

M^a TERESA VILAR DOBARRO



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

INFORME SOBRE CUESTIONES
MARÍTIMAS, TRANSFRONTERIZAS Y
OTROS PROBLEMAS JURÍDICOS

TRABAJO FIN DE GRADO

24/07/2014

TUTOR: PROF. DR. D. FERNANDO CACHAFEIRO GARCÍA

ÍNDICE

I. INFORME SOBRE LA LEGALIDAD DE LAS ACTUACIONES ESPAÑOLAS EN RELACIÓN CON EL BUQUE SU CARGA Y SUS TRIPULANTES.....	4
i. JURISDICCIÓN DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS	4
ii. COMPETENCIA DE LA GUARDIA CIVIL.....	4
iii. ENTRADA Y REGISRO DEL BUQUE	5
iv. DELITO O INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA DE CONTRABANDO.....	7
v. ACTUACIÓN RESPECTO DE LOS TRIPULANTES.....	8
vi. ACTUACIÓN RESPECTO DE LA CARGA.....	9
II. INFORME SOBRE LAS SOLICITUDES DE ASILO.....	11
i. CONCEPTO Y REGULACIÓN.....	11
ii. SOLICITUD DE ASILO.....	12
iii. COMPETENCIA	14
iv. CUESTIONES COMUNES.....	15
v. NACIONALES DE PERÚ Y FILIPINAS	15
vi. NACIONALES DE DINAMARCA	15
vii. NACIONALES DE BURKINA FASO	17
III. INFORME SOBRE LAS PRESTACIONES Y EL ACTA DE INFRACCIONES LABORALES.....	20
i. LAS PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL.....	20
1. Concepto, regulación y características	20
2. Las situaciones de los extranjeros en España y el acceso a la Seguridad Social.....	20
3. Prestación familiar.....	21
4. Prestación de desempleo	22
ii. ACTA DE INFRACCIONES LABORALES.....	23
1. Infracciones laborales.....	24
2. Infracciones en materia de Seguridad Social.....	24
3. Acta de infracciones laborales.....	25
4. Responsabilidad penal del empresario e infracciones respecto de menores	25
iii. CONTRATOS LABORALES.....	26
IV. INFORME SOBRE LOS DIFERENTES CONTRATOS MERCANTILES	28
i. CONTRATOS MERCANTILES.....	28
ii. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS.....	28
iii. CONTRATO DE ARRENDAMIENTO.....	30
iv. CONTRATO DE FLETAMENTO.....	31
v. CONTRATO DE SEGURO.....	33

vi.	CONTRATOS AUXILIARES	36
1.	Contrato de carga y descarga	36
2.	Contrato de practicaje.....	37
vii.	LEY APLICABLE A LOS CONTRATOS.....	37
V. INFORME SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE SR. SILVESTRE HOLMS Y SU CONDICIÓN DE SENADOR.		39
i.	LOS ADMINISTRADORES	39
ii.	EL CARGO DE SENADOR.....	43
1.	Incompatibilidad y examen de incompatibilidades	43
2.	Inmunidad y aforamiento	44
BIBLIOGRAFÍA:		46
JURISPRUDENCIA:		46
ANEXOS		47

I. INFORME SOBRE LA LEGALIDAD DE LAS ACTUACIONES ESPAÑOLAS EN RELACIÓN CON EL BUQUE SU CARGA Y SUS TRIPULANTES.

i. JURISDICCIÓN DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS

El 30 de septiembre de 2103, la Guardia Civil intercepta al buque Pobre Mitrofán a 50 millas de las costas gallegas por haber una sospecha de que a bordo del mismo se está realizando un hecho delictivo. Con respecto a esto debemos analizar si la Guardia Civil tenía jurisdicción para interceptar el buque.

La Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar de 1982 establece en su artículo 3 que el mar territorial es aquel que se extiende hasta una distancia de 12 millas náuticas y donde el estado ejerce soberanía plena al igual que en sus aguas interiores y en su artículo 33 que la zona contigua se extiende 24 millas náuticas a partir de las aguas interiores donde España ejerce jurisdicción sobre infracciones leves y reglamentos fiscales, inmigración y aduaneros. Como podemos observar en buque Pobre Mitrofán no se encontraba en ninguna de estas zonas pero sí en la que viene a continuación, la zona económica exclusiva la cual, se extiende 200 millas náuticas a partir de las aguas interiores y donde se ejerce jurisdicción sobre derechos económicos.

En base a lo anteriormente expuesto podríamos considerar que el buque no se encontraba bajo jurisdicción Española sin embargo, debemos atender a la nacionalidad del buque. La CNUDM en su artículo 91 establece que: “(...). *Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar (...)*”, y el artículo 92 que dice que: “*Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado (...)*”. En este caso, teniendo en cuenta que el buque tiene exclusivamente la nacionalidad española y que se encuentra en alta mar, está sometido a la jurisdicción exclusiva de España.

Por último, destacar la gran importancia del artículo 23 de la Ley Orgánica del poder judicial dice en su apartado primero que: “*en el orden penal corresponderá a la jurisprudencia española el conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en los que España sea parte*”. Por lo que corresponde a las autoridades españolas conocer del hecho delictivo que se está cometiendo a bordo del buque.

ii. COMPETENCIA DE LA GUARDIA CIVIL

El buque Pobre Mitrofán es interceptado por la Guardia Civil el día 30 de septiembre de 2013. Debemos analizar si se le atribuye la competencia a la Guardia Civil para realizar esta operación o por el contrario, es competencia de otro Cuerpo. Para esto debemos atender a lo establecido en la L.O. 2/1986 de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y al Real Decreto 246/199, de 22 de Febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. La Ley Orgánica 2/1986 en su art.9 define a la Guardia Civil como: “*una institución armada de naturaleza militar, dependiente del Ministerio del Interior, en el desempeño de las funciones que esta Ley*

le atribuye, y del Ministerio de Defensa en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que éste o el Gobierno le encomienden”.

El artículo 11.1 de la L.O. 2/1986 establece que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado tienen la función de prevenir la comisión de actos delictivos e investigar los delitos para descubrir y detener a los presuntos culpables, asegurar los instrumentos, efectos y pruebas del delito poniéndolos a disposición del juez o del Tribunal competente y, el artículo 11.2.b establece que la Guardia Civil ejercerá las funciones que, se asignan a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado con carácter genérico, entre otros en el mar territorial. Por último, el art. 12 de la L.O. 2/1986 establece que las funciones de: *“resguardo fiscal del Estado y las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir contrabando”* corresponden a la Guardia Civil.

En este caso, la Guardia Civil tiene competencia para interceptar el buque. Esta competencia se la atribuyen los preceptos anteriores al establecer que una de sus diversas funciones es evitar y perseguir el contrabando y evitar las actuaciones en las que se pretenda defraudar al Estado. Precisamente la actuación ilícita que se está realizando a bordo del buque Pobre Mitrofán, es una actividad de contrabando de tabaco con la que se pretende vender las cajetas a un precio inferior al de mercado y defraudar al Estado no pagando los impuestos correspondientes. La Guardia Civil, actuando conforme a las competencias que le atribuye la Ley, intenta evitar este delito de contrabando mediante su actuación.

Aunque esta ley no establezca que la Guardia Civil tenga la competencia mencionada anteriormente fuera del mar territorial, el RD 246/1991 sí señala en su artículo 1 que, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil puede extender su competencia fuera del mar territorial de acuerdo con los tratados internacionales que estén vigentes. En base esto, aunque el buque se encuentre el Alta mar, concretamente en la zona económica exclusiva, la Guardia Civil si puede interceptar el buque para evitar el hecho delictivo.¹

iii. ENTRADA Y REGISRO DEL BUQUE

El buque interceptado por la Guardia Civil, se trata de un buque mercante que transporta un cargamento de la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein, S.A. Se sospecha que a bordo del buque se está cometiendo un hecho delictivo, concretamente contrabando, por lo que se procede a su inspección.

La entrada y registro en un lugar cerrado se encuentra regulada en los artículos 545 a 588 de la Ley de Enjuiciamiento criminal. En el artículo 554 se establece que se considera domicilio los buques nacionales mercantes, por este motivo, la Guardia Civil sólo puede subir a bordo del buque y efectuar las inspecciones correspondientes cuando se den los supuestos contemplados en la CE es decir, haya consentimiento por parte del titular del domicilio, cuando se obtenga una resolución judicial, en caso de flagrante delito o de necesidad.

¹ El artículo 5 de la LO 2/1986 dice que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad “en el ejercicio de sus funciones deben actuar con la decisión necesaria, y sin demora cuando de ello dependa evitar un daño grave, inmediato e irreparable; rigiéndose al hacerlo por los principios de congruencia, oportunidad y proporcionalidad en la utilización de los medios a su alcance. Por lo tanto la intervención debe ser proporcional al hecho delictivo que se está cometiendo.

Para este caso concreto, podemos analizar varias opciones: que haya habido consentimiento del titular del buque que en este caso, se corresponde con el capitán del mismo, que se haya emitido una autorización judicial para su entrada y registro o que se haya dado una situación de necesidad para proceder a evitar el supuesto delito de contrabando que se está cometiendo a bordo del buque.

Cuestión muy importante es el principio de “inviolabilidad del domicilio” consagrado en el artículo 18 de la CE. Su definición ha sido completada por la jurisprudencia en sentencias como la Sentencia del Tribunal Supremo 2292/2001 de 29 de noviembre donde nos dice que domicilio *“es considerado como el espacio cerrado donde una persona desarrolla su vida privada. Constitucionalmente el concepto de domicilio aparece asociado al de privacidad, de manera que la vulneración del derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio se concreta en la entrada ilícita en los ámbitos de privacidad de una persona en los espacios que acota para su desarrollo. El que el art. 554 establezca la consideración de domicilio a los buques mercantes nacionales no extiende sobre todo el buque la protección constitucional derivada de la inviolabilidad del domicilio sino exclusivamente aquellos apartados del buque donde pueda ser desarrollada la vida privada de una persona.* En este sentido, el Tribunal Supremo ha reiterado que no todo espacio cerrado se considerara domicilio. Por ejemplo en la STS de 1992, sala 2ª no considera domicilio las habitaciones de hotel y la STS 26 de Diciembre de 2000 señala que un buque con pabellón nacional, salvo la zona de los camarotes destinados a alojar la tripulación no se considera domicilio.

Para la realización de los actos de entrada no es necesario cumplir con las exigencias del registro domiciliario, lo que sí es obligatorio en el caso de efectúe el registro propiamente dicho. Sin embargo, debemos tener en cuenta que la entrada en un barco sospechoso exigirá al menos una percepción visual de los objetos del delito o de las personas que son sospechas de haberlo cometido².

Por todo lo expuesto, concluimos que no se necesita autorización judicial siempre que el objeto delictivo no se encuentre dentro de zonas privadas donde las personas desarrollan su vida sino en lugares no considerados domicilios como por ejemplo la cubierta del barco. En este sentido se pronuncia la STS 151/2006 de 20 de febrero. Si fuera al contrario, es decir, la carga se encontrara en un lugar considerado domicilio y no obtuviera el consentimiento del titular ni se tratara de una situación de flagrante delito o necesidad deberá pedirse una autorización judicial para la entrada y registro.

Por otro lado, el artículo 547 de la LOPJ establece que la función de la Policía Judicial es el auxilio a los juzgados, tribunales y al Ministerio Fiscal en la averiguación de los delitos y el aseguramiento de los delincuentes y, en este sentido, el artículo 7 del Real Decreto 769/1987 sobre regulación de la policía judicial establece que forman la Policía Judicial entre otros, la Guardia Civil. Por último destacar el artículo 20 de este Real Decreto que establece lo siguiente: *“Cuando los funcionarios integrantes de las Unidades Orgánicas de la Policía Judicial realicen diligencias de investigación criminal formalmente concretadas a un supuesto presuntamente delictivo, pero con carácter previo a la apertura de la correspondiente actuación judicial, actuarán bajo la*

² Esta distinción se recoge claramente en la STS 624/2002 de 10 de abril o la STS 845/2001 de 16 de mayo.

dependencia del Ministerio Fiscal (...)". Del contenido de los artículos, podemos afirmar que, la actuación Guardia Civil en este supuesto es correcta ya que, es considerada Policía Judicial y en entre sus labores está efectivamente la de averiguar delitos y asegurar a los detenidos como ocurre en este caso, realizando la operación de entrada, tal y como le faculta el artículo 20 del Real Decreto 760/1987, con carácter previo a solicitar las autorizaciones correspondientes.

iv. DELITO O INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA DE CONTRABANDO

Se define contrabando como la producción, transporte o comercio ilegal de productos sin pagar los impuestos correspondientes. Su regulación la encontramos en la Ley 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando. En el caso del contrabando de tabaco, tiene una regulación específica.

El contrabando puede dar lugar a un delito o a una infracción administrativa. Se considera que cometen un delito de contrabando según el art.2.3 de la Ley 12/1995 *"quienes realicen alguno de los hechos descritos en los apartados 1 y 2 de este artículo, si concurre alguna de las circunstancias siguientes (...)cuando se trate de labores de tabaco cuyo valor sea igual o superior a 15.000 euros."*, y de entre los hechos que mencionan destacamos los que *"Realicen operaciones de comercio, tenencia o circulación de mercancías no comunitarias de lícito comercio sin cumplir los requisitos legalmente establecidos para acreditar su lícita importación"*. El artículo 1 de esta misma ley define el concepto de importación como la entrada de mercancías no comunitarias en el territorio español comprendido en territorio aduanero de la UE. La pena impuesta por el delito de contrabando será de pena de prisión de uno a cinco años y multa del tanto al séxtuplo del valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos como se establece en el art.3 L.O. 12/1995.

Por otro lado se considera que incurren en una infracción administrativa según el art. 11 de la Ley 12/1995 *"las personas físicas o jurídicas y las entidades (...) que lleven a cabo las acciones u omisiones tipificadas en los apartados 1 y 2 del artículo 2 de la presente Ley, cuando el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea inferior (...) o a 15.000 euros si se trata de labores de tabaco, y no concurren las circunstancias previstas en los apartados 3 y 4 de dicho artículo"*. La pena impuesta por infracción administrativa de contrabando viene establecida en el art. 12 de la Ley y será de multa pecuniaria proporcional al valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos objeto de las mismas.

Durante la inspección del barco Pobre Mitrofán, los agentes de la Guardia Civil incautan 2000 cajetillas de tabaco. En este caso no nos encontramos con datos suficientes que nos indiquen el valor de las mercancías por lo que según el artículo 10 de la Ley debemos acudir, si se trata de géneros estancados³, al precio máximo de venta al público y de no estar señalado dicho precio, se adoptará la valoración establecida para la clase más similar. Si no fuera posible la asimilación, el juez fijará la valoración previa tasación pericial.

El BOE publica una tabla de los precios de venta al público de las labores de tabaco donde el precio máximo de venta es de 6'15. Como no sabemos el precio total de las 2.000 cajetillas de tabaco, multiplicamos las cajetillas por el precio máximo de venta

³ El art. 1.6 de la Ley define lo que es un género estancado a la que puede adherirse esta mercancía, ya que la distribución del tabaco está atribuida al Estado siempre que se trate de distribución al por menor.

al público, como se establece en el artículo anterior, para saber si se trata de una infracción administrativa o un delito de contrabando. Las 2000 por el precio máximo de venta al público (6'15) da aproximadamente 12.300 euros. Para que se considere delito de contrabando el precio de las mercancías debe superar los 15.000 euros y en este caso, aproximadamente, el precio total de las 2000 cajetillas de tabaco es de 12.300 euros por lo que no se trata de un delito, sino de una infracción administrativa.

v. ACTUACIÓN RESPECTO DE LOS TRIPULANTES

Antes de proceder a resolver la actuación de la Guardia civil sobre los tripulantes debemos dejar claros tres conceptos: la detención, el traslado a efectos de identificación y la institución del habeas corpus.

En primer lugar, se entiende por detención por funcionario público la detención llevada a cabo por el mismo mediante la privación, restricción o suspensión de la libertad ambulatoria de una persona realizada por una autoridad en el ejercicio de sus competencias. El bien jurídico al que afecta es la libertad ambulatoria recogida en el art. 17.1 de la CE. La detención está considerada como una medida destinada a impedir ciertas situaciones o a posibilitar la adopción de otras medidas (cautelares o ejecutivas) en el menor plazo posible. Su regulación se encuentra en los arts. 489 a 501 de la LECrim.

Tanto la Constitución Española (art.172) como la LECrim (art. 520) han fijado unos límites de duración de la detención policial estableciendo que la detención preventiva no podrá durar más del tiempo necesario para la realización de las averiguaciones tendentes al esclarecimiento de los hechos y, en todo caso, en el plazo máximo de setenta y dos horas, el detenido deberá ser puesto en libertad o a disposición judicial. También la LECrim en su artículo 496 dice que la Autoridad o agente de la Policía Judicial que detuviere a una persona deberá ponerla en libertad o entregarla al Juez más próximo al lugar en que hubiere hecho la detención dentro de las veinticuatro horas siguientes a que se realice el acto.

En segundo lugar, el artículo 20 de la Ley Orgánica 1/1992 sobre Protección de la Seguridad Ciudadana en su apartado 1 dice que los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán requerir la identificación de las personas y realizar las comprobaciones pertinentes siempre que fuese necesario para la protección de los ciudadanos y en su apartado 2 se establece que de no lograrse la identificación por cualquier medio y cuando resulte necesario para la protección de la seguridad ciudadana, los agentes pueden, para sancionar una infracción administrativa o para impedir que se cometa un delito o falta, pedir que las personas que no hayan podido ser identificadas les acompañen a las dependencias policiales más próximas para realizar las diligencias de identificación oportunas y por el tiempo imprescindible.

En tercer lugar, como defensa ante lo expuesto anteriormente, nos encontramos con el habeas corpus introducida en España por la ley Orgánica 6/68, de 24 de mayo. Es una técnica de protección de los derechos fundamentales, que pretende establecer una “defensa” en contra de aquellas detenciones o privaciones libertad que no tengan justificación legal o que transcurran en condiciones de ilegalidad, consiguiendo que a la persona le sea devuelto su derecho en el menor tiempo posible.⁴ Esta institución se

⁴ Entre las sentencias que reflejan la ilicitud de algunos actos policiales destacamos la Sentencia del Tribunal Supremo 456/2007 de 29 de mayo y la STS 1310/2001 de 21 de julio.

puede aplicar a la privación de libertad para la identificación regulada en el artículo 20.2.3 y 4 de la Ley 1/92, pues a efectos del hábeas corpus es detención ilegal cualquier situación que suponga la privación de la libertad ambulatoria y si se solicita, en virtud del artículo 3 de la LO 6/86, los funcionarios policiales están obligados inmediatamente a ponerlo en conocimiento del juez de instrucción del lugar en el que se encuentre la persona privada de libertad. Esta medida supone que la detención debe ajustarse a los principios de proporcionalidad y racionalidad, debido al derecho fundamental al que afecta.

En base a lo expuesto anteriormente, en cuando a la tripulación, concluimos que la Guardia Civil, ante la evidencia de indicios de criminalidad procede a su detención basada en primer lugar, según el artículo 127 de la CE y 547 de la LOPJ, en su calificación como policía judicial que le faculta para averiguar el delito y descubrir y asegurar al delincuente y, en segundo lugar, en sus competencias respecto al contrabando teniendo en cuenta que, esta detención puede realizarse según el art. 492.4 de la LECrim sin autorización judicial sobre una persona que no esté procesada siempre que existan suficientes sospechas para proceder.

Sin embargo, al corresponderse con una infracción administrativa muy grave de contrabando de tabaco con una cuantía superior a 7.2000 euros la LECrim establece en su art.495 que no se podrá detener por simples faltas a no ser que el presunto reo no tuviese domicilio conocido ni diese fianza bastante por lo que al tratarse de una infracción administrativa la detención no podrá basarse en este argumento sino que se debe basarse en el hecho de que los tripulantes españoles sean partícipes en un delito de tráfico ilícito de migrantes.

Una vez detenidos, los sujetos deben ser identificados a través de una diligencia de identificación, regulada en los artículos 368 a 384 de la LECrim. En este supuesto, en el caso de los españoles y daneses no sería necesario ya que ambos presentan los documentos de identidad pero sí sería necesario en el caso de los tripulantes de Filipinas, Perú y Burkina Faso ya que carecen de esa documentación que acredite su identidad, por lo que habrán de utilizarse los medios necesarios para su identificación (art. 373 LECrim).

Por último, se procederá al traslado de los tripulantes, como se refleja en el caso, conduciendo a los españoles ante la autoridad del Juez para que regule su situación y el resto ante la Policía Nacional, al reflejarse en el art.12.1 de la LO 2/1986 que entre sus funciones se encuentra la de: “el control de la entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros” y “ las previstas en la legislación sobre extranjería, refugio y asilo, extradición, expulsión, emigración e inmigración”.

vi. ACTUACIÓN RESPECTO DE LA CARGA

El comiso es el acto de incautar o privar de las posesiones o bienes sin compensación, pasando estas al erario público y es regulado en la Ley de Represión del Contrabando 12/1995 y en Código Penal en su artículo 127. El formulario necesario para realizar esta operación es el acta de aprehensión de efectos (ver ANEXO 1).

