostenta la propiedad de un buque de nombre , bajo bandera clasificado como y de toneladas de peso muerto, con pies cúbicos de capacidad y navegar a plena carga a la velocidad de nudos con buen tiempo y mar llana, siendo su consumo de toneladas de combustible líquido. Se encuentra inscrito en el Registro de buques al Tomo , folio , número y se halla libre de cargas y gravámenes, no estando sujeto a embargo o retención judicial.

2.- Se encuentra asegurado en la Compañía con póliza número de fecha , que habrá de mantenerse vigente o sustituida por otra de las mismas características sin solución de la continuidad durante toda la vigencia de este contrato.

3.- El fletador necesita para sus operaciones comerciales de transporte un buque de las características indicadas y, en consecuencia, reconociéndose ambas partes capacidad bastante para el acto que celebran, deciden libremente concertar un contrato de fletamento, con sujeción al sentido y alcance de las siguientes.

ESTIPULACIONES

Primera.- El fletante pone a disposición del fletador durante un tiempo de a partir de en el puerto de , el buque que se describe en el apartado 1 anterior y éste declara recibirlo a su entera satisfacción en el estado en el que se encuentra, perfectamente hábil y equipado para navegar y transportar la carga de mercancías que el fletador se propone.

Segunda.- El precio del fletamento se cifra en un montante de a contar desde el día de de según según consta en la cláusula anterior. Su pago se efectúa mediante cada días y por adelantado. De no efectuarse el pago, el fletante tiene derecho a retirar el buque, sin menoscabo de las reclamaciones de daños y perjuicios si fueran probados. A este fin mediará un preaviso de días, con objeto de que el fletador avise a los clientes cargadores para que puedan retirar la carga y embarcarla en otro de semejantes condiciones hasta su destino.

Tercera.- El fletador corre con los gastos de combustibles, puertos, practicaes, servicios de botes, derechos y tasas, muelles y otros, excepto los de oficiales y tripulación del buque, así como los impuestos de toda clase, gastos de agentes, comisiones, carga, trimado, pesaje, estiba, descarga, apuntado y entrega del cargamento, reconocimiento de escotillas, y aparejos para amarres.

Cuarta.- El fletante abona los salarios y provisiones, seguros del buque, pertrechos de cubierta y máquinas para el mantenimiento en correcto estado de navegabilidad de casco y maquinaria durante el servicio contratado.

Quinta.- El Capitán y la tripulación permanecerán a las ordenes del fletador, actuando todos ellos con la debida diligencia. Aquél, y en su caso el Jefe de máquinas, pondrán a disposición del fletador los Diarios de abordó. El fletador, por su parte, impartirá las instrucciones oportunas sobre viajes y destinos.

Sexta.- Cualquier daño al buque o a sus pertrechos, producidos por el fletador o sus estibadores será comunicado por escrito por el Capitán, de acuerdo con los Agentes del buque o el Sobrecargo, determinándose las causas que lo motivaron. En caso de negligencia de aquellos será responsable de los mismos el fletador, que también responde de los que se produzcan por carga de mercancías diferentes a las estipuladas, o por efectuarlas, estibarlas o descargarlas en forma irregular o negligente por parte de su personal, sin perjuicio de las responsabilidades personales que procedan por infracción de las normas legales y reglamentarias sobre la seguridad.

Séptima.- El fletador podrá subarrendar el buque, participándolo al fletante, pero responderá en todo caso de las actuaciones del subfletador o personal a su servicio y del cumplimiento de este contrato. Podrá igualmente contratar directamente con la tripulación los trabajos de carga, descarga y reparaciones de averías ocasionadas por el cargamento de la mercancía.

Octava.- El fletador podrá hacer pintar su nombre comercial y distintivos en el costado del buque, e incluir su propio pabellón, devolviéndolo luego en el estado en que lo recibió.

Novena.- El contrato se extingue por el transcurso del tiempo pactado, debiendo el fletador devolver el buque en el puerto de Igualmente queda extinguido por pérdida o desaparición del buque, desde el momento mismo del siniestro si fuere conocido y en caso contrario desde la ultima noticia que se tuviere.