El comiso se trata de una consecuencia accesoria, definida en el artículo 127 del CP, que establece que toda pena impuesta por un delito o falta llevará consigo la pérdida

de los efectos de que de ellos provengan, medios o instrumentos con los que se haya ejecutado y las ganancias que provienen del delito o falta. Solo existe una excepción a esto y es contemplada en este artículo también, es el caso de que estos elementos pertenezcan a un tercero de buena fe no responsable que los haya adquirido legalmente. La mercancía encontrada a bordo del buque se corresponde con 2000 cajetas de tabaco, debe ser objeto de comiso por la Guardia Civil en virtud de este artículo incluyendo las ganancias que se pudieran haber obtenido y cualquier instrumento utilizado para realizar el contrabando no entrando dentro del supuesto de la excepción contemplado.

En este mismo sentido, el artículo 5 de la Ley de Represión de Contrabando establece que toda pena que se impusiera por un delito de contrabando llevará consigo el comiso, realizando una enumeración de los diferentes bienes e instrumentos que pueden ser decomisados, destacando las mercancías que constituyan objeto de delito. El comiso implica la pérdida de propiedad sobre las mercancías.

II. INFORME SOBRE LAS SOLICITUDES DE ASILO

i. CONCEPTO Y REGULACIÓN

El derecho de asilo es la concreta aplicación territorial de la obligación internacional del refugio. Este último es el grado mínimo, cuyo contenido fundamental es el “non refoulement”, y el derecho de asilo la expresión de la soberanía y la voluntad del Estado, que además otorga protección territorial a las personas que sufren persecución. Hay un acercamiento entre ambos conceptos: refugiado es quien sufre persecución por determinados motivos y asilado es precisamente quien por ello recibe la protección de un país de acuerdo con su propio procedimiento interno.

El asilo es regulado en textos internacionales obligatorios: la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de Ginebra del 28 de Julio de 1951 y su Protocolo de Nueva York de 1967 en las que se utiliza asilo y refugio como sinónimos. En la Convención de Ginebra de 1951 se establecen las condiciones para obtener el Estatuto de los Refugiados las cuales, son acumulativas.⁵ Destacamos el artículo 33 de la Convención de Ginebra donde encontramos el principio “non refoulement” que refleja una obligación fundamental que asumen los Estados y que se trata de una prohibición que consiste en no devolver al refugiado al país por el que es perseguido. Sin embargo, sí se permite la devolución a un tercer país que no sea el de origen siempre y cuando no se produzca el “refoulement indirecto”, lo que se garantiza enviándolo a un país seguro, signatario de la Convención de Ginebra.

El asilo también es regulado en los textos internacionales no obligatorios: la declaración de las Naciones Unidas sobre el Asilo Territorial de la Asamblea General del 14 de Diciembre de 1967 y en la Constitución Española en su artículo 13.4 que dice: *“La ley establecerá los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas podrán gozar del derecho de asilo en España”*. Se trata de un “derecho constitucional de configuración legal” es decir, un derecho del Estado a regular como considere oportuno dentro de unos límites y no un verdadero derecho constitucional materialmente hablando ya que se encuentra vacío de contenido.⁶

Por último, destacar que el derecho de asilo, en la legislación Española, está regulado por la Ley 5/1984 de 26 de Marzo, reguladora del Derecho de Asilo y la Condición de Refugiado modificada por la Ley 9/1994 de 19 de Mayo y la ley 12/2009 de 30 de Octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria. El derecho de asilo en el contexto español se puede definir como un derecho de las personas, cuya solicitud le corresponda analizar a nuestro país y que reúnan los requisitos necesarios del artículo 1 de la Convención de Ginebra, a obtener protección

⁵ Las condiciones para obtener el estatuto de los refugiados son: encontrarse fuera del país de nacionalidad que lo persigue o de residencia habitual si se tratase de un apátrida, no querer o no poder acogerse a la protección del país de nacionalidad por los motivos que figuran en la Convención, no cumplir las causas previstas en la Convención y haber abandonado el país por un temor fundado a ser perseguido por: raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un grupo social u opiniones políticas.

⁶ La constitución se remite a la Ley para establecer los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas pueden gozar del derecho de asilo en España. A su vez la Ley 5/84, de 26 de Marzo, modificada por la Ley 9/94, de 19 de Mayo en su artículo 3, reconoce la condición de refugiado y, por tanto, concede asilo a todo extranjero que cumpla los requisitos previstos en los Instrumentos Internacionales ratificados por España, y en especial en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de Nueva York de 31 de enero de 1967.

en España, o desde otro punto de vista, puede considerarse una obligación estatal de reconocer el estatuto del refugiado a esas mismas personas.

ii. SOLICITUD DE ASILO

La concesión del asilo supone la suma del elemento subjetivo (que consiste en la existencia de un temor a la persecución) y el objetivo (que consiste en que ese temor tenga fundamento en la situación del país de origen del solicitante). Ambos elementos deben ser acreditados por el solicitante de forma razonada. Para que exista temor fundado deben darse una serie de requisitos que según SANTOLAYA MACHETTI⁷ son los siguientes:

En primer lugar, para que exista un temor fundado a la persecución tiene que existir unas circunstancias objetivas que se tienen que dar en el país de origen. El término “persecución” no está definido en la Convención de Ginebra y hay un amplio margen de apreciación para los Estados. Hay persecución cuando los hechos acaecidos o el temor para que ocurran sean lo suficientemente graves, por su naturaleza o repetición, por constituir un atentado grave a los derechos humanos (vida, libertad, integridad física o continuación de la vida en el país de origen) y estén originados por uno de los motivos del artículo 1 de la Convención de Ginebra. Es decir, una situación materialmente constatable, razonable y creíble. Para ayudar a determinar la persecución se ha creado el concepto “país seguro de origen”.⁸

Además, las circunstancias alegadas deben de afectar a la totalidad del país y puede denegarse el asilo si hay alternativas de residencia en otra parte de él (llamado “international flight alternative” o “international protection alternative”). Las solicitudes deben de dirigirse a la zona libre de riesgo de su propio país, salvo que carezca de razonabilidad. Los tribunales españoles y ACNUR aceptan este planteamiento, pero con matices y restricción: los tribunales nunca la han utilizado como causa única para denegar el asilo y ACNUR entiende que si la persecución es hecha por el gobierno del país de origen y aun que haya una zona en la que no la lleve a cabo, no puede alegarse para denegar el asilo (sí cuando la persecución la realizan terceros y el gobierno ofrece protección en determinadas regiones).

En segundo lugar, tiene que existir un elemento que provoque la persecución al que se le denomina el agente de persecución. Desde la perspectiva de Convenio de Ginebra, se necesita un agente público, las autoridades, que persigan a los solicitantes del asilo, y la protección internacional es precisamente frente a ellas.

En tercer lugar, la persecución tiene un carácter personal. Aunque el asilo se base normalmente en situaciones que afectan a un colectivo, es necesario que el solicitante acredite la persecución le afecta personalmente obviando incluso, guerras o revoluciones en las que uno de los bandos sea el Estado. Frecuentemente, este tipo de situaciones llevan a la aplicación de una protección distinta a la del asilo por parte de los Estados basada en la ley de extranjería o en la figura de los desplazados (de carácter temporal).

⁷ SANTOLAYA MACHETTI, P., *El derecho de asilo en la Constitución Española*, Editorial Lex Nova, 2001, págs. 93-131.

⁸ El concepto “país seguro de origen” permite excluir directamente, con la inadmisión a trámite, las solicitudes realizadas por los nacionales de países considerados seguros y en lo que no se espera que se produzca persecución. Esto puede modificarse en determinadas circunstancias, al ser una presunción iuris tantum rebatible por el solicitante de asilo.

En cuarto lugar, las causas de persecución alegadas tienen que estar establecidas en el artículo 1 de la Convención de Ginebra (o artículo 3 de la Ley de Asilo).

Se basa en que la intención del perseguidor sea castigar al solicitante por alguna causa concreta. Han de tener la gravedad suficiente como para constituir amenazas a la vida, la seguridad física o la libertad personal y son las siguientes siguiendo a SANTOLAYA MACHETTI⁹: raza, religión, opiniones políticas, grupo social y un grupo especial que se relaciona con el sexo o la actividad sexual elaborado por la División de Protección Internacional de ACNUR en 1996.

En quinto lugar, es necesaria una prueba de la persecución. La carga de la prueba es del solicitante que ha de acreditar que padece un temor fundado en alguna de las causas mencionadas anteriormente. Según el Tribunal Supremo, no es necesaria una prueba plena precisamente debido a su situación, sino que basta una prueba indiciaria analizada caso por caso. El examen y la apreciación de las circunstancias que determinan la protección no han de efectuarse con criterios restrictivos, si se convierte la prueba en difícil pero no en imposible, por lo que ha de bastar con una convicción racional de que concurren para que se obtenga la declaración pretendida lo que, recoge la Ley en su artículo 8 bajo la expresión de “indicios suficientes” constantemente recordada por la doctrina jurisprudencial.¹⁰

No obstante lo anterior, tampoco pueden bastar para obtener la condición de refugiado las meras alegaciones de haber sufrido persecución por los motivos antes mencionados cuando carecen de toda verosimilitud o no vienen avaladas siquiera por los mínimos indicios de que se ajustan a la realidad.¹¹

El informe de ACNUR es de vital importancia en estas situaciones tanto si es negativo como si es positivo. Se trata de un organismo neutral, objetivo y tendente a facilitar el asilo. Normalmente suele seguirse su criterio.

En sexto lugar, y por último, se necesitan unos requisitos de procedencia y temporalidad. El solicitante del derecho de asilo no tiene derecho a optar por el país que más le interese, salvo en los casos en los que ya se le haya concedido a un familiar asilo en un determinado país. El extranjero debe solicitar la protección tan pronto como le sea posible, es decir, solicitar la protección cuando llegue a un país en el que no tema ser perseguido ni devuelto a su país de origen. Si la persona ha tenido la oportunidad de solicitar el asilo en un estado miembro de la Convención anteriormente y no lo ha

⁹ SANTOLAYA MACHETTI, P., *El derecho de asilo en la Constitución Española*, 2001, pág.106.

¹⁰ Sentencia del Tribunal Supremo 4 de Marzo, 10 de Abril y 18 de Julio de 1989.

¹¹ En este sentido la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de junio de 1998 señala: “La jurisprudencia que se invoca en la demanda (Sentencia 9 de Mayo y 28 de septiembre de 1988) ha sido superada por la que mantiene, de conformidad con lo previsto en el artículo 8 de la Ley 5/1984, que para la concesión del derecho de asilo no es necesaria una prueba plena de que el solicitante haya sufrido en su país de origen persecución por razones de raza, religión, etnia, pertenencia a un grupo social y específico, u opiniones o actividades políticas, o de cualquiera de las otras causas que permiten el otorgamiento de asilo, bastando que existan indicios suficientes, según la naturaleza de cada caso, para deducir que se da alguno de los supuestos establecidos en los números 1 a 3 del artículo 3 de la citada Ley 5/84. Pero es necesaria que, al menos, exista esa prueba indiciaria, pues de otro modo todo ciudadano de un país en que se produzcan graves trastornos sociales, con muerte de personas civiles y ausencia de protección de los derechos básicos del hombre, tendría automáticamente derecho a la concesión del asilo, la que no es, desde luego, la finalidad de la institución. En este sentido, con uno u otro matiz, se pronuncian las Sentencias del Tribunal Supremo del 21 de Mayo de 1991 y 30 de Marzo de 1993”.

hecho, los estados pueden inadmitir o denegar el asilo solicitado. Por lo tanto, el solicitante ha de presentar la solicitud en el primer estado firmante que se encuentre.¹²

El artículo 31 de la Convención de Ginebra utiliza el concepto “sin demora” el cual significa que la solicitud debe presentarse tan pronto como sea posible, con el menor retraso posible. El retraso puede ser también una causa de denegación o inadmisión de la solicitud del derecho de asilo por ser un indicio del desinterés del solicitante ya que, si el primer interesado en recibir el status social de asilado tendría que ser el solicitante. Sin embargo, este indicio no es de aplicación automática sino que habrá que valorar las circunstancias del caso concreto y si existe un temor fundado,

iii. COMPETENCIA

Una vez analizado el marco legal en el ámbito Internacional, Europeo y Español es necesario saber cómo es esto interpretado por los organismos administrativos y judiciales que tienen competencia para decidir sobre las solicitudes de asilo (ver ANEXO 2).

En el procedimiento administrativo español de asilo, la Oficina de Asilo y Refugio tiene competencia para instruir y elevar propuestas de resolución al Ministerio de Justicia e Interior y es éste quien tiene competencia para resolver los expedientes.¹³ El procedimiento de asilo seguido en España, consta de dos fases. Destacamos la primera formada por la admisión o inadmisión de la solicitud de asilo. En el artículo 5.6 de la Ley de Asilo nos encontramos enumeradas unas causas para la inadmisión a trámite de esta ésta solicitud.

De entre ellas destacamos que debe alegarse en la solicitud alguna de las causas previstas para obtener la condición de refugiado ya que, por ejemplo, la OAR, no siempre ha reconocido la mutilación genital femenina como un tipo de persecución de las enumeradas en la Convención de Ginebra¹⁴, inadmitiendo a trámite estas solicitudes y como consecuencia de esto obligando a los solicitantes a interponer recursos judiciales contra las mismas.

Los recursos interpuestos contra la OAR por la inadmisión a trámite de una solicitud de asilo eran conocidos por la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional hasta la entrada en vigor de la Ley Orgánica 19/2003, de 23 de Diciembre de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de Julio, del Poder Judicial, donde la competencia es atribuida a los Juzgados Centrales de lo Contencioso Administrativo.

Por último, destacar que el CEDH no tiene un expreso reconocimiento del derecho al asilo, lo que no ha impedido que algunas de sus disposiciones hayan sido aplicadas a los refugiados, en concreto esto se contempla en los artículos 3, 5.4, 8, y 13. Por lo tanto, siempre teniendo en cuenta lo dispuesto en el CEDH, su regulación es competencia de los Estados. Esto se refleja claramente en la posibilidad, una vez agotadas las instancias internas, de acudir a un Tribunal Internacional, sobre todo, en

¹² La jurisprudencia española defiende que es necesaria una estancia más o menos prolongada y no el mero tránsito.

¹³ Artículo 3 y 27 del Real Decreto 203/1995, de 10 de Febrero.

¹⁴ Sentencia de la Audiencia Nacional, sección 1, de 12 de Diciembre de 2002 donde la OAR no admite una solicitud de asilo a trámite por considerar que no encaja dentro de las causas previstas en la Convención de Ginebra basándose en el artículo 5.6 anteriormente mencionado.

temas relacionados con el artículo 3 (protección a la vida, salud, integridad física y moral). A efectos prácticos el TEDH pide que la persecución sea muy agravada, muy personal y respetando siempre la discrecionalidad nacional en cuanto al fondo del tema.

iv. CUESTIONES COMUNES

En el caso a tratar, la tripulación del buque, menos los seis nacionales de España, piden solicitud de asilo al ser entregados a la Policía alegando: por un lado, los dos nacionales de Perú, los dos de Filipinas, los cuatro de Dinamarca ser víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes y por el otro, los cuatro de Burkina Faso, (matrimonio con sus hijas menores de edad), alegan haber huido de su país por temor a que sus hijas sufriesen la mutilación genital femenina en su pueblo natal. Todos ellos, carecen de documentación que acredite su nacionalidad o su identidad.

Las cuestiones comunes que se plantean en este caso son la falta de identificación y que alegan haber sido víctimas de tráfico ilegal de inmigrantes. Por una parte, la falta de documentación supone que los tripulantes no puedan acreditar su identidad por carecer de los documentos necesarios y ello conlleva un motivo para denegar la condición de refugiado ya que, no se sabe con certeza su verdadera identidad y por lo tanto su auténtica nacionalidad. Esto ha sido reiterado por la jurisprudencia por ejemplo en la Sentencia del Tribunal Supremo 4 de Julio de 2008.

Por otra parte, la causa que alegan los tripulantes (menos los de Burkina Faso) no es un motivo para conceder el derecho de asilo ya que, el artículo 1 de la Convención de Ginebra o el artículo 3 de la Ley del Asilo, no contempla el tráfico ilícito de inmigrantes como una causa de persecución.

v. NACIONALES DE PERÚ Y FILIPINAS

Como hemos expuesto anteriormente, en ambos casos, peruanos y filipinos, carecen de la documentación necesaria para identificarse por lo que esto constituye un motivo de denegación de la solicitud de asilo ya que, al carecer de la documentación necesaria no puede acreditarse la nacionalidad del solicitante y por lo tanto, los motivos que alegan quedan vacíos de fundamento.

Tanto los nacionales de Perú como de Filipinas basan su petición de solicitud de asilo en ser víctimas de tráfico ilícito de inmigrantes, un delito de delincuencia común que no tiene cabida dentro de los motivos contemplados en el art 3 de la Ley de Asilo. Por otra parte, Perú y Filipinas se podrían considerar países seguros de origen y, en el caso de que la zona de la que provengan no lo fuera podrían ser reubicados en otro lugar del país.

Por estos motivos no debe concederse la protección internacional a los tripulantes peruanos y filipinos. Sin embargo debemos contemplar la posibilidad de que finalmente sean identificados como nacionales de Perú y Filipinas y se confirme que son víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes como alegan. Para este supuesto la Ley de Extranjería contempla en su art. 59 que si se denuncia a los autores o cooperadores de dicha trama o coopera con las autoridades proporcionando datos relevantes o testificando en el proceso si fuere necesario contra los autores del delito, quedara exento de responsabilidad administrativa y no ser expulsado.

vi. NACIONALES DE DINAMARCA

En el caso de los daneses se da un tratamiento diferente, no solo porque acreditan ser ciudadanos de Dinamarca y son identificados a través de su documentación sino también porque son miembros de la Unión Europea.

En el artículo 67 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea se establece en su apartado primero que: *“La Unión constituye un espacio de libertad, seguridad y justicia dentro del respeto de los derechos fundamentales y de los distintos sistemas y tradiciones jurídicos de los Estados miembros”*, y en su apartado segundo que se garantiza la ausencia de controles de las personas en las fronteras interiores y se desarrollará una política común de asilo¹⁵, inmigración y control de las fronteras exteriores. Los nacionales daneses son identificados porque llevan la documentación pertinente, lo que nos permite afirmar que son ciudadanos de la UE y que tienen derecho a la libre circulación entre los espacios miembros y a la seguridad y justicia que otorga la Unión Europea, aparte de un estatuto uniforme por ser miembro de la UE.

Los nacionales de Dinamarca, como ciudadanos de la Unión, disfrutan de un estatuto y de una protección especial que los Estados miembros garantizaran con arreglo a las disposiciones contempladas en el Tratado de Funcionamiento de la UE. Teniendo presente que los tratados establecen un espacio sin fronteras interiores y conceden a todos los ciudadanos de la Unión el derecho a circular y residir libremente dentro del territorio de los Estados Miembros, la petición de asilo de los dos nacionales daneses es infundada ya que, pueden entrar en España sin la necesidad de solicitar asilo. Precisamente lo que se desea evitar es que se recurra al procedimiento de asilo para fines que no son los previstos.

Destacar también que, precisamente debido al grado de protección que ofrecen los Estados Miembros de la UE respecto a los derechos y libertades fundamentales, se considera que los Estados Miembros de la UE son países seguros de origen a todos los efectos jurídicos y prácticos en relación con el asilo. En consecuencia la solicitud de asilo presentada por los nacionales de Dinamarca no podrá tomarse en consideración, es decir, no debe ser admitida.

Por último debemos tener en cuenta que el “Protocolo sobre la posición de Dinamarca” del Tratado de Ámsterdam, establece que Dinamarca no participará en la adopción de medidas sobre visados, asilo, inmigración y otras políticas relacionadas con la libre circulación de personas ni quedará vinculada por ellas. El artículo 4 del Protocolo de Dinamarca señala que, durante un período de seis meses a partir de que el Consejo haya decidido sobre una propuesta o iniciativa, Dinamarca decidirá si incorpora dicha decisión a su legislación nacional. Si así lo hiciera se creará una obligación de Derecho Internacional entre Dinamarca y los restantes Estados signatarios del Acuerdo de Schengen. Si Dinamarca decide no aplicar la Decisión del Consejo de los Estados signatarios de Schengen considerarán las medidas apropiadas que deben tomar.

El Tratado de Amsterdam añade un importante Protocolo de Asilo a nacionales de los Estados miembros de la UE, redactado en los siguientes términos: Artículo 1: Dado el grado de protección de los derechos y libertades fundamentales por parte de los Estados miembros de la UE, se considerara que los Estados miembros constituyen

¹⁵ En este sentido, el artículo 78 del Tratado de Funcionamiento de la UE establece que se desarrollará una política común en materia de asilo, protección subsidiaria y protección temporal para conceder un estatuto apropiado a todo nacional de un tercer país que necesite protección internacional.

recíprocamente países de origen seguros a todos los efectos jurídicos y prácticos en relación con los asuntos de asilo. En consecuencia la solicitud de asilo efectuada por un nacional de un Estado miembro sólo podrá tomarse en consideración o ser declarada admisible para su examen por otro estado miembro en tres supuestos que significan, de hecho, una suspensión de la situación de derechos fundamentales en el país de origen del solicitante, es decir un cambio temporal que le hace perder la condición de país seguro y un cuarto, en el que la decisión es unilateral por parte del Estado que recibe la solicitud. Los daneses no se encuentran en ninguna de estas cuatro situaciones por lo que su solicitud de asilo no debe ser admitida por ser infundada.

vii. NACIONALES DE BURKINA FASO

La familia de Burkina Faso alega una causa diferente al resto de la tripulación. El miedo a que sus hijas menores de edad sufran Mutilación Genital Femenina en su pueblo natal. La Mutilación Genital Femenina, según el informe de ACNUR comprende todos los procedimientos que incluyen la extirpación parcial o total de los genitales femeninos externos, u otra agresión a los genitales femeninos, practicada por razones tradicionales, culturales o religiosas. En otras palabras, cuando el motivo de la intervención no se basa en razones medicas.

Podría considerarse que la MGF tiene cabida dentro de los motivos reflejados en el artículo 3 de la Ley del Asilo, concretamente dentro del un grupo social que sería la mujer. Sin embargo, no todo tipo de persecución legitima para la aplicación de este artículo sino sólo los motivos expresamente reflejados en el mismo.¹⁶ No figura expresamente entre estos motivos la persecución por motivos de género, por lo que existe persecución pero no está prevista por el art. 3 de la Ley 12/2009.

En este sentido las Sentencias del Tribunal Supremo 4 de julio de 2008 y 11 de mayo de 2009 deniegan la solicitud de asilo presentada por la solicitante por no considerarse la mutilación genital femenina una causa de las previstas. Sin embargo, en la Sentencia de la Audiencia Nacional de 21 de enero de 2013 se le deniega la petición de asilo a la solicitante pero se le concede protección subsidiaria al amparo del artículo 4 de la Ley del Asilo.

El artículo 4 de la Ley del Asilo establece que por razones humanitarias o de interés público podrá autorizarse la permanencia en España del solicitante al que se le haya inadmitido a trámite o negado el derecho al asilo, en especial a aquellas personas que se hayan visto obligadas a abandonar su país por ciertos motivos y que no encajen en los motivos establecidos en el artículo 1 de esta Ley.

La protección que otorga este artículo se denomina protección subsidiaria. Se encuentra definida en la Directiva 2004/83/CE/DEL CONSEJO, de 9 de abril de 2004 donde se establecen por un lado, unos requisitos para reconocimiento y el estatuto de apátridas o nacionales de terceros países como refugiados o personas que necesitan otro tipo de protección internacional y el contenido de la protección concedida y por otro lado, se atribuyen diferentes derechos a las personas que obtienen la condición de refugiado y a las que obtienen protección subsidiaria.

¹⁶ La Sentencia de la Audiencia Nacional dictada por la sección 3 de 10 de Febrero de 2004 sostiene que la mutilación genital femenina no es un motivo para solicitar el asilo pese a que ya se había publicado por el ACNUR las Directrices de Protección Internacional sobre Persecución por Motivos de Género.

Al regular los requisitos para la concesión de la protección subsidiaria dentro del Capítulo V, el artículo 15b¹⁷ establece que: “*se considerara daño grave: la condena a la pena de muerte o su ejecución, o la torturas o las penas o tratos inhumanos y individuales contra la vida o la integridad física de un civil motivadas por una violencia indiscriminada en situaciones de conflicto armado internacional o interno*”.

Esta protección que ofrece contra las penas la tortura o los tratos inhumanos y degradantes se puede obtener también por medio del artículo 3 del Convenio de Derechos Humanos¹⁸ mediante la interposición de una demanda ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos pero debiendo haber agotado antes los recursos internos.

La MGF que podrían sufrir las hijas es una práctica que causa un daño grave en las menores. Las niñas quedarían mutiladas permanentemente y pueden tener otros daños físicos y mentales graves a largo plazo como consecuencia de la misma. Esta práctica que se les pretende practicar, puede considerarse una tortura y un trato inhumano y degradante por lo que tiene cabida dentro de la protección que se otorga mediante la protección subsidiaria¹⁹ y como alternativa, por el Convenio Europeo de Derechos Humanos. El estatuto de la protección subsidiaria implica un estatuto con un menor reconocimiento de derechos que el estatuto del refugiado en España:

Un dato a tener en cuenta, es que la solicitud de asilo es presentada por los padres en representación de las hijas. Según el informe de ACNUR el miedo a ser perseguido puede expresarse en nombre del niño por parte del padre o cuidador y los padres también pueden acreditar un temor fundado a la persecución en relación con el riesgo de que su hija sufra mutilación genital femenina. Pero este miedo expresado por los padres no es suficiente para considerar esta persecución parte de las establecidas en la Convención de Ginebra.

A parte de la persecución alegada, los cuatro componentes de esta familia carecen de la documentación necesaria para su identificación, lo cual como hemos dicho anteriormente constituye un motivo de denegación de la solicitud de asilo.

Por todo esto, pero en especial porque no encaja expresamente dentro de los motivos del art. 3 de la Ley del Asilo se le deniega el derecho de asilo a la familia de Burkina Faso, sin embargo, al amparo del artículo 4 de la Ley del Asilo, se le concede protección subsidiaria.

Por último, la ley 12/2009 en su artículo 39 nos dice que se garantizará el mantenimiento de la familia de las personas beneficiarias de la protección subsidiaria de acuerdo con el artículo 40 de esta ley que nos dice que el mantenimiento de la familia podrá garantizarse mediante la extensión familiar. Es puramente objetiva, es decir, por mera relación familiar y se extiende a los descendientes y ascendientes en primer grado y al cónyuge o persona a la que se encuentre ligada por análoga relación de

¹⁷ Estos requisitos también aparecen recogidos en el artículo 10 de la Ley 12/2009 reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.

¹⁸ Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y libertades fundamentales, de 4 de noviembre de 1950, ratificado por España con fecha 26 de septiembre de 1979.

¹⁹ Sentencia de la Audiencia Nacional de 24 de marzo de 2006, se deniega la condición de refugiado pero se le concede la protección subsidiaria.

afectividad.²⁰ Por lo que las hijas menores de edad al ser beneficiarias de la protección subsidiaria pueden mantener la familia a través de una extensión familiar a sus padres a los que se les otorgará también protección subsidiaria. Según el artículo 41, la resolución por la que se concede la extensión familiar por protección subsidiaria solo se puede realizar una vez y conlleva la autorización de residencia y en su caso la de trabajo. Destacar que, como dice VARGAS GÓMEZ-URRUTIA, en el derecho español el Estado otorga protección a las relaciones familiares constituidas con posterioridad al reconocimiento de la condición de refugiado del solicitante (art. 34 del RD 203/1995).²¹

²⁰ Sentencia de la Audiencia Nacional de 29 de Octubre de 1999 donde se extiende la protección a la persona ligada por análoga relación de afectividad.

²¹ VARGAS GÓMEZ-URRUTIA, M., *La reagrupación familiar de los extranjeros en España*. Normas de extranjería y Problemas del derecho aplicable, Thomson Aranzadi, 2006, pág. 171.

III. INFORME SOBRE LAS PRESTACIONES Y EL ACTA DE INFRACCIONES LABORALES.

i. LAS PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL.

1. Concepto, regulación y características

La Seguridad Social está contemplada en el artículo 41 de la Constitución Española y se puede definir como una concreta modalidad de actuación administrativa orientada a compensar la pérdida de rentas de trabajo mediante prestaciones, en su mayor parte dinerarias, que el Estado financia.²²

Las prestaciones de la Seguridad Social se encuentran reguladas en legislación muy diversa, destacamos el 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

Las principales características de las prestaciones económicas de la Seguridad Social son su carácter público, intransferible e irrenunciable, que gozan de garantías frente a terceros²³ y de un tratamiento fiscal diferente, y que son de cobro preferente y sólo pueden ser embargadas en la cuantía y términos fijado en la Ley de Enjuiciamiento Civil para las pensiones y rentas de naturaleza salarial.

2. Las situaciones de los extranjeros en España y el acceso a la Seguridad Social.

Antes de continuar analizando las concesión o rechazo prestaciones de la Seguridad Social solicitadas, debemos tener en cuenta algunos aspectos comunes del caso.

En primer lugar, tener en cuenta, que la familia de Burkina Faso solicita las prestaciones nada más llegar a España y en ese momento, aunque ya se haya realizado la petición de asilo y aunque posteriormente se le haya concedido algún tipo de protección internacional, todavía son extranjeros ya que esa solicitud aunque presentada, no se tiene ni por aceptada ni rechazada. Por lo tanto la situación de la de Familia de Burkina Faso, es considerada irregular dentro de España y se refleja en la Ley de Extranjería 4/2000 en su artículo 53 donde se establece que encontrarse en España sin autorización de residencia, entre otros, conlleva encontrarse irregularmente en territorio Español. La familia de Burkina Faso no tiene autorización de residencia en España por lo que son extranjeros.

Sin embargo, si la solicitud fuera presentada posteriormente, después de que se realice la concesión de la protección subsidiaria a la Familia de Burkina Faso como podemos observar en el segundo informe, se encontrarían en una situación de legalidad en España ya que obtendrían la condición de residentes legales como se establece en el artículo 148.3.f 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 y por consiguiente, pasarían a disfrutar de los servicios y prestaciones sociales en las mismas condiciones que los españoles tal y como se establece en el art. 14.2 de la Ley de Extranjería.

²² MARTÍNEZ GIRÓN, J., ARUFE VARELA, A., y CARRIL VÁZQUEZ, X. M., *Derecho de la Seguridad Social*, Ed. Netbiblio, Oleiros 2013, pág. 1.

²³ Las prestaciones no pueden ser objeto de retención, compensación o descuento, salvo en los casos establecidos como las obligaciones alimenticias.

En segundo lugar, una vez concluido que la situación de la familia de Burkina Faso es irregular en España en el momento de solicitud de las prestaciones, debemos tener en cuenta que esta situación implica la no cotización al sistema de la Seguridad Social y por lo tanto el no acceso a las prestaciones, como se establece en el artículo 14 de la Ley de Extranjería donde solo habla de extranjeros residentes. Sin embargo, en este mismo precepto dice que los extranjeros, cualquiera que sea su situación administrativa, tienen derecho a los servicios y a las prestaciones sociales básicas. El grupo que forma estas prestaciones básicas no se encuentra establecido en ninguna normativa por lo que queda a la libre interpretación y conlleva a una contradicción, ya que si nos basamos en esto la situación del extranjero en España no adquiere importancia.

Por último destacar que el artículo 124.4 de la LGSS concede a los extranjeros el derecho a determinadas prestaciones profesionales sin necesidad de cotizar previamente a la seguridad Social.²⁴ La familia de Burkina Faso no ha ingresado las correspondientes cuotas a la SS pero en virtud de este artículo goza de estas prestaciones.

3. Prestación familiar.

Las prestaciones familiares son aquellas concesiones o bonificaciones que el Estado otorga a la familia mediante los órganos de la Seguridad Social o de cualquier otro departamento público o institución legalmente reconocida y se encuentran reguladas en el Capítulo X de la Ley General de la Seguridad Social y más concretamente en el Real Decreto 1335/2005, de 11 de noviembre, por el que se regula las prestaciones familiares de la SS.

La Familia de Burkina Faso solicita la prestación familiar (no contributiva) por hijos menores de edad (ver ANEXO 3) regulada en el artículo 181 del Real Decreto 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social donde se establece que consistirá en una asignación económica por cada hijo menor de 18 años. Por otro lado, en su artículo 182 y siguientes se establece que serán beneficiarios del derecho a la prestación económica por hijo o menor acogido quienes residan legalmente en territorio español y tengan a su cargo hijos o menores acogidos en las circunstancias del párrafo a) del art. 181 (menor de 18 años o, cuando sea mayor de dicha edad, este afectado por una minusvalía, en un grado igual o superior al 65%, a cargo del beneficiario, cualquiera que sea la naturaleza legal de la filiación de aquellos, así como por los menos acogidos, en acogimiento familiar, permanente o preadoptivo). Además, se exige que el beneficiario no supere unos ingresos máximos anuales cualquiera que sea su naturaleza.

Por todo lo expuesto, la Familia de Burkina Faso no tiene derecho a la prestación familiar solicitada por ser irregular en España en el momento de presentación de la solicitud independientemente de lo que posteriormente se resuelva es decir, no cumple el primero de los requisitos para encajar dentro de los beneficiarios de la prestación de familia, ser residente legal en España.

Por último, podríamos contemplar el caso de que se le concediera la protección internacional antes de solicitar la prestación familiar y se convirtieran en residentes legales en España. Para esto, debemos atender a lo establecido en la Ley 12/2009, de 30

²⁴ STS de 29 de Septiembre de 2003.

de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria concretamente a su artículo 36 donde establece que la concesión de la protección subsidiaria implica el reconocimiento del derecho a residir legalmente en España y el acceso a la Seguridad Social y a los programas de integración en las mismas condiciones que los Españoles entre otros, al art. 10 y 14 de la LO 4/2000 donde establecen que los extranjeros residentes tienen derecho a acceder al sistema de la SS en las mismas condiciones que los españoles lo que es reiterado por el art. 24.1 de la Convención de Ginebra.

En base a esto, una vez otorgada la protección internacional a la familia de Burkina Faso y por lo tanto la residencia legal en España cumpliendo el primero de los requisitos para la concesión de esta prestación, la prestación por hijos menores a cargo podría solicitarse, siempre que cumpla el resto de los requisitos contemplados en el art.182 de la LGSS. En el caso de cumplirlos, accederá a la prestación en las mismas condiciones que los españoles.

4. Prestación de desempleo

La regulación de la contingencia de desempleo se encuentra en el Real Decreto 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de La Ley General de la Seguridad Social.

La función principal de la contingencia de desempleo es ofrecer una cobertura al trabajador que ha perdido su trabajo de forma temporal o definitiva y al que se le reduce considerablemente la jornada laboral y como consecuencia su salario, tal y como se establece en el art.203 del Real Decreto Legislativo 1/1994, se protege a quienes: *“pudiendo y queriendo trabajar, pierden su empleo o ven reducida su jornada ordinaria de trabajo (...).”* Esta protección se estructura como se muestra en el art. 204 en su apartado a) en un nivel contributivo y en un nivel asistencial, ambos de carácter público y obligatorio y por último en su art. 205 hace referencia a las personas que se encuentran protegidas (funcionarios de empleo al servicio de las Administraciones Publicas, trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social...).

La familia de Burkina Faso solicita la prestación por desempleo (ver ANEXO 4), al haber dos modalidades y no especificarse de cual se trata, trataremos ambas posibilidades.

Por un lado, los requisitos necesarios para la concesión de la contingencia de desempleo contributiva aparecen recogidos en el art. 207.1 y son los siguientes:²⁵ estar afiliado a la Seguridad Social y en situación de alta o asimilada a la de alta, tener cotizado un período mínimo de 360 días dentro de los seis años anteriores a la situación legal de desempleo o al momento en que cesó la obligación de cotizar, encontrarse en situación legal de desempleo, acreditar disponibilidad para buscar activamente empleo y para aceptar colocación adecuada a través de la suscripción del compromiso de actividad, no haber cumplido la edad ordinaria para causar derecho a la pensión de jubilación y estar inscrito como demandante de empleo en el servicio público de empleo competente.

²⁵ Información disponible en el siguiente enlace:

http://www.segsocial.es/Internet_1/Trabajadores/Trabajadoresdelmar/EmpleoyDesempleo/Desempleo/Pre stDesmpContrib/ReqBRCuaTope/index.htm (última visita 12/7/14).

Por otro lado, los requisitos necesarios para la concesión de la contingencia de desempleo asistencial aparecen recogidos en el art. 215 y son los siguientes:²⁶ figurar inscrito como demandante de empleo durante un mes, sin haber rechazado oferta ninguna oferta de empleo adecuada ni haberse negado a participar en acciones de promoción, formación o reconversión profesional y carecer de rentas de cualquier naturaleza superiores, en cómputo mensual, al 75% del Salario Mínimo Interprofesional vigente, excluida la parte proporcional de las pagas extraordinarias. Pero además, de estos requisitos deben encontrarse en alguno de los apartados enumerados en el art. 215 de la LGSS.

Lo más lógico sería que solicitara la modalidad asistencial al no haber cotizado a la Seguridad sin embargo, independientemente de la prestación por desempleo que pida no le será concedida. El principal motivo por el que se le deniega esta concesión es que se encuentra en una situación irregular en España y claramente observamos que no cumple los requisitos tanto de la prestación por desempleo contributiva como asistencial. Esto se encuentra contemplado expresamente en el art.36.5 de la LO 4/2000 sobre derechos y libertades de los extranjeros y su integración social: “(...) *en todo caso, el trabajador que carezca de autorización de residencia y trabajo no podrá obtener prestaciones por desempleo.*” La jurisprudencia también ha venido reiterando esto en sentencias como la STS de 18 de marzo de 2008, en la cual se le deniega la prestación por desempleo a un extranjero que se encuentra en situación irregular en España.

Por último debemos contemplar también aquí, el supuesto de que se le haya concedido la protección internacional por cualquier causa. Para ello debemos atender también en este caso a los preceptos mencionados anteriormente en el apartado de prestación familiar por hijos menores de edad en relación con esta posibilidad y además, al art. 32 de la Ley 12/2009 que establece que: “*Las personas solicitantes de protección internacional serán autorizadas para trabajar en España en los términos que reglamentariamente se establezcan.*” y el art. 15 de su reglamento aprobado por el RD 203/1995, de 10 de Febrero que establece: “*El solicitante de asilo podrá ser autorizado a trabajar por la autoridad competente, de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente de extranjería, en función de las circunstancias del expediente y la situación del interesado*”.

En base a esto, la familia de Burkina Faso podrá solicitar la prestación por desempleo, en iguales condiciones que un español y en la modalidad que crea correspondiente respecto al tiempo cotizado una vez que obtenga el permiso de residencia y trabajo en España y celebre un contrato por el que se le de alta en la Seguridad Social.

ii. ACTA DE INFRACCIONES LABORALES.

Las infracciones laborales se encuentran reguladas en 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 (LISOS) y se rigen por el Real Decreto 928/1998, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General sobre

²⁶ Información disponible en el siguiente enlace:
http://www.segsocial.es/Internet_1/Trabajadores/Trabajadoresdelmar/EmpleoyDesempleo/Desempleo/Pre stDesempNivAsist/ReqCuant2k9/index.htm (última visita 12/7/14).

Procedimientos para la Imposición de las Sanciones por Infracciones de Orden Social y para los Expedientes Liquidatorios de Cuotas de la Seguridad Social. La función de vigilancia y control le corresponde a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

1. Infracciones laborales

En su artículo 1 la LISOS establece que en el orden social las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas en la presente Ley y en las leyes del orden social constituyen infracciones administrativas. Y en su artículo 5 establece que se consideran infracciones laborales las acciones u omisiones de los empresarios que sean contrarias a las establecidas en la diversa legislación y en las diversas materias de conformidad con la presente ley.

Los artículos 6,7 y 8 del RD 5/2000 clasifican las infracciones en tres grupos: leves, graves y muy graves. En base al contenido de nuestro supuesto, y hablando en el plano estrictamente laboral, destacamos una infracción grave en concreto no formalizar por escrito el contrato de trabajo cuando este requisito sea exigible o cuando lo haya solicitado el trabajador (art. 7.1 de la LISOS).

Destacar que, en virtud del artículo 2 de la LISOS el empresario es el sujeto responsable. Las infracciones cometidas por el mismo se encuentran reguladas en los artículos 33 a 37 de la LISOS. En estos artículos se establecen las infracciones en materia de movimientos migratorios y trabajo de extranjeros estableciendo concretamente el artículo 37 que: *“Serán consideradas conductas constitutivas de infracción muy grave las de: los empresarios que utilicen trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo el preceptivo permiso de trabajo, o su renovación, incurriendo en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros que hayan ocupado; los extranjeros que ejerzan en España cualquier actividad lucrativa, laboral o profesional, por cuenta propia, sin haber obtenido el preceptivo permiso de trabajo, o no haberlo renovado”*. Al hablarse en este precepto de trabajo por cuenta propia, incurriría en responsabilidad el empresario pero no los trabajadores

En la Ley de Extranjería también se considera una infracción grave la contratación de trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo la autorización de residencia y trabajo incurriendo en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros ocupados, siempre que el hecho no constituya delito (art. 54.1.d). Esto implica, también la responsabilidad del empresario sin embargo el art. 53.1.b de la misma ley atribuye la responsabilidad a los trabajadores estableciendo que será una infracción grave encontrarse trabajando en España sin haber obtenido la autorización previa para trabajar lo que atribuye responsabilidad a los trabajadores.

Por lo expuesto, concluimos que el empresario incurre en graves infracciones administrativas respecto a los nacionales de Burkina Faso, Perú y Filipinas ya que estos son extranjeros, sin contrato de trabajo, trabajan en España sin obtener el permiso de trabajo necesario y por tanto se produce una simulación de la relación laboral. Y por otro lado los trabajadores también incurren en responsabilidad al trabajar sin la correspondiente autorización.

2. Infracciones en materia de Seguridad Social.

El artículo 20.1 establece que son infracciones en materia de Seguridad Social las acciones y omisiones de los empresarios, trabajadores por cuenta propia o ajena o asimilados, perceptores y solicitantes de las prestaciones de Seguridad Social, las

Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales y demás entidades colaboradoras en la gestión, contrarias a las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el sistema de la Seguridad Social, tipificadas y sancionadas como tales en la presente Ley.

Dentro de las infracciones contempladas por la LISOS en esta materia destacamos el artículo 22.2 y 23.1.b que establecen respectivamente que constituyen infracciones graves no solicitar la afiliación inicial o el alta de los trabajadores considerándose una infracción por cada uno de los trabajadores afectados y no ingresar las cuotas correspondientes en el plazo y en las formas establecidas

Debido a la falta de contratos de los trabajadores antes mencionada, se producen infracciones en materia de Seguridad Social ya que, al carecer de contrato no se ha solicitado el alta de los trabajadores y no se han ingresado las cuotas correspondientes a la Seguridad Social.