Décima.- Si llegado el término del contrato no fuera devuelto el buque en la forma estipulada, el fletante puede ejercitar las acciones pertinentes de recuperación, previo requerimiento fehaciente al fletador. De hallarse de viaje al puerto de devolución, se calculará el retraso evaluando el gasto del flete por los días que falten hasta completar el viaje.

Undécima.- Cualquier litigio , discrepancia en torno al cumplimiento e interpretación de este contrato, o que este directa o indirectamente relacionado con el, se someterá a arbitraje, con renuncia expresa de las partes al fuero propio que haya de corresponderles y en el marco de la Cámara de Comercio de , a la que se encomienda su gestión, administración, designación de árbitros de conformidad a su reglamento y estatutos. En lo que por normas imperativas no pueda ser sometido a arbitraje, las partes, con renuncia al fuero propio que pueda corresponderles, se someten a la jurisdicción de los Tribunales de

Duodécima.- La invalidez de alguna de las estipulaciones de este contrato no afectará a los demás, que se consideran vigentes en virtud del principio in favor negotii. Para cuantas dudas no puedan ser resueltas con el presente contrato, las partes se someten expresamente a las condiciones generales de la Póliza Baltimore vigentes en este momento, y subsidiariamente a la legislación del país , sin perjuicio de las normas imperativas y de orden público que resulten de aplicación por Derecho Internacional Privado.

En señal de aceptación y conformidad firman ambas partes contratantes el presente contrato que se extiende por triplicado y a un solo efecto en lengua , en el lugar y fecha arriba indicados.

Por el fletante

Por el fletador

***Este Contrato es un modelo. En ningún caso debe ser tomado como única referencia. Le recomendamos consultar con un especialista en la materia para la redacción y firma de contratos con sus clientes.**

ANEXO 11. MODELO DE CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE.



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"
	Part I
	2. Place and date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
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)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
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)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

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

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

Printed by The BIMCO Charter Party Editor

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 pay 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/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranes/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranes/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall</p>	<p>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 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.</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 to 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. Cancelling 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</p>	<p>75</p> <p>76</p> <p>77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81</p> <p>82</p> <p>83</p> <p>84</p> <p>85</p> <p>86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>89</p> <p>90</p> <p>91</p> <p>92</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>95</p> <p>96</p> <p>97</p> <p>98</p> <p>99</p> <p>100</p> <p>101</p> <p>102</p> <p>103</p> <p>104</p> <p>105</p> <p>106</p> <p>107</p> <p>108</p> <p>109</p> <p>110</p> <p>111</p> <p>112</p> <p>113</p> <p>114</p> <p>115</p> <p>116</p> <p>117</p> <p>118</p> <p>119</p> <p>120</p> <p>121</p> <p>122</p> <p>123</p> <p>124</p> <p>125</p> <p>126</p> <p>127</p> <p>128</p> <p>129</p> <p>130</p> <p>131</p> <p>132</p> <p>133</p> <p>134</p> <p>135</p> <p>136</p> <p>137</p> <p>138</p> <p>139</p> <p>140</p> <p>141</p> <p>142</p> <p>143</p> <p>144</p> <p>145</p> <p>146</p> <p>147</p> <p>148</p>
---	--	--