3. Acta de infracciones laborales.

El artículo 53.1 y 2 nos ofrece el contenido de las actas de infracción (ver ANEXO 5) de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en su apartado 1º se establece que están compuestas por los hechos constatados por el Inspector de Trabajo y Seguridad Social que motivaron el acta, la infracción que se impute, la calificación de la infracción etc. En su apartado segundo se establece que estos hechos tendrán presunción de certeza es decir, las actas son documentos públicos que tienen presunción de veracidad.

Por otro lado destacar también la Ley 42/1997, de 14 de noviembre, ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, establece su artículo 3 que la función inspectora comprende: la vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas legales, reglamentarias y contenido normativo de los convenios colectivos, la prevención de riesgos laborales, el sistema de Seguridad Social, empleo y migraciones, de asistencia técnica, de arbitraje, conciliación y mediación. Por último, en su art. 7 enumera las medidas derivadas de la actividad inspectora.

El procedimiento sancionador se regula en los artículos 51, 52, 53 y 54 de la LISOS y se desarrolla en el Real Decreto 928/1998. Con respecto a esto, el procedimiento sancionador se desarrolla conforme a lo previsto en el art. 52 es decir, primero se inicia de oficio, luego se da conocimiento a los sujetos responsables, se realizaran las diligencias necesarias, y se dictará la resolución correspondiente.

4. Responsabilidad penal del empresario e infracciones respecto de menores

Antes de proceder de concluir debemos tener en cuenta dos aspectos, el primero relacionado con la posibilidad de que el empresario incurra en responsabilidad penal por realizar una conducta muy grave. En relación con los delitos contra los trabajadores, de los contemplados en el CP destacamos delitos de tráfico ilegal de mano de obra (art.312 del CP), delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros (318 bis del CP), delitos de inmigración clandestina y emigración (art.313 del CP). Por otra parte, de los delitos cometidos contra la Seguridad Social destacamos los artículos 305 a 307 del CP que consisten el eludir el pago de las cuotas, obtener devoluciones o a disfrutar de reducciones indebidas.

El segundo relacionado con las infracciones respecto de menores, ya que a bordo del buque se encontraban dos niñas menores de edad. Debemos acudir al Convenio 138 de la Organización Internacional del Trabajo donde se establece que la edad mínima para trabajar es de 15 o 14 años depende del país o la edad al acabar la educación obligatoria. Además, los artículos 6.1, 34.3 y 37.1 del Estatuto de los Trabajadores establecen que no podrán trabajar los menores de 16 años con la excepción de intervención en espectáculos públicos, que la jornada laboral no puede superar las 8 horas diarias y que gozan de un descanso semanal específico respectivamente.

Por último tener en cuenta que según el art. 48.8 de la LISOS: *“En los supuestos de acumulación de infracciones correspondientes a la misma materia en un solo procedimiento, será órgano competente para imponer la sanción por la totalidad de dichas infracciones, el que lo sea para imponer la de mayor cuantía, de conformidad con la atribución de competencias sancionadoras efectuada en los apartados anteriores.”* Por lo que las infracciones de extranjeros y menores por trabajo se acumularan en la misma acta de infracción mientras que la infracción de Seguridad Social constará en otra acta.

iii. CONTRATOS LABORALES.

Las relaciones laborales y de Seguridad Social se desarrollan a bordo de un buque, y por lo tanto se corresponde con el régimen de los trabajadores del mar. En relación con los posibles contratos laborales que podrían existir en este supuesto de hecho, nos encontramos con un contrato específico: el contrato de embarco (ver ANEXO 6).

Este contrato se rige por el Convenio sobre el Trabajo Marítimo aprobado por la Conferencia Internacional del Trabajo de la Organización Internacional de Trabajo y que ha entrado en vigor en España, el 20 de agosto de 2013, por el Estatuto de los trabajadores y otros textos legales.

El contrato de embarco es el que une al empleador, que ha de ser un empresario naval o naviero, con el trabajador, que pasará a ser tripulante. Esta definición denota ciertas particularidades en concreto que el empleador ha de ser un empresario naval o naviero, lo cual nos lleva a afirmar que la empresa Congelados y conservas Sousa-Holstein, S.A., será empleador solo cuando tenga la gestión náutica del buque Pobre Mitrofán.

En cuanto a las peculiaridades de los sujetos de este contrato, los podemos dividir en tres grupos: el empresario, el cual ha de ser una persona jurídica domiciliada en España o en el caso de tratarse de una persona física residente en España, los trabajadores que tienen que formar una dotación suficiente para garantizar la seguridad del buque y por último el capitán el cual tiene que ser español y su contrato tiene la consideración de contrato de alta dirección.

Por otro lado, en cuando a los documentos necesarios han de tener un documento oficial expedido por la Dirección General de la Marina Mercante que acredita la identidad del marino, contiene el historial de todos los buques en los que ha embarcado, autorizaciones y visados. Este documento se denomina: libreta de inscripción marítima. Además de este documento han de pasar unos reconocimientos

médicos realizados por el servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina.²⁷ Y por último, el marino debe poseer el título profesional exigible a sus funciones a bordo del buque.²⁸

El artículo 8 del Estatuto de los trabajadores permite, en cuanto a la forma, que el contrato se haga oralmente o por escrito aunque cuando se trata de un contrato por un tiempo determinado, es obligatorio que se realice por escrito. El contrato ha de hacerse por triplicado y es intervenido por la oficina de empleo del Instituto Social de la Marina.

En cuanto a las condiciones de trabajo se encuentran reguladas en el Estatuto de los Trabajadores. En su artículo 6 se establece que: *“se prohíbe la admisión al trabajo a los menores de dieciséis años, los trabajadores menores de dieciocho años no podrán realizar trabajos nocturnos (...), penosos, nocivos o peligrosos, tanto para su salud como para su formación profesional y humana, se prohíbe realizar horas extraordinarias a los menores de dieciocho años y la intervención de los menores de dieciséis años en espectáculos públicos sólo se autorizará en casos excepcionales por la autoridad (...)”* y en sus artículos 34 a 38²⁹ se establece que la jornada de trabajo será como máximo de 12 horas, salvo en algunos casos que puede ser sobrepasada, que el tiempo de descanso a la semana es de día y medio, computándose en periodos de hasta cuatro semanas etc.

El art. 48 del Real Decreto 84/1996, de 26 de enero, por el que se aprueba el Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social establece que el plazo para que el trabajador sea afiliado por el empleador a la Seguridad Social es el general: *“con la particularidad de que, cuando se trate de personal a bordo de embarcaciones que naveguen o faenen en zonas alejadas del lugar en que estuviere inscrita la empresa, el plazo para la formalización de dichos actos será de seis días naturales que empezaran a contarse desde la llegada del buque al puerto de la provincia de inscripción. En todo caso, entre la fecha de incorporación del trabajador a la empresa y la de solicitud de afiliación y alta no podrá mediar un plazo superior a diez días naturales”*.

Los trabajadores del mar están obligados a cotizar a la Seguridad Social desde el momento en que se dan de alta y la recaudación es realizada por el Instituto Social de la Marina como colaborador de la Tesorería General de la Seguridad Social³⁰ y en lo que se refiere a las prestaciones debemos destacar las diferencias con el Régimen General de la Seguridad Social. En el caso de la asistencia sanitaria existe a bordo del barco y en puerto extranjero a cargo de la empresa y en el caso de la pensión de jubilación se establecen unos coeficientes reductores de la edad de jubilación para unos trabajos realizados a bordo del buque.

²⁷ Regulado por el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo.

²⁸ Regulado por el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

²⁹ También se establece en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre sobre jornadas especiales de trabajo.

³⁰ Disposición adicional segunda del Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social.

IV. INFORME SOBRE LOS DIFERENTES CONTRATOS MERCANTILES

i. CONTRATOS MERCANTILES

Se consideran contratos mercantiles, según SÁNCHEZ CALERO³¹: “aquellos que surgen como instrumento necesario para regular las relaciones jurídicas a que da lugar la actividad profesional del empresario con los adquirentes de bienes y servicios en el mercado, ya sean otros empresarios o los llamados consumidores (condición que es propia de toda persona natural). El régimen de estos contratos está recogido en el Código de Comercio de 1885 y en la Ley de Transporte Marítimo de 1949.

ii. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS.

El contrato de transporte marítimo de mercancías es un contrato en el que, una persona que es el porteador asume, mediante un determinado precio, la obligación de transportar por mar de un lugar a otro, mercancías bajo su propia custodia. Este contrato se diferencia del contrato de transporte general en que, el medio en el que se transportan las mercancías es diferente, un barco. En nuestro ordenamiento encontramos un tripe régimen del contrato de transporte marítimo de mercancías según ARROYO MARTÍNEZ³²:

Por un lado la Ley de Transporte Marítimo de 1949 que introdujo en España las “Reglas de la Haya”, contenidas en el Convenio de Bruselas de 1924, sobre conocimientos de embarque modificadas por los Protocolos de 23 de febrero de 1969 y 21 de diciembre de 1979. Por otro lado, el transporte de cabotaje y todo contrato de transporte que no esté regulado en la Ley de Transporte Marítimo han de regirse por el Código de Comercio. Y por último destacar también las reglas de Hamburgo sobre transporte marítimo de mercancías

La diferencia principal entre la L.T.M y el C.de c. es que una es de carácter imperativo y otra de carácter dispositivo respectivamente. Esto significa que el primero no puede modificarse en perjuicio de los tenedores del conocimiento de embarque, ya que sería nula toda cláusula que exonere de responsabilidad al porteador más allá de las previstas. Sin embargo, en el segundo si pueden ser modificadas.

En este contrato hay dos partes: la persona encargada de transportar la mercancía, el porteador y la persona que entrega las mercancías al portador para que las transporte, el cargador. En este caso el cargador se corresponde con Conservas y congelados Sousa-Holstein S.A., y el porteador es quien a cambio de un precio transporta las mercancías que va a poner a su disposición la sociedad.

El porteador debe transportar las mercancías entregadas de un lugar a otro en buen estado, es decir, en el mismo estado que las recibió y custodiar esas mercancías hasta que sean entregadas al consignatario. Siguiendo a SÁNCHEZ CALERO: “el porteador no se compromete a prestar determinados servicios para trasladar la cosa de un lugar a otro, sino que asume la obligación de conseguir un determinado resultado que

³¹ SÁNCHEZ CALERO, F/ RODRÍGUEZ PUERTA, M-J, en *instituciones del derecho mercantil*, Volumen II, Aranzadi, 2012, p.187.

³² ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo*, Segunda edición, Civitas, 2005, pág. 516-519.

consiste precisamente en el traslado de unas mercancías de un puerto a otro”³³. Las obligaciones del porteador se podrían dividir en tres momentos:

- Antes de que se inicie el viaje: el porteador debe cuidar la navegabilidad del buque es decir, debe emplear la “debida diligencia en poner al buque en estado de navegabilidad” como se establece en los artículos 5 y 8 de la L.T.M. Debe cuidar de la forma apropiada la carga y la estiba de la mercancía (art.612.5 C.de c.) y por último, ha de emitir el conocimiento, que tiene como presupuesto la solicitud del cargador (art.5.4 de la LTM y 706 del C.de c).
- Durante el viaje tiene: tiene la obligación de seguir la ruta prevista en el contrato la cual no se puede cambiar “sin justa causa” (art.618.6 del C.de c.) y de custodiar el cargamento.
- Después del viaje: tiene la obligación de cuida la carga de las mercancías hasta que estén al costado del buque si se aplica el C.de c., o si se efectúa con los aparatos del buque en el caso de la L.T.M y entregar las mercancías al destinatario, que no ha de confundirse con la descarga, ya que la entrega puede realizarse a bordo del buque.

Por otro lado, las obligaciones del cargador vienen establecidas por el C. de c. ya que la L.T.M. no se ocupa de este punto. Las obligaciones empresa Sousa-Holstein S.A, son: entregar las mercancías al porteador para que sean transportadas poniéndolas bien al costado del buque o a bordo³⁴ y pagar el precio del transporte, “flete”, si no se ha establecido que lo pague el destinatario.

Cuando el porteador incumple su obligación principal, que es la de transportar las mercancías, por retraso o incumplimiento total o parcial o la de custodiar las mercancías, surge la responsabilidad ante la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein. Tanto el C. de c. como la L.T.M exigen que para que la responsabilidad se le atribuya al porteador es necesario que la culpa de la causa de incumplimiento, le sea imputable a él o a sus dependientes. En el caso de que el porteador incurra en responsabilidad, la indemnización del daño que le corresponde afrontar no es completa sino que, se aplica el límite máximo del comercio terrestre al no haber una regulación específica del marítimo, donde dice que el límite máximo de la indemnización es el precio corriente de la mercancía transportada en el lugar y el día en que se debió entregar (artículos 363 y 371 C. de c.).

Por el contrario, si no le es imputable la culpa, queda liberado de la responsabilidad. Existen unos supuestos que exoneran de la responsabilidad al porteador recogidos en los artículos 361 y 620 del C. de c. y 8 de la L.T.M. Estos supuestos son: el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho del cargador o destinatario y el vicio propio de la cosa. Destacar que la L.T.M establece que el porteador no será responsable por las faltas náuticas³⁵ de sus dependientes del buque pero sí por las comerciales.³⁶

³³ SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*, Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam, 2ª Edición, Aranzadi, 2010, pág.157.

³⁴ Las mercancías entregadas por el cargador tienen que ser las establecidas en el contrato o declaración de embarco quedando prohibido las actuaciones que se recogen en los artículos 681y 682 que se corresponden con la entrega de otras mercancías diferentes o de comercio ilícito respectivamente.

³⁵ Son *faltas náuticas* del capitán y la tripulación las referentes a la navegación y los actos que concurren a la buena navegación o manejo del buque.

³⁶ Son *faltas comerciales* las que afectan al cuidado y manejo del cargamento.

En este caso la responsabilidad de las mercancías ilícitas encontradas en el barco, (2000 cajetillas de tabaco de contrabando), corresponde a la empresa Sousa-Holstein S.A., ya que, el porteador solo realiza la labor de transportar las mercancías que la empresa le entrega no teniendo porque tener conocimiento del contenido de las mismas. Sin embargo, debemos contemplar el supuesto de que el porteador tuviera conocimiento de las mercancías que se dispone a transportar y aun así aceptara transportarlas lo que conllevaría responsabilidad por parte del mismo

iii. CONTRATO DE ARRENDAMIENTO.

El contrato de arrendamiento de buque es aquel en el que el propietario (arrendador), se obliga, a cambio de la percepción de un flete, a poner a disposición de otra persona (arrendatario) por un determinado tiempo el uso de un buque que no está ni armado ni equipado, es decir, que el buque no tiene la dotación precisa para poder navegar en condiciones reglamentarias. Que el arrendatario sea quien asume las obligaciones de armar y explotar el buque le convierte en empresario de la navegación o naviero. Como dice MATILLA ALEGRE: “la gestión náutica y la gestión comercial del buque pasan a ser del arrendatario que armará y equipará el buque y lo explotará en su nombre y por su cuenta”.³⁷

La diferencia entre los contratos de arrendamiento y fletamento, desde la perspectiva del C. de c., viene dada porque cuando se cede a otra persona el uso de un buque sin armar y sin equipar es un contrato de arrendamiento de buque y no de fletamento. En este sentido se pronuncia la STS 1 de abril de 1995 estableciendo que: “(...) precisamente en el fletamento por tiempo (*time-charter*), el control del capitán y de la dotación lo conserva el fletante, quien se compromete a poner a disposición del fletador los servicios del capitán y de la tripulación para conseguir el fin del contrato, pero el capitán, aunque sometido a las órdenes del fletador en la ejecución del mismo, conserva la posesión del buque en representación del fletante, de manera que al terminar el contrato nada hay que devolver a éste, extremos que diferencian el contrato de fletamento del arrendamiento del buque, aunque ambos institutos jurídicos mantengan grandes semejanzas(...)”.

En este contrato hay dos partes: el propietario del buque que lo arrienda a cambio de un flete, arrendador y el que entrega el flete a cambio del uso del buque por un tiempo determinado, el arrendatario. En este caso, el arrendador pone a disposición del arrendatario, que se corresponde con la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein S.A., un buque sin armar ni equipar.

La principal obligación del arrendador es la de poner a disposición de la sociedad un buque que esté en buenas condiciones de navegabilidad, debiendo efectuar las reparaciones necesarias para conservar la cosa para el uso a que se destina. El arrendador responde de los vicios ocultos del buque. Y en cuanto a la obligación principal de la empresa Sousa-Holstein S.A, es la de pagar el precio convenido (flete). El arrendatario debe destinar el buque al uso pactado y se encarga de equipar el buque, tiene la gestión náutica del mismo.

³⁷ MATILLA ALEGRE, R., *Contrato de utilización del buque*. Lecciones, Librería Bosch, 1988, pág.23.

En la práctica, el contrato de arrendamiento aparece documentado en diversos formularios. El más conocido es el *Barecon 2001* (ver ANEXO 7), elaborado por la Conferencia Marítima Internacional del Báltico (BIMCO).

Por lo tanto en este contrato la responsabilidad de las mercancías encontradas a bordo del buque Pobre Mitrofán recae sobre la sociedad anónima ya que arrendador pone a disposición el buque y no tiene la obligación de revisar las mercancías, sin embargo podría darse el supuesto de que, al estar armado y equipado la mercancía ya se encontrara a bordo del buque sin que la sociedad tuviera conocimiento de la misma lo que implicaría la responsabilidad del arrendador.

iv. CONTRATO DE FLETAMENTO.

El contrato de fletamento es aquel por el que una persona (fletante) se obliga a poner un buque armado y equipado a disposición de otra (fletador), que se compromete a pagar una determinada cantidad (flete), bien en proporción a un tiempo determinado o bien por la realización de uno o más viajes.

En el contrato de fletamento, el fletador, a diferencia de porteador, no asume en todos los casos la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro y cuando sí lo hace no constituye su obligación principal. Esta se convierte en poner a disposición del fletante el buque.

El contrato de fletamento se puede dividir en dos modalidades el fletamento por tiempo y el fletamento por viaje:

En el fletamento por tiempo (time charter) el fletante se compromete a poner a disposición del fletador durante un periodo de tiempo determinado un buque armado y equipado. Esta modalidad de fletamento no puede confundirse con arrendamiento. La necesidad de que el fletante entregue al fletador el buque armado y equipado y lo mantenga en esas condiciones, conservando la gestión náutica del mismo, marca la diferencia, ya que el fletante por medio del capitán puede conservar la posesión del buque. El fletador no puede despedir al capitán pero puede pedir al fletante que lo haga y el art. 649 del C. de c. establece que el fletador puede embarcar un sobrecargo, que en este caso es el agente a bordo del fletador. Para esta modalidad hay diferentes modelos de póliza redactadas por la BIMCO (ver ANEXO 8).

En el fletamento por viaje (voyage charter) el fletante, se compromete a poner a disposición del fletador un buque y además, se compromete frente a él a realizar uno o más viajes, prometiendo la realización de un resultado, la navegación de un buque de un puerto a otro. En esta modalidad, el fletante ha de mantener un control sobre el buque superior al que se produce en el fletamento a tiempo para poder alcanzar el resultado. Dentro del fletamento por viaje se establecen otros criterios de clasificación: uno, el que se fija en el número de viajes (uno, varios, ida y vuelta), otro, el espacio que el fletante pone a disposición del fletador, que puede ser parte del buque (fletamento parcial) o la totalidad del buque (fletamento total). Para esta modalidad hay diferentes modelos de póliza redactados por la BIMCO (ver ANEXO 9).

Este contrato es consensual, pero a efectos probatorios consta en un documento llamado póliza la cual, ha de estar firmada por lo contratantes y contiene: la descripción de los elementos esenciales del contrato y las cláusulas o condiciones que las partes libremente estipulen.

En este contrato hay tres partes: las dos primeras la forman, la persona que pone a disposición de otra un buque armado y equipado, fletante y la persona que se compromete a pagar un flete a cambio del buque, fletador. En este caso, el fletador es la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein S.A., que pone a disposición del fletante las mercancías en buque que ya está armado y equipado. La tercera parte hace referencia al destinatario de las mercancías que, como dice MATILLA ALEGRE: “para quien el contrato tiene consecuencias jurídicas a pesar que no lo otorga ni se actúa en su nombre, suele figurar en el conocimiento”.³⁸

En cualquier clase de fletamento el fletante tiene la obligación de poner a disposición del fletador el buque designado en el contrato en el momento y lugar que en dicho contrato se haya previsto, tener el buque convenientemente armado, equipado y en buenas condiciones de navegabilidad³⁹, tener la documentación necesaria para navegar y dentro de la navegabilidad tener aptitud para recibir la carga. En el fletamento por viaje los deberes del fletante son diferentes dependiendo de si este asume simplemente la obligación de la realización del viaje bajo su gestión náutica, dejando que el fletador gestione el transporte de sus mercancías o las de un tercero o de si el fletante asume la obligación de trasladar las mercancías en las condiciones recibidas, es decir, asumiendo la postura de porteador.

Algunas especialidades de esta modalidad son: que en la póliza se hace referencia a la clase y peso máximo del cargamento que puede llevarse en el buque. El artículo 674 establece que si el fletador lleva más carga que la prevista y éste puede admitirla, el fletante podrá consentirlo exigiendo el exceso de flete y el artículo 672 dice que si el fletamento es de un buque por entero, el fletante no podrá recibir la carga de otra persona sin autorización del fletador.

El fletante asume como obligación especial la de entregar al fletador el conocimiento de embarque,⁴⁰ y también tiene la obligación de iniciar el viaje en el tiempo que se haya pactado siguiendo la ruta prevista. En relación esta última obligación se ha pronunciado la STS 6 de julio de 2009 donde: *“se desestima el recurso porque pese a la ausencia de pacto sobre el tiempo de conclusión del transporte, ya que la duración del mismo fue anormal atendidas las circunstancias concurrentes, el trayecto se consumió en ciento cinco días, cuando podía haber concluido en veinticuatro; y ello fue a consecuencia de unas escalas excesivamente prolongadas en diversos puertos, sin explicación conocida”*.

Las obligaciones del fletador son las siguientes: en primer lugar, la utilización del buque. En el fletamento “por tiempo” el buque se pone a disposición del fletador en la época prevista y éste debe utilizarlo dentro de los límites señalados por la póliza. El fletador ha de respetar el destino del buque previsto en el contrato, pero puede organizar y efectuar los viajes que crea oportunos y los gastos de combustible, agua, calderas, de puerto, de carga y descarga, practica y otros son normalmente a cargo del fletador y por último está obligado a devolver el buque en el puerto o puertos que se indiquen en la póliza.

³⁸ MATILLA ALEGRE, R., *Contrato de utilización del buque*. Lecciones. Librería Bosch, 1988, pág. 42.

³⁹ La STS 2 de junio de 2010 se pronuncia sobre esto estableciendo: “Que es obligación de todo porteador cuidar de que el buque tenga las condiciones de navegabilidad precisas para la realización del transporte, cuanto menos en el momento de emprender viaje”.

⁴⁰ El título de embarque es un título que sirve de prueba de la recepción de las mercancías a bordo y para retirarlas al fin del viaje.

En el fletamento “por viaje” tienen mucha relevancia los plazos para carga y descarga de la mercancía, debe efectuar la carga en el plazo pactado. Los gastos de permanencia del buque en el puerto son por cuenta del fletante y muy elevados por lo que en la póliza se suelen fijar unos días, “estadías”⁴¹ por los que el fletador en algunos casos no debe pagar cantidad especial alguna, solo el flete. También se fijan unos días complementarios a las estadías que el fletador podrá utilizar para la carga o descarga que se denominan “sobrestadías”⁴². Ambas están fijadas en la póliza.

En segundo lugar el pago del flete. Es la obligación fundamental del fletador. En el fletamento por tiempo, el flete suele pagarse por meses en forma anticipada, pero no se devenga, queda suspendiendo durante el tiempo que el buque queda inmovilizado. El artículo 658 establece que en el fletamento por tiempo, el flete, se calcula en proporción al tiempo que dura el contrato y comienza a correr desde el día en que el buque se pone a disposición del fletador o bien a partir de la fecha señalada en el contrato. El fletante tiene un derecho de crédito privilegiado a los efectos del cobro del flete sobre el importe de la venta del cargamento. La mayoría de las normas del C. de c. se refieren al fletamento por viaje.

El artículo 688 enumera diversas causas que implican la rescisión del contrato de trabajo que pueden ser a petición del fletador, del fletante o por causa de fuerza mayor:

- A petición del fletador, antes de cargar el buque, por decisión del fletador si paga la mitad del flete convenido (falso flete), el fletante puede pedir a modo indemnización la mitad del flete, por una causa de fuerza mayor, vuelta al puerto de salida o arribada a otro y si ha existido error en la cabida del buque o en su nacionalidad o si el fletante no cumple su obligación de entregar al fletador el buque en el tiempo y forma convenidos.
- A petición del fletante, si cumplido el término de las estadías, el fletador no pusiere la carga al costado del buque. En este caso el fletador deberá pagar, además de las sobrestadías, la mitad de flete o si el fletante vendiera el buque y el comprador lo cargare por su cuenta antes de que lo haga el fletador. En este caso el fletante indemnizará al fletador.
- Por causa de fuerza mayor. Esta rescisión está impuesta por Ley y se trata del caso del que el buque antes de hacerse a al mar sufra una causa de fuerza mayor que le impida ejecutar el contrato. Si la causa se produce durante el viaje se rescinde el contrato parcialmente, salvo que se pacte lo contrario.

v. CONTRATO DE SEGURO.

El contrato de seguro por el que pretende tener indemne al asegurado de ciertos daños que se producen por el riesgo de la navegación marítima, se denomina “seguro marítimo”. El asegurador se obliga mediante el cobro de una prima para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una resnta u

⁴¹ La estadía se refiere a la estancia o permanencia en un lugar.

⁴² Cuando el plazo convenido para la carga o descarga o, en su defecto, el usual del puerto en que se realiza la operación ha transcurrido sin que termine la operación, en vez de aplicarse los criterios de resolución contractual, se acuerda una vez vencido el de las estadías, que corra el plazo de las demoras o sobrestadías.

otras prestaciones convenidas. Esta definición es contemplada en STS de 7 de abril de 1997.

Se vincula con el contrato de transporte ya que, pretende cubrir a las cosas transportadas y a los medios que las transportan contra riesgos a causa del transporte. Sin embargo, el seguro marítimo puede extender la cobertura a riesgos de la navegación y también a la responsabilidad del naviero y en este último caso no es propiamente un seguro de transporte. Su regulación se encuentra en los artículos 737 y siguientes del C. de c. y en la Ley 50/1980 sobre el contrato de seguro (art. 2 y disp. Final de la L.C.S.).

El seguro marítimo puede clasificarse: en relación al interés expuesto al riesgo, seguro de buques, de cargamento, de beneficio esperado (sobre las mercancías y sobre el flete) y de responsabilidad y en relación a la duración del contrato, seguro por tiempo y seguro por viaje.

El art. 737.1 establece que la póliza, en este caso, no se exige como prueba del contrato sino como requisito para su validez. En este sentido se pronuncia la STS de 28 de marzo de 2005 en su fundamento jurídico número cuatro. Se ha de extender la póliza por duplicado y ha de contener los pactos lícitos que acuerden libremente las partes y la indicación de los elementos esenciales del contrato. También ha de constar la persona por cuya cuenta se hace el seguro aunque en el seguro marítimo de mercancías, es frecuente que quede sin concretarse la misma y en este supuesto se utiliza la fórmula “por cuenta de quien corresponda”. La póliza puede extenderse de forma: nominativa, a la orden y será endosable y al portador.

La póliza flotante recoge un contrato único y definitivo de seguro, relativo a un conjunto de intereses que serán cubiertos por el asegurador según se vayan exponiendo al riesgo asegurado. Se utiliza especialmente en el seguro de mercancías para evitar tener que realizar un contrato para cada expedición y sirve para garantizar los riesgos de todas las mercancías durante un periodo de tiempo determinado y hasta una suma máxima.⁴³

El interés asegurado se define como la relación, que tenga un contenido económico, entre un sujeto y un bien. Los intereses asegurables en esta clase de contrato son: el buque, en el caso del seguro de buque, atendiendo a lo establecido en el artículo 745.1 del C. de c. Las mercancías, en el seguro de mercancías que han de ser individualizadas en la póliza, atendiendo a lo establecido en el art.745.2 del C. de c. El beneficio esperado en la venta de las mercancías, donde se cubre el mayor valor comercial que se espera alcanzar al concluir el contrato atendiendo al art. 748. El flete, (precio que se debe pagar) tanto en interés del fletante como del fletador, en este caso se

⁴³ En ocasiones, como se refleja en la STS de 26 de abril de 1963 basta para poner en actividad esta función de garantía, dar a conocer al asegurador el hecho del cargamento con expresión de los datos exigidos en la póliza para lograr la cobertura del riesgo mediante lo que se llama aviso de seguro.

distingue entre “flete a ganar”⁴⁴ y “flete adquirido a todo evento”⁴⁵. También puede asegurarse el interés contra las deudas que surgen de la navegación marítima.⁴⁶

El riesgo es la posibilidad de un evento dañoso que implica la lesión de un interés. En el seguro marítimo, los intereses asegurados son cubiertos contra una universalidad de riesgos que se manifiestan tanto en las leyes como en pólizas mediante una enumeración de los casos, seguidos de una fórmula general que quiere delimitar esos riesgos. Hay una serie de riesgos excluidos que se establecen en el contrato o en la ley. En este último caso, mediante el art.765 del C.de c. que establece causas del riesgo que están excluidas de la cobertura. Concretamente libera al asegurador de la obligación de pagar la indemnización si el siniestro se debe a un hecho doloso o culposo del asegurado o de sus dependientes o si el siniestro se debe a un vicio propio de la cosa.

De acuerdo con los formularios españoles de buques y mercancías, los riesgos excluidos del contrato son: el riesgo de guerra, las consecuencias de embargo por orden del Gobierno, saqueo, represalia, huelgas y motines populares y la responsabilidad por los daños a las personas y todas las reclamaciones presentadas contra el buque por determinadas personas como el cargador.

La obligación principal del tomador del seguro es la de pagar la prima. En el art. 738 del C. de c. se especifica que en la póliza ha de constar “el precio convenido por el seguro y el lugar, tiempo y forma de pago” y “la parte del premio que corresponde al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuese de viaje redondo”. La prima es única e indivisible y salvo que se establezca lo contrario debe pagarse por anticipado.

El contratante tiene el deber de comunicar al asegurador las circunstancias que influyan en los riesgos asegurados y sobre aminoración y comunicación del siniestro establecidos en los artículos 756, 765, 791 y SS. En este sentido se pronuncia la STS de 8 de mayo de 2008 estableciendo que: “(...) la tomadora y la propia asegurada incumplieron el deber de colaboración, puesto que, al solicitar el seguro y recibir la póliza, respectivamente, conocían cual era la antigüedad del buque que iba a transportar la carga y no se lo comunicaron a los efectos procedentes, pese a la influencia que ese dato tenía en la valoración del riesgo”, “ (...) se impone al asegurado la obligación de hacer, por sí, las diligencias que aconsejen las circunstancias para salvar o recobrar los efectos perdidos... y es deber del asegurado y de sus empleados y agentes, en relación con cualquier siniestro indemnizable por este seguro: 1. Adoptar todas las medidas razonables al objeto de evitar o reducir al mínimo dicho siniestro”.

El asegurador tiene la obligación de pagar una indemnización al asegurado cuando se produzca el evento dañoso. Este pago puede efectuarse por medio de dos procedimientos:

⁴⁴ En el caso de flete a ganar, existe la posibilidad de que el fletante pierda el derecho al flete por cualquier causa prevista en la ley o en contrato de fletamento o transporte, el fletador no deba pagarlo o deba pagar sólo una parte de él.

⁴⁵ El flete adquirido a todo evento es el flete que ya se ha entregado o debe ser entregado de una manera incondicionada, lo que supone que aunque no cumpla el contrato no ha de devolverlo, puede ser asegurado por parte del fletador.

⁴⁶ Destacamos en caso de deudas que surgen de la navegación marítima: los gastos de contribución a la avería común y el deber de resarcimiento que deriva de responsabilidad civil, que puede deberse a abordaje o a otras causas.

- Liquidación por avería: el asegurador debe pagar una indemnización por el daño efectivamente producido dentro de los límites establecidos en el contrato. Debemos fijarnos en: la cuantía del daño⁴⁷, la cuantía de la indemnización⁴⁸ y la prueba del daño⁴⁹.
- Liquidación por abandono: en determinados casos, el asegurado tiene la facultad de hacer una declaración de abandono de las cosas aseguradas al asegurador, al que transfiere los derechos que tiene sobre ellas, y cambio le exige el pago de la totalidad de la suma asegurada. No ha de hacerse una valoración del daño a diferencia del procedimiento de avería sino que el asegurado puede obtener la indemnización del asegurador. El sistema de abandono solo se permite en determinados casos.⁵⁰

En el presente caso, podríamos considerar que existe un contrato de seguro marítimo en el cual la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein contrata con una aseguradora para asegurar las mercancías que van a bordo del buque Pobre Mitrofán por los riesgos que puedan surgir en la navegación marítima.

vi. CONTRATOS AUXILIARES

1. Contrato de carga y descarga

El contrato de carga y descarga es un contrato auxiliar. La prestación de la obra de carga y descarga de las mercancías en el puerto suele ser asumida por algunos empresarios. Esta prestación es el núcleo del contrato de arrendamiento de obra en el que la parte que contrata con el empresario de la carga y la descarga puede ser el naviero u otra persona. Pero en cualquier caso aun cuando la carga y descarga no haya sido contratada por el naviero, el capitán debe vigilarla según el artículo 612.5 del C. de c.

Según SANCHEZ CALERO Y SANCHEZ CALERO-GUILARTE⁵¹ el contrato de carga y descarga suele ir unido al de fletamento o al de transporte donde se suele indicar a quien corresponde efectuar la carga y descarga de las mercancías. Una operación que suele ir vinculada, es la colocación y ordenación de la carga en la bodega (estiba de las mercancías). Se efectúa por personas llamadas “estibadores” y se realiza en el caso de transporte por cuenta del porteador. Los gastos de estiba y desestiba de las pólizas tipo en los contratos de fletamento son normalmente a cargo del fletador. Sin embargo el capitán ha de vigilar la estiba de la que responde el naviero.

En base a lo expuesto en el supuesto si existe un contrato de carga, donde las mercancías de la empresa de Congelados y conservas son puestas a bordo del buque sin

⁴⁷ La cuantía del daño es igual al valor del interés y suele estar designado en las pólizas, las cuales señalen el valor de las mercancías del buque y de la conclusión del contrato. Si el daño es parcial habrá de tenerse en cuenta el valor residual.

⁴⁸ La cuantía de la indemnización viene determinada por la relación existente entre la suma asegurada y el valor del interés asegurado.

⁴⁹ El asegurado debe probar que se ha producido el siniestro y éste ha dado lugar al daño.

⁵⁰ Los casos en los que se permite el sistema de abandono son: pérdida total de las cosas aseguradas porque ha naufragado el buque, se han destruido las cosas etc., cuando el buque queda absolutamente inhábil para la navegación por alguna causa y cuando las pérdidas sufridas por las cosas aseguradas superen las tres cuartas partes del valor asegurado.

⁵¹ SÁNCHEZ CALERO, F., Y SÁNCHEZ CALERO-GUILARTE, J.: *Instituciones de derecho mercantil*, Aranzadi Volumen II, 35ª Edición, 2012, pág. 748.

embargo, no llega a realizarse la descarga de las mercancías debido a que el buque Pobre Mitrofán es interceptado antes de que pueda realizarse.

2. Contrato de practicaaje

El contrato de practicaaje es orto contrato auxiliar. La ley 27/1992 en su artículo 10.2 considera el practicaaje “un servicio de asesoramiento a los capitanes de buque y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de él, en condiciones de seguridad” y en los términos que se establezcan en el contrato o en las disposiciones reglamentarias.

El práctico es la persona que teniendo la habilitación precisa, conoce de manera particular la forma de navegar en un puerto o en una zona especialmente peligrosa es decir, un asesor técnico del capitán y ha de indicar a éste las maniobras y el rumbo del buque. El práctico también es definido por la jurisprudencia, concretamente en la STS 26 de marzo de 2007 lo define como: “(...) *la persona que, previa su correspondiente habilitación y nombramiento, asesora a los capitanes de buques para facilitar su entrada y salida de puertos... indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de la navegación*”.

El capitán, en nombre del naviero, debe contratar los servicios del práctico en las circunstancias que sean necesarias para la navegación. La obligatoriedad de contratar el práctico a la entrada de los puertos viene determinada por las normas reglamentarias de la navegación marítima.

El práctico, responde por los daños causados en el buque o en terceros por su culpa y no es un dependiente del naviero por lo que exonera a éste, de responsabilidad por su negligencia. En este sentido se pronuncia la STS 26 de marzo de 2007 estableciendo que: “(...) *no significa que la negligencia del práctico determine en todo caso o necesariamente la responsabilidad del capitán, como efecto ineluctable de un comportamiento ajeno. Para que esa responsabilidad nazca es preciso, como el Tribunal de apelación destacó, que el daño sea objetiva y subjetivamente imputable (también) al capitán*”.

Frente a los cargadores de las mercancías, las actuaciones del práctico son consideradas faltas náuticas por lo que el porteador no responde cuando se aplica la Ley del transporte marítimo de 1949.⁵²

En este caso, podríamos considerar que existe un contrato de practicaaje, para asegurar que el buque Pobre Mitrofán realiza la salida del puerto de Mauritania y la entrada en el puerto de Burela en condiciones de seguridad.

vii. LEY APLICABLE A LOS CONTRATOS

Debido a que en nuestro caso podemos observar algunos elementos de extranjería debemos determinar cuál es la ley es aplicable al contrato.

⁵² Además, la responsabilidad civil en la que puedan incurrir los prácticos o las autoridades portuarias en la gestión del servicio de practicaaje, en el caso de siniestro, no podrá superar, la cuantía de 20 euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros.

La legislación del derecho marítimo propone una solución uniforme al establecer como norma aplicable al contrato la que hubieran señalado los contratantes y, en su defecto, supuesta la distinción entre fletamento y transporte, la del pabellón del buque.

En el Derecho español, los preceptos a tener en cuenta son el art.10 del CC y el art. 15 del C. de C. El art.15 permite a los extranjeros ejercer el comercio en España, con sujeción a las leyes de su país, en lo que se refiera a la capacidad para contratar, y a las disposiciones de este Código en relación a las operaciones mercantiles. A tenor de este precepto entendemos que se aplicará la ley española a los contratos de fletamento que se otorguen en España y para los contratos que no se hayan otorgado en España, el artículo 10 del CC declara aplicable a las obligaciones contractuales la ley a la que las partes se hayan sometido expresamente, siempre que haya alguna conexión con el negocio de que se trate y, en su defecto la ley nacional común y, en último caso, la ley del lugar de celebración del contrato.

V. INFORME SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE SR. SILVESTRE HOLMS Y SU CONDICIÓN DE SENADOR.

i. LOS ADMINISTRADORES

Los administradores de una sociedad de capital podrán ser personas físicas o jurídicas. Para ser nombrado administrador no se requerirá la condición de socio y en el caso de designar como administrador a una persona jurídica será necesario que ésta designe a una sola persona natural para el ejercicio permanente de las funciones propias del cargo (art.212 y 212bis respectivamente). Además, en su artículo 213.1 se establece que no pueden ser administradores: los menores de edad no emancipados, los judicialmente incapacitados, las personas inhabilitadas conforme a la Ley Concursal mientras no haya concluido el período de inhabilitación fijado en la sentencia de calificación del concurso, los condenados por delitos contra la libertad, contra el patrimonio, contra el orden socioeconómico, contra la seguridad colectiva, contra la Administración de Justicia o por cualquier clase de falsedad; así como aquéllos que por razón de su cargo no puedan ejercer el comercio.⁵³

Los deberes de los administradores aparecen recogidos en los artículos 255 y siguientes: deber de lealtad, prohibición de competencia, prohibición de utilizar el nombre de la sociedad y invocar la condición de administrador, situaciones de conflictos de intereses, prohibición de aprovechar las oportunidades de negocios, personas vinculadas a los administradores, deber de secreto y por último, y de gran importancia en este caso, el deber de diligente administración. Concretamente, este último deber se regula en el artículo 225 donde nos dice que: *“los administradores desempeñarán su cargo con la diligencia de un ordenado empresario.”* Este deber según HERNÁNDEZ SAINZ: *“le obliga, entre otras cosas a procurarse toda la información que necesite para el concreto ejercicio de sus funciones, adoptar una actitud de participación activa en las tareas que le competen, a actuar con prudencia, manteniendo una actitud previsoras y evaluando los riesgos de las operaciones en que participe, a vigilar el desenvolvimiento de la empresa social o a elegir cuidadosamente e impartir órdenes adecuadas a sus subordinados”*.⁵⁴

Por último, el art. 209 de este Real Decreto establece que es competencia de los administradores la gestión y representación de la sociedad en los términos establecidos en esta ley. En el art. 233.1 nos dice que la representación de la sociedad de capital corresponde a los administradores teniendo en cuenta que en el caso de tratarse de un administrador único, el poder de representación corresponderá necesariamente a este y en el caso de varios administradores, el poder de representación corresponde a cada administrador (art. 233.2).

Vista la regulación de los administradores de las Sociedades Anónimas y los datos obrantes en el caso, el Sr. Silvestre- Holms, es administrador de la empresa

⁵³ Debemos tener en cuenta, que tampoco podrán ser administradores los funcionarios al servicio de la Administración pública con funciones a su cargo que se relacionen con las actividades propias de las sociedades de que se trate, los jueces o magistrados y las demás personas afectadas por una incompatibilidad legal (art. 213.2).

⁵⁴ HERNÁNDEZ SAINZ, E., *La administración de sociedades de capital por personas jurídicas. Régimen jurídico y responsabilidad*, Civitas, 2014, pág. 306.

Conservas y congelados Sousa-Holstein y como tal tiene unas concretas funciones, entre las que se encuentra realizar los contratos de la cuestión cuatro y cumplir con ciertos deberes como el de debida diligencia. En el caso de incumplimiento de estos deberes o funciones el administrador incurre en responsabilidad.

El artículo 236 del RD 1/2010 establece que los administradores responde de los actos que ocasionen daño; sean contrarios a la Ley o a los estatutos y; de los realizados sin la diligencia con la que deben desempeñar su cargo. Así mismo este artículo también refleja que los administradores responden ante la sociedad, los accionistas y ante los acreedores. Debemos tener en cuenta que el hecho de que el acto haya sido autorizado o ratificado por la junta general no exonera de responsabilidad, en ningún caso, a los administradores.

Y por último, el artículo 237 del RD 1/2010 establece que responden solidariamente todos los miembros del órgano que realizó el acto o adoptó el acuerdo salvo que prueben que, no habiendo intervenido en su adopción y ejecución, desconocían su existencia o, conociéndola, hicieron todo lo conveniente para evitar el daño o, al menos, se opusieron expresamente a él.