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

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

the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification	149	at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival	220
to the Charterers shall be the new cancelling date.	150	there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they	221
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in	151	agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the	222
case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of	152	Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary)	223
cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	153	within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter	224
		Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with	225
10. Bills of Lading	154	same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with	226
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the	155	other cargo on the way for their own account.	227
"Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter	156	(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging	228
Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by	157	of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same	229
Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The	158	has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of	230
Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities	159	keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against	231
that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that	160	paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging	232
the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of	161	until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be	233
more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners	162	payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe	234
under this Charter Party.	163	port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or	235
		lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the	236
11. Both-to-Blame Collision Clause	164	Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting	237
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the	165	the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this	238
negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master,	166	Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive	239
Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the	167	the same freight as if she had discharged at the original port of destination,	240
management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will	168	except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles,	241
indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying	169	the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in	242
vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or	170	proportion.	243
damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or	171	(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the	244
payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said	172	Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs	245
cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel	173	preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	246
or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners.	174		
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those	175	17. War Risks ("Voywar 1993")	247
in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the	176	(1) For the purpose of this Clause, the words:	248
colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.	177	(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers,	249
		disponent owners, managers or other operators who are charged with the	250
12. General Average and New Jason Clause	178	management of the Vessel, and the Master; and	251
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box	179	(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of	252
22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification	180	war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike	253
thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses	181	operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	254
even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners'	182	acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades	255
servants (see Clause 2).	183	(whether imposed against all Vessels or imposed selectively against	256
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of	184	Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews	257
the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of	185	or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group,	258
accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the	186	or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable	259
voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or	187	judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are	260
not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not	188	likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other	261
responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees	189	persons on board the Vessel.	262
or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average	190	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the	263
to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average	191	reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of	264
nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges	192	the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose,	265
incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the	193	the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War	266
Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels	194	Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this	267
belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem	195	Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may	268
sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and	196	expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other	269
special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers,	197	persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this	270
consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."	198	Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place	271
		within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers	272
13. Taxes and Dues Clause	199	the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be	273
(a) <i>On Vessel</i> . -The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily	200	exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall	274
levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	201	first require the Charterers to nominate any other safe port which lies	275
(b) <i>On cargo</i> . -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes	202	within the range for loading or discharging, and may only cancel this	276
customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be	203	Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe	277
assessed.	204	port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	278
(c) <i>On freight</i> . -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight	205	(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage,	279
shall be for the Charterers' account.	206	or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on	280
		any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or	281
14. Agency	207	waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever,	282
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of	208	where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at	283
loading and the port of discharge.	209	any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is	284
		completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the	285
15. Brokerage	210	Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons	286
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight	211	on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be,	287
and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.	212	exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice	288
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of	213	request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the	289
freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the	214	cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such	290
Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more	215	notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners	291
voyages the amount of indemnity to be agreed.	216	may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port	292
		of loading) in complete fulfillment of the Contract of Carriage. The Owners	293
16. General Strike Clause	217	shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such	294
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the	218	discharge and, if the discharge takes place at any port other than the	295
cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or	219	loading port, to receive the full freight as though the cargo had been	296

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

carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles,	297	of destination.	373
to additional freight which shall be the same percentage of the freight	298	(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems	374
contracted for as the percentage which the extra distance represents to	299	it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and	375
the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien	300	to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.	376
on the cargo for such expenses and freight.	301	(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall	377
(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it	302	apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at	378
appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the	303	the original port of destination, except that if the distance of the substituted port	379
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel	304	exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted	380
may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route	305	port to be increased in proportion.	381
(including any canal or waterway) which is normally and customarily used	306		
in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route	307	19. Law and Arbitration	382
to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that	308	* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with	383
this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total	309	English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to	384
extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the	310	arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or	385
same percentage of the freight contracted for as the percentage which the	311	any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force.	386
extra distance represents to the distance of the normal and customary	312	Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be	387
route.	313	appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third	388
(5) The Vessel shall have liberty-	314	arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of	389
(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to	315	them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of	390
departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages,	316	the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within	391
destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which	317	fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall	392
are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel	318	be final.	393
sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any	319	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed	394
other Government which so requires, or any body or group acting with the	320	the amount stated in Box 25* the arbitration shall be conducted in accordance	395
power to compel compliance with their orders or directions;	321	with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators	396
(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war	322	Association.	397
risks underwriters who have the authority to give the same under the terms	323	* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with	398
of the war risks insurance;	324	Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and	399
(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the	325	should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be	400
United Nations, any directives of the European Community, the effective	326	referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the	401
orders of any other Supranational body which has the right to issue and	327	parties hereto and the third by the two so chosen; their decision or that of any	402
give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which	328	two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this	403
the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who	329	agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be	404
are charged with their enforcement;	330	conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators,	405
(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may	331	Inc.	406
render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	332	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed	407
(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other	333	the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance	408
persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may	334	with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators,	409
be subject to internment, imprisonment or other sanctions;	335	Inc.	410
(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the	336	(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at	411
Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the	337	the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The	412
Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever,	338	laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.	413
whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or	339	(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.	414
customary route.	340	(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.	415
(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this	341	** Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but	416
Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a	342	the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.	417
deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of	343		
Carriage.	344		
18. General Ice Clause	345		
<i>Port of loading</i>	346		
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the	347		
Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or	348		
on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the	349		
Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this	350		
Charter Party shall be null and void.	351		
(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it	352		
advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and	353		
to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the	354		
Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part	355		
cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the	356		
Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra	357		
expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity	358		
delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter	359		
Party.	360		
(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are	361		
closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part	362		
cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under	363		
section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers	364		
agree to load full cargo at the open port.	365		
<i>Port of discharge</i>	366		
(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the	367		
Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-	368		
opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe	369		
and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of	370		
detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the	371		
Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port	372		

ANEXO 13. CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.

En, a de, de

REUNIDOS

De una parte, La Compañía de Seguros con domicilio en, calle, nº Constituida regularmente con arreglo a las leyes de, en documento público otorgado ante el fedatario D., e inscrita en el Registro mercantil con el número Actúa en su calidad de Se halla representada por D., Consejero Delegado de la entidad, según poderes recogidos en escritura pública otorgada ante D. convenientemente registrados en al, con NIF En adelante el asegurador.

Y de otra D., con domicilio en calle nº representada por don En su calidad de, con D.N.I o NIF en su caso En adelante asegurado.

MANIFIESTAN

1.- El asegurado ostenta la propiedad de un buque de nombre, bajo bandera clasificado como y de toneladas de Registro, con caballos de potencia, capaz de transportar toneladas de peso muerto, con pies cúbicos de capacidad y y navegar a plena carga a la velocidad de nudos con un buen tiempo y mar llana, siendo su consumo de toneladas de combustible líquido.

2.- Fue construido su casco por en fecha con maquinaria marca Se encuentra inscrito en el Registro de buques al Tomo, folio, número, y se halla libre de cargas y gravámenes, no estando sujeto a embargo o retención judicial. Se encuentra asegurado en la Compañía con póliza número de fecha, que habrá de mantenerse vigente o sustituida por otra de las mismas características sin solución de continuidad durante toda la vigencia de este contrato.

3.- El asegurado necesita en el curso de sus operaciones comerciales de transporte por el buque de las características indicadas, garantizar el riesgo derivado de la navegación y las responsabilidades que de él se derivan en el transporte de mercancías. En consecuencia, reconociéndose ambas partes capacidad bastante para el acto que celebran, deciden libremente concertar un contrato de seguro marítimo de transporte de mercancías sobre el buque descrito, con sujeción al sentido y alcance de las siguientes.

ESTIPULACIONES

1.- Es objeto de este contrato la previsión, preparación, articulación y concertación de unas condiciones de seguro de daños a las mercancías que transporte el buque anteriormente descrito, bien conjuntamente para un solo cargador, bien mediante cargas separadas de distintos cargadores, con excepción de aquéllos que presenten su propio seguro.

2.- El asegurador toma a su cargo los daños a mercaderías que se produzcan por riesgos de mar, puerto, bahía, rada, ensenada, varadero, y consistan en los siguientes accidentes: abandono, pérdida total, contribución a la avería común, gastos de salvamento por naufragio, abordaje, varada embarrancada arribadas y escalas forzosas, explosiones de máquinas, roturas de los elementos de dirección, y demás riesgos de mar, con excepción de los que figuran en la cláusula siguiente.

3.- Igualmente quedan comprendidos los perjuicios por retrasos en el viaje y consiguiente entrega retardada de mercaderías que no se deban a las anteriormente descritas en las que ya queda incluido, o fuerza mayor ajena a cualquier de las partes en la contratación, incluido el cargador.

4.- El asegurador no responde de los riesgos producidos por guerras, movimientos revolucionarios, motines, huelgas, embargos gubernativos, retención por orden de potencia extranjera, saqueo, apresamiento, represalias,

cierre de puertos, ni de las consecuencias que de estos riesgos se derivan. Tampoco responde de los daños producidos por dolo o negligencia grave del asegurado, cargadores y consignatarios o mandatarios en tierra, por contrabando, comercio clandestino o prohibido y violaciones de bloqueo.