Para determinar la responsabilidad en que incurre el Sr. Holms debemos atender a los diferentes tipos de responsabilidad posibles:

a) Responsabilidad civil

En este sentido la Ley de Sociedades de Capital enuncia una serie de supuestos en los que el administrador incurre en responsabilidad y son los siguientes: por actos y contratos celebrados en nombre de la sociedad, por deudas contraídas o que se contraigan en nombre de la sociedad, por incumplir su obligación de solicitud de inscripción en el registro mercantil de la escritura de constitución de la sociedad en el plazo de dos meses de su otorgamiento, por actos y contratos realizados por los administradores excediéndose de las facultades conferidas, por incumplir la obligación de depósito documental de las cuentas anuales y por incumplir la obligación de convocar en el plazo de dos meses, la junta general para adoptar el acuerdo de disolución.

En el caso de que se quiera reclamar al administrador de la sociedad Conservas y congelados Sousa- Holstein S.A, el Sr. Silvestre Holms, por algún acto cometido se puede hacer de dos formas, mediante la acción social de responsabilidad o mediante la acción individual de responsabilidad.

En cuanto a la acción social de responsabilidad, LUISA APARICIO dice que “esta acción busca la protección y defensa del patrimonio de la sociedad mediante el resarcimiento del daño sufrido”⁵⁵. Los artículos 338, 339 y 340 establecen quienes pueden ejercitar esta acción:

- la sociedad, previo acuerdo de la junta general de accionistas
- los socios que representen el 5% del capital social, los cuales podrán solicitar la convocatoria de la junta general para que ésta decida sobre el ejercicio de la acción de responsabilidad en defensa del interés social en los siguientes casos: cuando los administradores no convocasen la junta solicitada a tal fin y;

⁵⁵ LUISA APARICIO, M., *Lecciones de Derecho Mercantil*, Volumen I undécima edición, Civitas 2013, pág. 515.

- cuando la sociedad no entablare la acción dentro del plazo de un mes, contado desde la fecha de adopción del correspondiente acuerdo, o bien cuando éste hubiere sido contrario a la exigencia de responsabilidad y los acreedores, en los casos en que no haya sido ejercitada la acción de responsabilidad por la sociedad o por los accionistas y siempre que el patrimonio social resulte insuficiente para la satisfacción de sus créditos.

Por lo que en primer lugar esta acción podría ser impuesta por la empresa Congelados y conservas Sousa- Holstein S.A., y de forma subsidiaria por los socios que representen el 5% del capital social. Para ejercitar esta acción la sociedad debe probar que se ha ocasionado un daño por parte del administrador.⁵⁶

Independientemente de lo expuesto con anterioridad, la Ley prevé la posibilidad de ejercitar la acción individual de responsabilidad en su artículo 241, con vista a obtener la indemnización que pueda corresponder a los socios y a terceros por actos de los administradores que lesionen directamente los intereses de aquéllos.⁵⁷ Según LUISA APARICIO: “los daños que la conducta dolosa o negligente de los administradores provoque directamente en el patrimonio de socios o de terceros han de exigirse a través de la acción individual”⁵⁸.

b) Responsabilidad penal

La responsabilidad de los administradores en el ámbito penal puede derivarse de la condición de autor de determinados delitos o cuando actúe en representación de una persona jurídica y aunque al administrador no se le atribuya el delito si se haga a la sociedad. Debemos tener en cuenta que la sociedad Sousa Holstein S.A, al ser una persona jurídica no responde, sin embargo si se puede proceder contra la misma en los casos establecidos en el art.33.7 del CP.⁵⁹

Dentro de los delitos que prevé el CP podríamos considerar que el administrador podría incurrir en responsabilidad por delitos societarios (art. 290 a 297), delitos contra la Seguridad Social (art.307) y delitos contra los trabajadores (art.318).

c) Responsabilidad tributaria

⁵⁶ En este sentido se pronuncia la Sentencia 16 de Febrero de 2000 donde se dice: que se ha de demostrar los daños reales causados a los socios, no pudiéndose realizar en la ejecución de a la sentencia la prueba de daños.

⁵⁷ La jurisprudencia ha contemplado que la conducta de los administradores puede dar lugar a una solicitud de indemnización por parte de los socios que hayan visto lesionado su interés en sentencias como la STS 20 de marzo de 1998.

⁵⁸ LUISA APARICIO, M., *Lecciones de derecho mercantil*, Civitas, 2013, pág. 516.

⁵⁹ Este artículo establece que las penas aplicables a las personas jurídicas son las siguientes: *multa por cuotas o proporcional, disolución de la persona jurídica. La disolución producirá la pérdida definitiva de su personalidad jurídica, así como la de su capacidad de actuar de cualquier modo en el tráfico jurídico, o llevar a cabo cualquier clase de actividad aunque sea lícita; suspensión de sus actividades por un plazo que no podrá exceder de cinco años; clausura de sus locales y establecimientos por un plazo que no podrá exceder de cinco años; prohibición de realizar en el futuro las actividades en cuyo ejercicio se haya cometido, favorecido o encubierto el delito. Esta prohibición podrá ser temporal o definitiva; inhabilitación para obtener subvenciones y ayudas públicas, para contratar con el sector público y para gozar de beneficios e incentivos fiscales o de la Seguridad Social, por un plazo que no podrá exceder de quince años; intervención judicial para salvaguardar los derechos de los trabajadores o de los acreedores por el tiempo que se estime necesario, que no podrá exceder de cinco años.*

En el artículo 43.1 de la Ley General Tributaria se establece cuando el administrador adquiere la responsabilidad de la sociedad. En relación con el presente caso, según los apartados a) y b) del artículo mencionado, el Sr. Silvestre Holms sería responsable cuando la sociedad cometiera un delito tributario y en ese momento la condición de administrador le corresponda al empresario, la responsabilidad se le atribuye porque colabora en la realización de una infracción de la sociedad. Por otro lado el Sr. Holms podría incurrir en responsabilidad por cese en las actividades de la persona jurídica, es decir, antes de que se produzca el cese de la actividad empresarial, el administrador debe revisar sus obligaciones fiscales para no incurrir en responsabilidad.

d) Responsabilidad de las personas jurídicas

Por otro lado, la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal hace referencia a la criminalidad y a la responsabilidad penal de las personas jurídicas. Además del administrador, como veremos a continuación, también pueden tener responsabilidad las personas jurídicas en virtud del *artículo 31 bis*, que dispone lo siguiente: *“En los supuestos previstos en este Código, las personas jurídicas serán penalmente responsables de los delitos cometidos en nombre o por cuenta de las mismas, y en su provecho, por sus representantes legales y administradores de hecho o de derecho”*. Dentro de los delitos previstos que pueden ser cometidos por las personas jurídicas destacamos, por entender que en este caso podrían haberse cometido los siguientes: *delitos contra la Hacienda Pública y contra la seguridad Social (art. 305 a 310 del CP) como expusimos anteriormente en la cuestión tres, delito de tráfico ilegal o inmigración clandestina de personas (art.318bis del CP)*.

Una vez analizado en que tipos de responsabilidad puede incurrir el administrador de una sociedad, debemos analizar si en el presente caso el administrador incurre en alguna de esas responsabilidades. El administrador de la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein, S.A., Sr. Silvestre Holms, con domicilio social en Lalín, es detenido por considerar que podría ser responsable del delito cometido a bordo del buque Pobre Mitrofán.

Antes de proceder, debemos destacar que la responsabilidad del administrador sólo tiene lugar cuando el administrador actúa como tal, es decir, como órgano social, por lo que la responsabilidad derivada del incumplimiento de las funciones inherentes al cargo, quedan sujetas a las personas físicas titulares de la condición de órgano y no cuando actúa como mero socio o particular.

En base a lo anteriormente expuesto, analizaremos las diferentes posibilidades que se nos muestran en este caso. El administrador Sousa-Holstein, puede tener conocimiento o no del hecho ilícito que se está cometiendo a bordo del buque o directamente no ser responsable de ese hecho ilícito.

Tal y como expresa el art. 236 del RD 1/2010, los administradores responden por los actos realizados sin la debida diligencia de su cargo, es decir, el administrador si conocía del acto ilícito que se estaba realizando a bordo del buque y prestara su consentimiento incurre en responsabilidad debido al incumplimiento de sus deberes como administrador de la sociedad Conservas y congelados Sousa-Holstein S.A.

Sin embargo, aunque el administrador no conociera del acto ilícito que se estaba realizando a bordo del buque, podría incurrir igualmente en responsabilidad ya que,

actuar con la debida diligencia implica informarse exhaustivamente de los actos de la sociedad. Por todo esto, si el Sr. Silvestre- Holms, hubiera podido tener conocimiento de ese acto, pero por incumplir de forma parcial su deber de debida diligencia no requiriendo la información necesaria, no estudiando la información recibida o no solicitando más información cuando la recibida es incompleta o insuficiente le llevara a no conocer del acto que se estaba realizando, incurría en responsabilidad.

Por último debemos contemplar la posibilidad de que el administrador no tuviera conocimiento del hecho delictivo realizado a bordo del buque. Para que se de este supuesto el administrador debe de haber actuado con la debida diligencia, teniendo toda la información necesaria o habiéndola requerido y aun así, no llegar a conocer el acto. El administrador tampoco incurre en responsabilidad si conociendo el delito que se iba a cometer no participo en su adopción ni ejecución, hizo lo posible por impedirlo o se opuso expresamente a ello (art.337 RD 1/2010) o si no tenía tenía ningún tipo de responsabilidad ya que esta recaía en manos del fletador, capitán etc.

ii. EL CARGO DE SENADOR

1. Incompatibilidad y examen de incompatibilidades

La ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General (LOREG) establece las incompatibilidades del cargo de Diputados y Senadores.

En concreto en su artículo 157.1 se establece que:”*El mandato de los Diputados y Senadores se ejercerá en régimen de dedicación absoluta en los términos previstos en la Constitución y en la presente Ley*”, y en su apartado 2º que: “*el mandato de los Diputados y Senadores será incompatible con el desempeño, por sí o mediante sustitución, de cualquier otro puesto, profesión o actividad, públicos o privados, por cuenta propia o ajena, retribuidos mediante sueldo, salario, arancel, honorarios o cualquier otra forma (...)*”. Por último en su apartado 3º establece que: “*(...) la condición de Diputado y Senador es incompatible con el ejercicio de la Función Pública y con el desempeño de cualquier otro puesto que figure al servicio o en los Presupuestos de los órganos constitucionales, de las Administraciones Públicas, sus organismos y entes públicos, empresas con participación pública directa o indirecta, mayoritaria, o con cualquier actividad por cuenta directa o indirecta de los mismos*”.

En base a esto, el artículo 159 de esta ley, enumera una serie de actividades privadas que son incompatibles con el mandato de los Diputados y Senadores. Atendiendo a esta enumeración podríamos considerar que el cargo de administrador de la sociedad Conservas y congelados Sousa-Holstein S.A., es incompatible con el cargo de Senador encajándolo en el apartado 159.2.g⁶⁰ al tratarse de una actividad privada. Debemos tener en cuenta también el artículo 160 que dispone que los Diputados y Senadores están obligados a formular declaración de todas las actividades que puedan consistir una incompatibilidad y de cualesquiera otras actividades que les proporcionen o puedan proporcionar ingresos económicos.

⁶⁰ Artículo 159.2.g de la LO 5/1995:” Y cualesquiera otras actividades que por su naturaleza sean incompatibles con la dedicación y las obligaciones parlamentarias contenidas en los respectivos Reglamentos.

Por otra parte, el Reglamento del Senado de 3 de mayo de 1994 regula el “examen de incompatibilidades” en los artículos 16 y 17 donde se establece que la Comisión de Incompatibilidades deberá emitir un informe en el plazo más breve posible sobre la consideración de incompatibilidad del cargo con la actividad de administrador de la sociedad Congelados y conservas Sousa-Holstein. Este dictamen será elevado al pleno para que sea estudiado y votado pudiendo el Senador afectado intervenir en el debate pero no participar en la votación.

La incompatibilidad del cargo de administrador de la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein S.A. con el Senador aunque, en principio podríamos encajarlo en alguno de los supuestos de art. 159 del Reglamento del Senado debe resolverse como observamos por la Comisión de Incompatibilidades. Si se declara la incompatibilidad del cargo, el administrador de la sociedad y Senador tendrá un plazo de ocho días para optar entre el escaño y el cargo de administrador y si no ejercita esta acción se entenderá que renuncia al escaño. Por otro lado, si no se declara la incompatibilidad podrá ejercer el cargo de Senador y administrador a la vez.

2. Inmunidad y aforamiento

Entre los privilegios procesales-penales de los que gozan los parlamentarios vamos a destacar aquí la inmunidad y el aforamiento.

En primer lugar, en relación con la inmunidad tanto el art. 22 del Reglamento del Senado 3 de mayo de 1994 como el art. 71.2 de la Constitución Española establecen que durante el período que dure su mandato los Senadores gozarán de inmunidad y no podrán ser retenidos ni detenidos salvo en el caso de flagrante delito. Añade además, que la detención o retención deberá ser comunicada al Presidente del Senado.

En este mismo sentido el art. 3 anteriormente mencionado establece que para los Senadores sean inculcados o procesados se necesita una autorización del Senado que se solicita a través del correspondiente suplicatorio. Y en su apartado 2º que el presidente del Senado una vez recibido el mismo lo remite a la Comisión de Suplicatorios la cual deberá emitir un dictamen en un plazo máximo de 30 días. La concesión o denegación de este suplicatorio dependerá de la mayoría parlamentaria existente en cada momento y si es concedido, la Cámara puede acordar la suspensión temporal de la condición de Senador como se establece en su apartado 6º.

El principio de inmunidad se extiende a cualquier conducta delictiva, aunque no esté relacionada con su actividad parlamentaria por lo que, la persecución penal del Senador y administrador de la S.A, queda en manos de la Cámara. El Tribunal Constitucional se ha pronunciado en este sentido, estableciendo que esta prerrogativa parlamentaria debe ir encaminada a la finalidad de la institución y estableciendo restrictivamente los criterios que deben seguir las Cámaras para denegar la autorización para proceder contra sus miembros.⁶¹

El trámite por el que se obtiene la autorización para inculpar o procesar se refleja en el suplicatorio dirigido por la autoridad judicial a la Cámara correspondiente. En este sentido el art. 750 de la LECrim establece: “*el Juez o Tribunal que encuentre méritos para procesar a un Senador o Diputado a Cortes por causa de delito, se abstendrá de*

⁶¹ Sentencia del Tribunal Constitucional de 22 de julio de 1985. En ella se anulan dos acuerdos del Senado denegando ambos suplicatorios contra el Senador Carlos Barral.

dirigir el procedimiento contra él si las Cortes estuvieran abiertas, hasta obtener la correspondiente autorización del Cuerpo Colegislador a que pertenezca.” Si la Cámara deniega el suplicatorio, el artículo 754 de la LECrim establece que: “(...) *se sobreseerá respecto al Senador o Diputado a Cortes; pero continuará la causa contra los demás procesados.*”

En segundo lugar, el aforamiento consiste en alterar las reglas de la competencia judicial- penal y ser juzgado por tribunales previamente señalados, es decir, consiste en que una persona por su cargo público, en caso de ser imputado por un hecho delictivo goza del derecho de ser juzgado por un tribunal distinto del que correspondería a cualquier otro ciudadano. El Tribunal Constitucional en su sentencia 22/1997 de 11 de febrero establece que: “*la prerrogativa de aforamiento actúa (...) como instrumento para la salvaguardia de la independencia institucional tanto de las Cortes Generales como del propio poder Judicial (...)*”.

Concretamente el artículo 71.3 de la CE establece que: “*En las causas contra Diputados y Senadores será competente la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo.*” En virtud de este artículo entendemos que tan pronto como le conste al Juez de Instrucción que la persona imputada ostenta este derecho debe remitir las actuaciones a la autoridad competente que en el caso de los Senadores es el Tribunal Supremo. En el mismo sentido, el artículo 57.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial aunque de forma más general establece que la sala de lo Penal del Tribunal Supremo conocerá: “*de la instrucción y enjuiciamiento de las causas contra (...) Diputados y Senadores (...)*”. Como señalan estos preceptos, la responsabilidad penal de los Senadores solo será exigible ante el Tribunal Supremo.

A efectos de detención, en este supuesto la persona requerida para su detención, por el cargo público que ostenta está provista de inmunidad. Es decir, el Juez de Instrucción de la causa debe pedir un suplicatorio a la Cámara para poder juzgarlo. La Comisión de Suplicatorios podrá denegar o conceder el suplicatorio. En el primer caso el administrador queda libre de responsabilidad y en el segundo caso se pueden iniciar actuaciones contra el mismo.

En el presente caso, entendemos que el Juez de Instrucción manda realizar la detención del administrador, el Sr. Silvestre Holms, sin pedir el suplicatorio correspondiente para iniciar las actuaciones contra el mismo por lo que esta actuación, no es correcta. Sin embargo si el suplicatorio es solicitado y concedido si se pueden iniciar actuaciones contra el administrador. Si este fuera el caso, el Juez de Instrucción podría proceder a ordenar su detención, como se realiza en el caso, pero todas las actuaciones tendrían que ser trasladadas inmediatamente a la autoridad correspondiente que en este supuesto, como hemos dicho anteriormente, al ostentar la condición de Senador, le corresponde al Tribunal Supremo.

BIBLIOGRAFÍA:

ARROYO MARTÍNEZ, I.: Curso de derecho marítimo, Cívitas, 2º Edición, 2005

GIMENO-BAYÓN COBOS, R., Y GARRIDO ESPA, L., Órganos de la sociedad de capital, tomo I. Junta general e impugnación de acuerdos, los administradores y su responsabilidad, Tirant lo Blanch, 2008

HERNÁNDEZ SAINZ, E.: La administración de sociedades de capital por personas jurídicas. Régimen jurídico y responsabilidad, Cívitas, 2014

LUISA APARICIO, M.: Lecciones de Derecho Mercantil, Cívitas, Volumen I, undécima edición, 1013

MARTÍN GIRÓN, J., ARUFE VARELA, A. Y CARRIL VÁZQUEZ, X.M.: Derecho de la Seguridad Social, Netbiblio, 2013

MATILLA ALEGRE, R.: Contrato de utilización del buque. Lecciones, librería Bosch, 1988

SÁNCHEZ CALERO, F. Y RODRIGUEZ PUERTA, M. J.: Instituciones del derecho mercantil, Aranzadi, Volumen II, 2012

SÁNCHEZ CALERO, F., SÁNCHEZ- CALERO GUILARTE, J.: Instituciones de derecho mercantil, Aranzadi, Volumen II, 35º Edición 2012

SÁNCHEZ CALERO, F.: El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam, Aranzadi, 2º Edición, 2010

SANTOLAYA MACHETTI, P.: El derecho de asilo en la Constitución Española, Lex Nova, 1º edición, 2001

VARGAS GÓMEZ-URRUTIA, M.: La reagrupación familiar de los extranjeros en España. Normas de extranjería y Problemas de Derecho Aplicable, Aranzadi, 2006

JURISPRUDENCIA:

Sentencia del Tribunal Supremo 26 de abril de 1963

Sentencia del Tribunal Constitucional de 22 de julio de 1985

Sentencia del Tribunal Supremo 9 de mayo de 1988

Sentencia del Tribunal Supremo 28 de septiembre de 1988

Sentencia del Tribunal Supremo 4 de marzo de 1989

Sentencia del Tribunal Supremo 10 de abril de 1989

Sentencia del Tribunal Supremo 18 de julio de 1989

Sentencia del Tribunal Supremo 21 de mayo de 1991

Sentencia del Tribunal Supremo 30 de marzo de 1993

Sentencia del Tribunal Supremo 1 de abril de 1995

Sentencia del Tribunal Constitucional 22/1997 de 11 de febrero

Sentencia del Tribunal Supremo 7 de abril de 1997

Sentencia del Tribunal Supremo 20 de marzo de 1998

Sentencia del Tribunal Supremo 19 de junio de 1998

Sentencia de la Audiencia Nacional 29 de octubre de 1999

Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2000

Sentencia del Tribunal Supremo 16 de febrero de 2000

Sentencia del Tribunal Supremo 845/2001 de 16 de abril

Sentencia del Tribunal Supremo 1310/ 2001 de 21 de julio

Sentencia del Tribunal Supremo 2292/2001 de 29 de noviembre

Sentencia del Tribunal Supremo 624/2002 de 10 de abril

Sentencia de la Audiencia Nacional 12 de diciembre de 2002

Sentencia del Tribunal Supremo 29 de septiembre de 2003

Sentencia de la Audiencia Nacional 10 de febrero de 2004

Sentencia del Tribunal Supremo 28 de marzo de 2005

Sentencia del Tribunal Supremo 151/2006 de 20 de febrero

Sentencia de la Audiencia Nacional 24 de marzo de 2006

Sentencia del Tribunal Supremo 26 de marzo de 2007

Sentencia del Tribunal Supremo 456/2007 de 20 de mayo

Sentencia del Tribunal Supremo 18 de marzo de 2008

Sentencia del Tribunal Supremo 8 de mayo de 2008

Sentencia del Tribunal Supremo 4 julio de 2008

Sentencia del Tribunal Supremo 11 de mayo de 2009

Sentencia del Tribunal Supremo 6 de julio de 2009

Sentencia del Tribunal Supremo 2 de junio de 2010

Sentencia de la Audiencia Nacional 21 de enero de 2013

ANEXOS

ANEXO I: ACTA DE APREHENSIÓN DE EFECTOS



DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA Y LA GUARDIA CIVIL
COMANDANCIA DE LA GUARDIA CIVIL (poner provincia)
(poner Unidad)



ACTA DE APREHENSIÓN.

ACTUANTES:

Guardia Civil provisto de T.I.P. núm.:

Guardia Civil provisto de T.I.P. núm.:

En _____

A las _____ horas, del día _____ de
_____ de 200__, por los actuantes,
pertenecientes al Puesto Principal de la Guardia Civil
de _____, por medio de la presente Acta
hacen constar:

INCULPADO

Nombre:

Apellidos:

Documento:

Lugar Nacimiento:

Fecha Nacimiento:

Domicilio:

Número:

Localidad y Prov.:

Teléfono:

Que se procede a la incautación de los efectos
al margen reseñados, cuando el inculpado los
transportaba _____

_____.

El Género reseñado queda depositado en las
dependencias policiales, a disposición de la Autoridad
Judicial.

EFECTOS INTERVENIDOS

Y para que conste se extiende la presente, que es firmada por los actuantes junto al inculpado, al que se entrega una copia de la presente Acta, como recibo de los efectos intervenidos.

Firma de los actuantes:

Firma del inculpado:



Ministerio del Interior
Dirección General de Extranjería e Inmigración

SOLICITUD DE ASILO EN ESPAÑA

IMPORTANTE:

- 1.- Escribir con LETRA CLARA Y LEGIBLE, a ser posible con BOLÍGRAFO NEGRO.
- 2.- Si el solicitante no contesta alguna pregunta trazar una raya o indicarlo expresamente.
- 3.- En caso de que el solicitante proceda de un estado de la Unión Europea o bien tenga un visado o cualquier otro documento expedido por uno de dichos estados, deberá cumplimentarse también el cuestionario uniforme para la determinación del Estado responsable del estudio de la solicitud, según lo previsto en el CONVENIO DE DUBLÍN.
- 4.- REMITIR URGENTEMENTE, "VIA FAX" una vez cumplimentada a la Oficina de Asilo y Refugio, junto con la documentación pertinente.

A.- IDENTIFICACION DEL SOLICITANTE:

NOMBRE:

APELLIDO 1º:

APELLIDO 2º:

PAÍS:	Nacionalidad de origen:
*Especificar claramente el país	Nacionalidad actual:

PRESENTADA EN:	Marcar con una cruz el lugar de la presentación	
<input type="checkbox"/> Puesto Fronterizo	<input checked="" type="checkbox"/>	Jefatura Superior/Comisaría de policía
<input type="checkbox"/> Oficina de Extranjeros	<input type="checkbox"/>	Embajada
<input type="checkbox"/> Oficina de Asilo y Refugio	<input type="checkbox"/>	Centro de Internamiento de Extranjeros

A las XXX horas del día XXXX

Organismo/Centro:

Dirección

Fax nº:

Teléfono:



Ministerio del Interior
Dirección General de Extranjería e Inmigración

DILIGENCIA DE INFORMACIÓN DE DERECHOS Y DEBERES

DEPENDENCIA: Jefatura Superior de Policía de XXXX – B.P-Ext.Documentación.

DILIGENCIA: Para hacer constar que siendo las XXX horas del día XXX de XXXX de XXXX de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.4 de la Ley de Asilo 5/1984, de 26 de marzo, reguladora del Derecho de Asilo y de la Condición de Refugiado, en su redacción dada por la Ley 9/194, de 19 de mayo, se procede a informar al ciudadano/a D/D^a XXXXXXXXXXXXXXXX de nacionalidad XXXXXXXXXXXX, de los derechos y deberes que, como solicitante de asilo y hasta tanto se haya decidido la admisión a trámite de su petición, le asisten y que consiste en:

- 1.- No ser rechazado, expulsado o devuelto, según el caso, hasta tanto se haya decidido sobre la admisión o inadmisión a trámite de la petición de asilo.
- 2.- Comunicar al Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) la petición de asilo.
- 3.- Asistencia de abogado, que se proporcionará gratuitamente por el Estado Español cuando se carezca de recursos económicos suficientes.
- 4.- Asistencia de intérprete, en caso de no comprender el idioma español.
- 5.- Asistencia médico-sanitaria, en caso de necesidad.
- 6.- A la suspensión de cualquier proceso de extradición que afecta al interesado y se encuentre pendiente, así como la ejecución del mismo, mientras no recaiga resolución sobre la petición de asilo.

Así mismo, se procede a hacer saber al/la interesado/a los DEBERES que como solicitante de asilo le incumben, y que, fundamentalmente, consisten en:

- 1.- Colaborar plenamente con las autoridades españolas para la acreditación y comprobación de su identidad, así como de los hechos y alegaciones en que se base su solicitud.
- 2.- Informar a las autoridades españolas, a la mayor brevedad, sobre su residencia o cualquier cambio que en la misma se produzca, así como de quienes, en su caso, formen el núcleo familiar.

En el mismo acto firma el/la solicitante en prueba de que queda enterado/a del contenido de la presente diligencia.

En Bilbao, XX de XXXX de 200

El/la solicitante

El/la intérprete

El funcionario/a



PROCEEDING OF REQUESTED ASSISTANCES.

PROCEEDING: Let's be evident that the citizen M/Mr.XXXXXXXXXXX of nigerian nationality, provided his/her intent of requesting asylum in Spain, asks for the assistances quoted below be lent to him/her:

	YES	NO
Lawyer's assistance		
Translator's assistance		
Medical assistance		
Informative leaflet		

In case of lawyer assistance:

A) Chosen lawyer.....

B) Free assistance due to lack of economic means

THE INTERESTED PART

THE OFFICIAL



Ministerio del Interior
 Dirección General de Extranjería e Inmigración

B.- DATOS PERSONALES:

APELLIDO 1º:

NOMBRE:

APELLIDO 2º:

AUTOGRAFÍA: (Que el solicitante escriba su nombre de su puño y letra en la escritura de su lengua materna: _____)

Fecha de nacimiento: 22-08-84	Lugar:
-------------------------------	--------

País:	Nacionalidad de origen:
*Especificar claramente el país	Nacionalidad actual:

Sexo: Hombre () Mujer ()

Nombre completo del padre:

Nombre completo de la madre:

C.- SITUACIÓN FAMILIAR DEL SOLICITANTE:

(IMPORTANTE): Completar todos los datos del apartado, independientemente de que sus familiares y/o dependientes económicamente acompañen o no al solicitante en su viaje)

() Casado/a	() Soltero/a	() Viudo/a
() Convivencia	() Separado/a	() Divorciado/a



Ministerio del Interior
 Dirección General de Extranjería e Inmigración

Número de hijos del solicitante: ()	Número de cónyuges del solicitante: ()
---	--

¿Documentación acreditativa del estado civil o situación de hecho?

() NO () SI

¿Cuál?

Nombre	Apellidos	Parentesco con el/la solicitante	Fecha y lugar de nacimiento	Nacionalidad actual	País de residencia y status legal
--------	-----------	----------------------------------	-----------------------------	---------------------	-----------------------------------

- 1.-
- 2.-
- 3.-
- 4.-
- 5.-
- 6.-

¿Hace extensiva su solicitud de asilo a algún familiar de los mencionados?

() NO () SI (En caso afirmativo, marcar un círculo en el número de familia, siempre y cuando se encuentre acompañando al/la solicitante y sea familiar en línea directa y “repetir para cada uno de ellos una solicitud de extensión familiar”, numerándolas al final del mismo).

Lengua materna del/la solicitante:

Otras: () NO () SI

¿Cuáles?:



Ministerio del Interior
Dirección General de Extranjería e Inmigración

Nivel de estudios del/la solicitante:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Analfabeto | <input type="checkbox"/> Estudios Secundarios |
| <input type="checkbox"/> Estudios primarios | <input type="checkbox"/> Diplomatura Universitaria |
| <input type="checkbox"/> Sin determinar | <input type="checkbox"/> Título Superior.Universitario |

Especificación de los estudios:

Profesión u ocupación del/la solicitante:

Actividad económica:

- | | | |
|---------------------------------------|--|---|
| <input type="checkbox"/> Construcción | <input type="checkbox"/> Industria | <input type="checkbox"/> Sector FAO |
| <input type="checkbox"/> Servicios | <input type="checkbox"/> Sin profesión | *Sector FAO: Agricultura, ganadería, etc... |

Domicilio del/la solicitante en España (Indicar señas postales completas):

Calle: N°: Piso: Puerta:
Ciudad: Provincia: Código Postal:
Teléfono: () Telefax:

Domicilio del/la solicitante en su país de origen (Indicar señas postales completas):

Calle: N°: Piso: Puerta:
Ciudad: Provincia: Código Postal:
Teléfono: () Telefax:

Domicilio de sus familiares:

Señas completas del último domicilio conocido por el/la solicitante en su país

Calle: N°: Piso: Puerta:
Ciudad: Provincia: Código Postal:
Teléfono: () Telefax:



Ministerio del Interior
 Dirección General de Extranjería e Inmigración

Última fecha de contacto con sus familiares:

¿DESEA AÑADIR ALGO MAS SOBRE SU SITUACIÓN FAMILIAR? () NO () SI

¿Observaciones?

D.- ESTADO DOCUMENTAL DEL/LA SOLICITANTE:

(Marcar y especificar lo que proceda a continuación):

DOCUMENTACIÓN COMPLETA	()	DOCUMENTACIÓN INCOMPLETA	()	SIN DOCUMENTAR	()
Pasaporte	()	D.N.I.	()		
Cartilla Marino	()	Carnet conducir	()		
Título de viaje	()	Carnet militar	()		
Salvoconducto	()	Carnet funcionario	()		
		Cartilla laboral	()		
		Cédula inscripción apátrida	()		
		Certificado carnet residencia	()		
		Certificado consular	()		
		Documento asilado	()		



Ministerio del Interior
 Dirección General de Extranjería e Inmigración

		Documento campo refugiados	()	
		Documento residencia	()	
		Pasaporte interior (EX-URSS)	()	
		Tarjeta Seguridad Social	()	
		Otro	()	

<p><u>PASAPORTE:</u> Número: País expedición: Fecha expedición: Fecha caducidad:</p>	<p><u>OBSERVACIONES:</u></p>
--	------------------------------

ENTRADA EN ESPAÑA:

País perseguidor:		Otro:	
Fecha entrada en España:		Lugar:	
Fecha salida de su país:		Entrada legal: () NO () SI	
Tipo frontera:	Aérea: ()	Marítima: ()	Terrestre ()



Ministerio del Interior
 Dirección General de Extranjería e Inmigración

	Embajada:	()	Consulado:	()	Desconocida	()
--	-----------	---------	------------	---------	-------------	---------

E.- ITINERARIO RECORRIDO: (IMPORTANTE: Si la petición se formula en Embajada cumplimentar solamente el punto 2 de este apartado).

1.- Itinerario recorrido desde el país de origen hasta su llegada a España:

Lugar de salida de su país:
 Transporte empleado:
 Motivo de salida:

PAISES DE TRÁNSITO ANTES DE LLEGAR A ESPAÑA:

A) País: Duración de la estancia:
 Motivo de salida:
 Fecha y lugar de entrada:
 Fecha y lugar de salida:
 Transporte empleado:

B) País: Duración de la estancia:
 Motivo de salida:
 Fecha y lugar de entrada:
 Fecha y lugar de salida:
 Transporte empleado:

C) País: Duración de la estancia:
 Motivo de salida:
 Fecha y lugar de entrada:
 Fecha y lugar de salida:
 Transporte empleado:



Ministerio del Interior
Dirección General de Extranjería e Inmigración

D) País:

Duración de la estancia:

Motivo de salida:

Fecha y lugar de entrada:

Fecha y lugar de salida:

Transporte empleado:

2.- Otros viajes y estancias en el extranjero realizados con anterioridad a último desplazamiento. (Indicar países y fecha de entrada y salida de su país de origen):

F.- SOLICITUDES ANTERIORES:

¿Ha solicitado antes Asilo o Refugio en España o en otro país?

() NO () SI

¿Fecha solicitud?:

País:

¿Organismo?

Decisión que se tomó:

Fecha de la decisión:

¿Tiene alguna documentación sobre esta solicitud?: () NO () SI

¿Cuál?

**G.- DATOS SOBRE PERTENENCIA A GRUPOS ÉTNICOS,
PARTIDOS POLÍTICOS U OTRO TIPO DE ORGANIZACIÓN:**

¿Pertenece Vd. o ha pertenecido a algún grupo étnico; partido político u otro tipo de organización?

() NO () SI



Ministerio del Interior
Dirección General de Extranjería e Inmigración

¿Cuál? (IMPORTANTE): Indicar siglas y nombre completo:

Tipo:

Étnico:	()	Político:	()	Social:	()
Nacionalista:	()	Religioso:	()		

Característica o ideología:

Ubicación:

Nombre de los dirigentes o líderes principales:

Cargos y/o responsabilidades que tiene o ha tenido:

¿Aporta el/la solicitante alguna documentación en apoyo a sus declaraciones?

() NO () SI

Descripción de la misma:

En caso negativo, razones por las que no la aporta:

¿Podría aportarla en futuro? () NO () SI

H.- OTROS DATOS DE INTERÉS:

Intenciones respecto a su estancia en España:

¿Tiene intención futura de retornar a su país?: () NO () SI

Motivos:

ASILO



ANEXO II: SOLICITUD DE

Ministerio del Interior
Dirección General de Extranjería e Inmigración

¿Desea continuar viaje?: () NO () SI

Motivos:

I.- DATOS SOBRE LA PERSECUCIÓN SUFRIDA: (IMPORTANTE:

Cumplimentar atendiendo a la cronología de los acontecimientos y con el mayor detalle posible):

Motivos en los cuales fundamenta su petición:

El Solicitante

El traductor

El Funcionario



J.- MOTIVOS DE ENTRADA EN ESPAÑA:

DECLARACIÓN FIRMADA DEL/A SOLICITANTE:

Declaro que toda la información por mi expresada y recogida en esta solicitud de asilo en España es cierta y veraz. Y para que conste a todos los efectos, firmo la presente declaración.

En Bilbao, a

Firma del/la solicitante:

ASILO



Ministerio del Interior
Dirección General de Extranjería e Inmigración

ANEXO II: SOLICITUD DE

DATOS Y DECLARACIÓN FIRMADA DEL/A TRADUCTOR/A O INTÉRPRETE:

Idioma/s empleado/s en la entrevista:

Nombre del traductor o intérprete:

Domicilio:

Teléfono:

Organización:

Teléfono:

Declaro que he traducido completa y fielmente las preguntas y las respuestas contenidas en esta solicitud de asilo así como los documentos anexos a ella, y que el solicitante ha asegurado comprender los contenidos.

En Bilbao, a

Firma del/la traductor/a o intérprete:

Solicitud de PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO

INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR ESTE FORMULARIO

NOTA INFORMATIVA.- Si desea solicitar esta prestación por hijos comunes y no comunes, menores acogidos en acogimiento familiar, permanente o preadoptivo (convivencia con los padres de hijo/s común/es con otro/s aportado/s por cualquiera de ellos a la unidad familiar) debe rellenar una solicitud por los hijos comunes y otra por los no comunes.

1.- DATOS DEL SOLICITANTE

1.1. **DATOS PERSONALES.-** Indique la condición por la que solicita la prestación.

Si ha contraído matrimonio y posee apellidos distintos de los que tenía de soltera, indique también los de soltera.

1.2. **PARA SUPUESTOS DE PROGENITOR/A, ADOPTANTE, O ACOGEDOR/A FAMILIAR PERMANENTE O PREADOPTIVO.-** Indique su estado civil y el tipo de convivencia en que se encuentra con el otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a permanente o preadoptivo.

1.3. **SITUACIÓN LABORAL.-** Exprese su situación laboral especificando así mismo si cobra o ha solicitado alguna prestación o subsidio de alguna entidad tanto pública como privada.

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

Rellene las casillas siguiendo las instrucciones anteriores.

Aunque no exista convivencia entre los progenitores, es muy importante que nos facilite los máximos datos posibles del otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a familiar permanente o preadoptivo y su DNI/NIE.

3.- DATOS DE LOS HIJOS O MENORES POR LOS QUE PIDE LA PRESTACIÓN.-

Si tiene más de tres hijos, rellene nuevas hojas de causantes.

Declare los datos personales, información de si convive, trabaja, cobra o ha solicitado alguna prestación, así como, en el supuesto de que tenga reconocida o alegue una discapacidad, los datos solicitados sobre esa discapacidad.

4.- DECLARACIÓN DE INGRESOS.-

Referidos al ejercicio presupuestario anterior a la fecha de la presentación de la solicitud.

4.1. **Rendimientos netos del trabajo:** indicar el importe de las retribuciones íntegras percibidas (en dinero y/o en especie) menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal (cotizaciones a la Seguridad Social, cuotas a sindicatos, ...).

4.2. **Rendimientos íntegros del capital mobiliario** (intereses de cuentas corrientes, libretas de ahorro, depósitos, ...): indicar el importe bruto, sin efectuar descuento alguno, de los rendimientos obtenidos por el capital.

4.3. **Rendimientos netos del capital inmobiliario:** indicar el importe de las rentas derivadas de la titularidad de bienes inmuebles, rústicos o urbanos, sin tener en cuenta la vivienda habitual, por arrendamientos de los mismos u otro concepto similar menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal.

4.4. **Rendimientos netos de actividades económicas:** indicar el importe de los ingresos obtenidos con motivo de la realización de la actividad económica menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal.

4.5. **Ganancias patrimoniales:** saldo neto positivo de las ganancias patrimoniales imputables al ejercicio de referencia de los ingresos, derivado de la venta de bienes muebles (acciones, fondos de inversión, ...) o de bienes inmuebles

5.- OTROS DATOS.

DATOS FISCALES. Si el futuro titular de la prestación tiene establecida su residencia fiscal (más de 183 días al año) en un país extranjero o en una Comunidad o Ciudad Autónoma o Territorio Foral distinto del lugar en donde solicita su prestación, debe indicarlo.

El **DOMICILIO DE COMUNICACIONES** a efectos legales sólo debe indicarse cuando desee recibirlas en otro distinto al suyo habitual, incluidas las comunicaciones oficiales en las que se le pidan actuaciones en plazos determinados.

6.- ALEGACIONES.-

Si quiere añadir algo que considere importante para tramitar su prestación y no lo vea recogido en el formulario, póngalo en este apartado de la forma más breve y concisa posible.

7.- MODALIDAD DE COBRO DE LA PRESTACIÓN.-

Cruce con un aspa la fórmula por la que desea que le hagamos llegar el importe de su prestación.

Ponga especial cuidado en rellenar las casillas de la cuenta corriente para que no haya problemas cuando hagamos el ingreso.

Si reside en el extranjero y quiere recibir allí el pago, debe aportarnos la certificación bancaria con todos los datos que le proporcionen en su entidad bancaria.

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

En el supuesto de que el causante

mayor de 18 años con capacidad de obrar quiera ser perceptor de la asignación económica, se cumplimentará el número de la cuenta del causante.

Este apartado se firmará por el solicitante y el causante.



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
Código postal		Localidad		Provincia	País

12 SI 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	
<input type="checkbox"/> Soltero/a	<input type="checkbox"/> Casado/a	<input type="checkbox"/> Viudo/a	<input type="checkbox"/> Soltero/a Casado/a Viudo/a Separado/a de hecho entre ambos?
<input type="checkbox"/> Separado/a	<input type="checkbox"/> Divorciado/a	<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	
Fecha de vencimiento		Si hay hijos con discapacidad, indique cuántos	
Título de familia núm. Lo ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Categoría <input type="checkbox"/> General <input type="checkbox"/> Especial Fecha de solicitud	
Si está separado/a o divorciado/a: Recibe pensión compensatoria <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		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	
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s de alguna Entidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			
Clase de prestación		Organismo		País que lo abona	
Importe (anual) €					

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
Nombre de la empresa			<input type="checkbox"/> por cuenta ajena
		País	
		¿Está en desempleo?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
		¿Cobra prestación de desempleo?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
¿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 <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	Indique país:	País de nacimiento

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
Con el otro progenitor	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Está en desempleo?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
		¿Cobra prestación de desempleo?	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>
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	País	Organismo

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?	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>	Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud	
¿Tiene título de discapacidad?	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>		

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 <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	Indique país:	País de nacimiento
3.5 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA			
Convive con el solicitante	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>	Trabaja?	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>
Con el otro progenitor	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>	¿Está en desempleo?	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>
		¿Cobra prestación de desempleo?	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>
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?	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>	La ha solicitado	NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>

20131121

8-004PF-5(cas)

Cuánta mensual

Clase de prestación

Organismo

País

Apellidos y nombre:

DNI - NIE:

③

3.6 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD

¿Está incapacitado por sentencia judicial? NO SÍ Porcentaje _____ %

¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad? NO SÍ En su caso, fecha vencimiento _____

¿Tiene carácter permanente? NO SÍ Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____

¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona? NO SÍ Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____

¿Tiene título de discapacidad? NO SÍ Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____

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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> SÍ	País de nacimiento	
Indique país: _____			

3.8 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA

Convive con el solicitante NO SÍ Trabaja? NO SÍ ¿Está en desempleo? NO SÍ ¿Cobra prestación de desempleo? NO SÍ

Con el otro progenitor NO 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? NO SÍ La ha solicitado NO SÍ

Cuantía mensual _____ Clase de prestación _____ Organismo _____ País _____

3.9 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD

¿Está incapacitado por sentencia judicial? NO SÍ Porcentaje _____ %

¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad? NO SÍ En su caso, fecha vencimiento _____

¿Tiene carácter permanente? NO SÍ Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____

¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona? NO SÍ Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____

¿Tiene título de discapacidad? NO SÍ Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____

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:	④
---------------------	------------	---

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

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

20131121 8-004PF-5(cas)



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 NIH 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).