5.- El seguro permanecerá en vigor dentro de los límites de navegación del buque que serán (muy importante para este tipo de contratos según se dice en la presentación), comenzando la cobertura a partir del día de de y tendrá una duración de, salvo que al término del plazo el buque se encontrara navegando, en cuyo caso se prorrogará hasta el tiempo de arribada a puerto, anclaje, amarraje, y todas las incidencias hasta su completa paralización y descarga, percibiendo la prima estipulada en proporción a los días que se gasten en la terminación de las operaciones. Igualmente se prorrogará, transcurrido el plazo pactado, por la tática anualmente, salvo que medie plazo de preaviso con un mes de antelación a la expiración de la prórroga que este corriendo en este momento.

6.- La prima estipulada se compone de una cantidad fija mensual, a cuenta de las operaciones de seguro de cada cargamento por separado, que se cifra en el % de la media de las efectuadas en el año anterior y otra que depende de la valoración de los cargamentos singularizados, en los términos que se especifican en el apartado siguiente. Si fueren variado en tránsito el curso de las mercancías se abonará la prima suplementaria a contar desde el punto de desvío.

7.- las mercancías a transportar que se aseguran serán objeto de una declaración por parte del asegurado, con base a los datos aportados por el cargador, con motivo de cada operación de transporte que realice, a cuyo fin se proveerá a la oportuna valoración por las partes contratantes del seguro, partiendo del precio de venta en factura y en otro caso, el precio medio que tuviere en el mercado del punto de embarque. Al propio tiempo y en función de su valor y de los riesgos que se corran, se determinará la prima del seguro por el transporte de las mercancías, que figurara por separado junto con cada declaración y se abonaran en su conjunto semestralmente, deducido el % hasta entonces abonado.

8.- El contrato será resuelto y las cantidades abonadas quedaran a favor del asegurador si mediase valoración inexacta o del cargador en la declaración de las mercancías, particularmente en la mención de aquellas peligrosas que exigen ciertas medidas de seguridad en su transporte. Igualmente se resolverá por falta de aviso al asegurador de la existencia de cargas, embargos y otras contingencias que determinan un retraso del viaje y consiguiente abono de daños por entrega retardada de las mercaderías.

9.- Son también causa de resolución, la transmisión del buque a otro naviero sin comunicación anticipada al asegurador, y aún comunicándose, éste podrá o no continuar el seguro, como también el incumplimiento por cualquiera de las partes a las condiciones establecidas en este contrato, todo ello con pérdida de las primas hasta entonces abonadas.

10.- El contrato quedará extinguido por el transcurso del plazo de vigencia o las prórrogas, en su caso, si media preaviso, y en caso de siniestro del buque que ocasiona su pérdida total o parcial, con devolución de las primas a cuenta que correspondan a partir de ese momento y las que correspondan en concreto al cargamento, si no se hallaran comprendidas en la indemnización propia del seguro del buque.

11.- Todos los impuestos, tasas, arbitrios, corretajes y cuantos se originen por la formalización, tramitación, cumplimiento y extinción de este contrato serán a cargo de la parte que interviniera según la ley.

12.- Cualquier litigio, discrepancia entorno al cumplimiento e interpretación de este contrato, o que esté directa e indirectamente relacionado con él, se someterá a arbitraje, con renuncia expresa de las partes al fuero propio que haya de corresponderles y en el marco de la Cámara de Comercio de, a la que se encomienda su gestión, administración, y designación de árbitros de conformidad a su reglamento y estatutos. En lo que por normas imperativas no pueda ser sometido a arbitraje, las partes, con renuncia al fuero propio que pueda corresponderles, se someten a la jurisdicción de los Tribunales de

13.- La invalidez de algunas de las estipulaciones de este contrato no afectará a los demás, que se consideran vigentes en virtud del principio in favor negotii. Para cuantas dudas no puedan ser resueltas con el presente contrato, las partes se someten expresamente a la legislación del país, sin perjuicio de las normas imperativas y de orden público que resulten de aplicación por Derecho Internacional Privado.

En señal de aceptación y conformidad firman ambas partes contratantes el presente contrato que se extiende por triplicado y a un solo efecto en lengua, en el lugar y fecha arriba indicados.

El asegurador

El asegurado

***Este Contrato es un modelo. En ningún caso debe ser tomado como única referencia. Le recomendamos consultar con un especialista en la materia para la redacción y firma de contratos con sus clientes.**