Solicitud de **PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO**

DOCUMENTOS NECESARIOS PARA EL TRÁMITE DE SU PRESTACIÓN

EXHIBICIÓN DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS EN ORIGINAL Y EN VIGOR

1. Españoles:

- Documento Nacional de Identidad (DNI), del solicitante, del otro progenitor/a adoptante o acogedor/a permanente o preadoptivo y de los hijos o menores por los que se solicita la prestación que hayan cumplido 14 años.

2. Extranjeros:

2.1. Ciudadanos de la U.E./E.E.E. o Suiza:

- Certificado de registro de ciudadano de la Unión o Certificado del derecho a residir con carácter permanente, junto con pasaporte o documento de identidad en vigor (arts. 7.1 y 10.1 RD 240/2007, de 16 de febrero).

2.2. Miembros de la familia de un ciudadano de la U.E./E.E.E. o Suiza que no ostenten la nacionalidad de uno de dichos Estados:

- Tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión o resguardo acreditativo de la presentación de la solicitud de la tarjeta (arts. 8 y 10.3 RD 240/2007, de 16 de febrero).

2.3. No nacionales de la U.E./E.E.E. o Suiza que residan en territorio nacional.

- Tarjeta de identidad de extranjero (TIE) para los solicitantes, otros progenitores y causantes o autorización residencia temporal o permanente, según proceda.
- Solicitud de la tarjeta o autorización de residencia, para hijos nacidos en España de no nacionales de la U.E./E.E.E. o Suiza.
- Número de identificación de extranjero (NIE), en todos los supuestos.

2.4. Residentes en el extranjero

- Número de identificación de extranjero (NIE) si lo posee.

PRESENTACIÓN DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS EN ORIGINAL Y EN VIGOR Y FOTOCOPIAS COMPULSADAS O COPIAS PARA PROCEDER A SU COMPULSA

3. Certificado de empadronamiento de beneficiarios y causantes (sólo en los supuestos previstos en el RD 523/2006, de 28 de abril).

4. Libro de familia o certificado en extracto de las partidas de nacimiento de los hijos, expedido por el Registro Civil correspondiente.

5. Justificante de ingresos. Deberá presentar, en su caso, la documentación que acredite el nivel de rentas indicado en la solicitud.

Sólo si se encuentra en alguna de estas situaciones:

6. En supuestos de separación judicial o divorcio:

- Sentencia judicial que acredite dichas situaciones o documento por el que se establece la guarda y custodia de los hijos y
- Declaración de si ha obtenido de su cónyuge la prestación de Asignación familiar por hijo a cargo después de la fecha de separación o divorcio, en caso de cambio de titular.

7. En el supuesto de separación de hecho o si la separación o el divorcio están en trámite:

- Copia diligenciada por el Juzgado de la demanda de separación o divorcio o,
- Copia de la denuncia de abandono del hogar familiar o,
- Convenio regulador sellado y diligenciado por el Juzgado o,
- Testimonio de la aprobación judicial de las medidas provisionales en que se acuerde la guarda y custodia.

8. En el supuesto de parejas de hecho en las que no existe convivencia:

- Documento judicial que atribuya la guarda y custodia de los hijos comunes a un determinado progenitor o a ambos de forma compartida.

9. En el supuesto de tutela, guarda, curatela o acogimiento de menores o mayores con discapacidad:

- Resolución judicial mediante la que se constituya la tutela/curatela o documento expedido por la Entidad Pública que tiene atribuida la protección de menores o incapacitados, que acredite el acogimiento del menor o incapacitado o auto judicial encomendando la guarda y custodia.
- Para los supuestos de tutela, documento de toma de posesión o aceptación del cargo de tutor.

10. En el supuesto de hijos con discapacidad o en trámite de reconocimiento: Título de discapacidad expedido por el IMSERSO u organismo competente de la Comunidad Autónoma o justificante de haberlo solicitado.

11. En el supuesto de solicitantes cuyos hijos residan en algún Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo o de Suiza: el formulario E-401 “Certificación relativa a la composición de la familia con miras a la concesión de prestaciones familiares”, cumplimentado por el organismo competente del país de residencia de los hijos. En caso de convenio con un país, certificado de la composición familiar, expedido por la autoridad competente del país de residencia de los hijos.

En el supuesto de solicitantes marroquíes por hijos que residen en Marruecos: Certificado de la Caja Nacional de Seguridad Social de Marruecos sobre si el cónyuge percibe prestaciones familiares por los hijos relacionados en la solicitud así como sobre la actividad laboral de éste y de los hijos mayores de 16 años, indicando en el caso afirmativo, los ingresos.

12. En supuestos de familia numerosa: Título de familia numerosa.

Solicitud de PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO

EL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL LE INFORMA:

De acuerdo con el art. 42.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE del 27-11-1992 y 8-4-2003), el plazo máximo para resolver y notificar el procedimiento iniciado es de 45 días contados desde la fecha en la que su formulario ha sido registrado en esta Dirección Provincial.

Transcurrido dicho plazo sin haber recibido notificación con la resolución de esta solicitud, podrá entender que su petición ha sido desestimada por aplicación de silencio negativo y solicitar que se dicte resolución, teniendo esa solicitud valor de reclamación previa de acuerdo con lo establecido en el art. 71 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social (BOE del día 11).

Si este formulario no va acompañado de los documentos necesarios para su tramitación, deberá exhibirlos o presentarlos en cualquier dependencia de esta Dirección Provincial, personalmente o por correo, en el plazo de diez días contados desde el día siguiente al que recibe la notificación.

El incumplimiento del plazo señalado tendrá los siguientes efectos:

- Documentos 1 (acreditación de identidad del solicitante y, en su caso, del otro progenitor y causantes mayores de 14 años), 2 a 5 y 9: si la petición se ha instado por el propio beneficiario se entenderá que desiste de la misma, de acuerdo con lo previsto en los arts. 70 y 71 de la ya citada Ley 30/1992. Si, por el contrario, los presenta en el tiempo requerido, el plazo máximo para resolver y notificar su prestación se iniciará a partir de la fecha de recepción de esos documentos.
- Documentos 1 (acreditación de identidad de las demás personas que figuran en el formulario), 6 a 8 y 10 a 12: su expediente se tramitará sin tener en cuenta las circunstancias a las que se refieren por no haber sido probadas, de acuerdo con el art. 80 de la misma Ley 30/1992.

RECUERDE:

Si se produce alguna variación en los datos declarados, tanto en lo referente a situación económica (ingresos laborales u otro tipo de rentas de usted o su cónyuge), familiar (cambio de estado civil, defunciones, etc.) o de su domicilio (de residencia, fiscal) debe usted comunicarlo a la Dirección Provincial o a un Centro de Atención e Información (CAISS) de este Instituto.

La inclusión de datos falsos, así como la obtención fraudulenta de prestaciones, pueden ser actos constitutivos de delito.

Si va a enviar por correo postal este formulario, puede aportar la documentación solicitada mediante fotocopia de la misma debidamente compulsada por funcionario público autorizado para ello, a excepción de los documentos indicados en los puntos 1 y 2, de los que se deberán facilitar todos los datos contenidos en dichos documentos.

www.seg-social.es

<https://sede.seg-social.gob.es/>

NO OLVIDE PEDIR COPIA O EXTRACTO DE ESTE FORMULARIO UNA VEZ PRESENTADO



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Registro en otro Organismo receptor

Solicitud de subsidio de desempleo

Alta inicial por:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Agotamiento prestación contributiva con responsabilidades familiares | <input type="checkbox"/> Agotamiento prestación contributiva sin responsabilidades familiares |
| <input type="checkbox"/> Cotización insuficiente para prestación contributiva | <input type="checkbox"/> Revisión de expediente de invalidez |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Liberado de prisión |

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

Datos personales del solicitante

Mayores de 55 años

- Emigrante retornado
 Fijo discontinuo

- Reanudación Prórroga del subsidio Opción de compatibilidad con el trabajo a tiempo parcial

Tipo de prestación **Tipo de colectivo** (A cumplimentar por el Instituto Social de la Marina)

Nombre _____ 1^{er} apellido _____ 2^o apellido _____
Nº 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

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

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

Vía: 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 _____

Código País Nº Entidad Nº Sucursal u oficina

D.C. Nº Cuenta

IBAN (Número internacional de cuenta bancaria) **E S** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Se indicarán todos los datos de la cuenta en la que desee recibir la prestación, debiendo ser TITULAR de la misma.

Se cumplimentarán siempre, aunque se hubieran facilitado con anterioridad.

www.seg-social.es

Nombre y apellidos

DNI o NIE

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 mantenga 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: SI 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, dependen económicamente de él)

DNI o NIE				
1 ^{er} Apellido				
2 ^o Apellido				
Nombre				
Fecha de nacimiento				
Grado de discapacidad 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	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Rentas (en euros/mes)				
Trabajo/pensiones				
Capital mobiliario				
Capital inmobiliario				
Actividades profesionales/agrarias				
Otras rentas				
TOTAL RENTAS				

4 Observaciones

- o **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.
- o **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 Instituto Social de la Marina cualquier variación que de los mismos 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 o a una actividad asimilada remunerada.
- o **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 Órdenes 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)

Nombre y apellidos _____

DNI o NIE _____

5 Diligencia de documentación presentada en el trámite de la solicitud (A cumplimentar por el Instituto Social de la Marina)

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"/>
Documento U1 o 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"/>
_____	<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 se le requiera la aportación de documentación dispone, 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 documentación) _____

Fecha de presentación de la solicitud y firma del receptor _____

_____ 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.

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 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, en las oficinas de prestaciones del Servicio Público de Empleo Estatal.

ANEXO V: ACTA DE INFRACCIONES LABORALES



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES Dirección Postal: Teléfono:	ACTA DE LIQUIDACIÓN DE CUOTAS A LA SEGURIDAD SOCIAL, DESEMPLEO, FONDO DE GARANTIA SALARIAL Y FOMACIÓN PROFESIONAL Num: Fecha:
---	--

Régimen de Seguridad Social: Identificador de Seguridad Social (CCC/NAF): D.N./N.I.F./C.I.F.: Actividad: Entidad de A.T.:	SUJETO RESPONSABLE (Empresa) Nombre/Razón Social: Domicilio: Localidad: OTROS SUJETOS RESPONSABLES: SI NO Ver Anexo
---	--

NATURALEZA DEL DESCUBIERTO FALTA DE AFILIACIÓN O ALTA DIFERENCIAS DE COTIZACIÓN DERIVACION RESPONSABILIDAD BONIFICACIONES INDEBIDAS	PERIODO TOTAL DEL DESCUBIERTO Desde: Hasta:	SE LEVANTA ACTA DE INFRACCIÓN: SI NO
--	--	---

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. 15/11/97), y el Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio (B.O.E. 29/06/94), formula la presente acta de liquidación de deudas por las cuotas de Seguridad Social y otros conceptos de recaudación conjunta que se indican, en base a los hechos comprobados, medios utilizados para su esclarecimiento, y elementos de convicción dispuestos que se indican en documento anexo, con expresión de las disposiciones infringidas. Asimismo en documentos anexos por cada periodo parcial se detallan los datos que han servido para calcular el débito, la liquidación parcial, con el importe principal del débito, el recargo del 20% por falta de ingreso en plazo reglamentario, y el total de ambos. En los supuestos de derivación de responsabilidad se incluyen también los intereses y costas. De todo ello resulta que el **IMPORTE TOTAL DE LA DEUDA DE TODO EL PERIODO DEL DESCUBIERTO es de euros**, como suma de las liquidaciones parciales siguientes:

Periodo liquidado	Nº trabaj.	Importe principal de la deuda	Recargo del 20% e Intereses y costas	Importe total periodo parcial

EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Fdo:.....

La presente Acta tiene el carácter de liquidación provisional, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.2 del Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Se hace expresa advertencia de que, en el plazo de QUINCE DÍAS HÁBILES a contar desde la fecha de notificación de la presente Acta, podrá formularse escrito de alegaciones ante el Jefe de la Unidad Especializada de Seguridad Social de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, conforme a lo dispuesto en el precepto antes citado y en el artículo 33.1 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 928/98, de 14 de mayo (B.O.E 3 de Junio). Caso de formular alegaciones, tendrá derecho a la vista y audiencia por plazo de diez días. EL INGRESO del importe de la deuda figurada en el presente Acta de Liquidación en el indicado plazo de 15 días supondrá su conversión en liquidación definitiva (art. 33.1 antes citado).

ANEXO VI: CONTRATO DE EMBARCO

CONTRATO DE EMBARCO DE _____ (Oficial o Tripulante)

- 1.- Nombre de la nave: _____ 2.- Armador: _____
3.- Clase de navegación: _____ 4.- Puerto de embarco: _____
5.- Puerto de Restitución: _____
6.- Duración de contrato: _____

En _____, a _____ de _____, ante la Autoridad Marítima y en conformidad a lo dispuesto en los artículos 181, 184, 187 y 204 del título V del Código del Trabajo y modificado por Ley 10801 y el D.L. 2.222/78 artículos 10 y 82 (modificado por el artículo 1 N° 53 de la Ley 18.018) al 85; el artículo 216 del Título V del libro I del Código del Trabajo modificado por la Ley 18.011, sobre Reglamento Interno de la Nave, la Compañía Armadora representada por el Capitán Sr. _____.

Y los que firman a continuación, individualizados en el Título o Registro de Matrícula correspondiente, han acordado celebrar el presente contrato de embarco de acuerdo a las condiciones estipuladas, o en su caso, por las normas pertinentes del respectivo Contrato Colectivo de Trabajo.

(Firma del Capitán o Armador)

(Firma y Timbre del Capitán de Puerto)

N° de Orden	Cargo o Plaza en que se desempeñaba a/b	Título, permiso o Matrícula	Apellidos y Nombres	Domicilio	Firma del Interesado
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					
18.					
19.					
20.					
21.					
22.					

ANEXO VII: CONTRARO DE ARRENDAMIENTO



**BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER
CODE NAME: "BARECON 2001"**

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Bareboat Charterers/Place of business (Cl. 1)	
5. Vessel's name, call sign and flag (Cl. 1 and 3)		
6. Type of Vessel	7. GT/NT	
8. When/Where built	9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard	
10. Classification Society (Cl. 3)	11. Date of last special survey by the Vessel's classification society	
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 3)		
13. Port or Place of delivery (Cl. 3)	14. Time for delivery (Cl. 4)	15. Cancelling date (Cl. 5)
16. Port or Place of redelivery (Cl. 15)	17. No. of months' validity of trading and class certificates upon redelivery (Cl. 15)	
18. Running days' notice if other than stated in Cl. 4	19. Frequency of dry-docking (Cl. 10(g))	
20. Trading limits (Cl. 6)		
21. Charter period (Cl. 2)	22. Charter hire (Cl. 11)	
23. New class and other safety requirements (state percentage of Vessel's insurance value acc. to Box 29)(Cl. 10(a)(ii))		
24. Rate of interest payable acc. to Cl. 11(f) and, if applicable, acc. to PART IV	25. Currency and method of payment (Cl. 11)	

First issued by
 The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, in 1974
 as "Barecon A" and "Barecon B". Revised and amalgamated 1989. Revised 2001

Copyright, published by
 The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen. Issued November 2001

26. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 11)	27. Bank guarantee/bond (sum and place)(Cl. 24)(optional)
28. Mortgage(s), if any (state whether 12(a) or (b) applies; if 12(b) applies state date of Financial Instrument and name of Mortgagee(s)/Place of business)(Cl. 12)	29. Insurance (hull and machinery and war risks)(state value acc. to Cl. 13(f) or, if applicable, acc. to Cl. 14(k))(also state if Cl. 14 applies)
30. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g))	31. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g))
32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 3)	33. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 27)
34. Grace period (state number of clear banking days)(Cl. 28)	35. Dispute Resolution (state 30(a), 30(b) or 30(c); if 30(c) agreed Place of Arbitration must be stated (Cl. 30)
36. War cancellation (indicate countries agreed)(Cl. 26(f))	
37. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether PART III applies)(optional)	38. Name and place of Builders (only to be filled in if PART III applies)
39. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if PART III applies)	40. Date of Building Contract (only to be filled in if PART III applies)
41. Liquidated damages and costs shall accrue to (state party acc. to Cl. 1) a) b) c)	
42. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether PART IV applies)(optional)	43. Bareboat Charter Registry (indicate "yes" or "no" whether PART V applies)(optional)
44. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if PART V applies)	45. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if PART V applies)
46. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed	

PREAMBLE - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and only form part of this Charter if expressly agreed and stated in the Boxes 37, 42 and 43. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

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

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

<p>1. Definitions</p> <p>In this Charter, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them: <i>'The Owners'</i> shall mean the party identified in Box 3; <i>'The Charterers'</i> shall mean the party identified in Box 4; <i>'The Vessel'</i> shall mean the vessel named in Box 5 and with particulars as stated in Boxes 6 to 12. <i>'Financial Instrument'</i> means the mortgage, deed of covenant or other such financial security instrument as annexed to this Charter and stated in Box 28.</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10</p>	<p>Owners notice of cancellation within thirty-six (36) running hours after the cancelling date stated in Box 15, failing which this Charter shall remain in full force and effect. (b) If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners may, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) running hours of the receipt by the Charterers of such notice or within thirty-six (36) running hours after the cancelling date, whichever is the earlier. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in the Owners' notice shall be substituted for the cancelling date indicated in Box 15 for the purpose of this Clause 5. (c) Cancellation under this Clause 5 shall be without prejudice to any claim the Charterers may otherwise have on the Owners under this Charter.</p>	<p>65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85</p>
<p>2. Charter Period</p> <p>In consideration of the hire detailed in Box 22, the Owners have agreed to let and the Charterers have agreed to hire the Vessel for the period stated in Box 21 ("The Charter Period").</p>	<p>11 12 13 14 15</p>		
<p>3. Delivery</p> <p><i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i> (a) The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter. The Vessel shall be delivered by the Owners and taken over by the Charterers at the port or place indicated in Box 13 in such ready safe berth as the Charterers may direct. (b) The Vessel shall be properly documented on delivery in accordance with the laws of the flag State indicated in Box 5 and the requirements of the classification society stated in Box 10. The Vessel upon delivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 12. (c) The delivery of the Vessel by the Owners and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under this Clause 3, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be liable for the cost of but not the time for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under this Charter, provided such defects have manifested themselves within twelve (12) months after delivery unless otherwise provided in Box 32.</p>	<p>16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46</p>	<p>6. Trading Restrictions</p> <p>The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 20. The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the contracts of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent of the insurers to such employment and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the insurers may prescribe. The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation, destruction, seizure or confiscation. Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.</p>	<p>86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113</p>
<p>4. Time for Delivery</p> <p><i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i> The Vessel shall not be delivered before the date indicated in Box 14 without the Charterers' consent and the Owners shall exercise due diligence to deliver the Vessel not later than the date indicated in Box 15. Unless otherwise agreed in Box 18, the Owners shall give the Charterers not less than thirty (30) running days' preliminary and not less than fourteen (14) running days' definite notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery. The Owners shall keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.</p>	<p>47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59</p>		
<p>5. Cancelling</p> <p><i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i> (a) Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter by giving the</p>	<p>60 61 62 63 64</p>		
		<p>7. Surveys on Delivery and Redelivery</p> <p><i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i> The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-hire Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-hire Survey including loss of time, if any, at the daily equivalent to the rate of hire or pro rata thereof.</p>	<p>114 115 116 117 118 119 120 121 122 123</p>
		<p>8. Inspection</p> <p>The Owners shall have the right at any time after giving reasonable notice to the Charterers to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf:- (a) to ascertain the condition of the Vessel and satisfy</p>	<p>124 125 126 127 128 129</p>

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Owners unless the Vessel is found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided;	130 131 132 133 134	between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under this Charter shall, in the absence of agreement, be referred to the dispute resolution method agreed in Clause 30.	196 197 198 199 200
(b) in dry-dock if the Charterers have not dry-docked her in accordance with Clause 10(g). The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Charterers; and	135 136 137 138	(iii) <u>Financial Security</u> - The Charterers shall maintain financial security or responsibility in respect of third party liabilities as required by any government, including federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof.	201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212
(c) for any other commercial reason they consider necessary (provided it does not unduly interfere with the commercial operation of the Vessel). The costs and fees for such inspection and survey shall be paid by the Owners.	139 140 141 142 143	The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.	213 214 215 216 217 218
All time used in respect of inspection, survey or repairs shall be for the Charterers' account and form part of the Charter Period.	144 145 146	(b) <u>Operation of the Vessel</u> - The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and, whenever required, repair the Vessel during the Charter Period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including annual flag State fees and any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.	219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230
The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel.	147 148 149 150 151	Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.	231 232 233
9. Inventories, Oil and Stores	152	(c) The Charterers shall keep the Owners and the mortgagee(s) advised of the intended employment, planned dry-docking and major repairs of the Vessel, as reasonably required.	234 235 236 237
A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit including spare parts, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, unbroached provisions, paints, ropes and other consumable stores (excluding spare parts) in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively. The Charterers shall ensure that all spare parts listed in the inventory and used during the Charter Period are replaced at their expense prior to redelivery of the Vessel.	153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167	(d) <u>Flag and Name of Vessel</u> - During the Charter Period, the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. The Charterers shall also have the liberty, with the Owners' consent, which shall not be unreasonably withheld, to change the flag and/or the name of the Vessel during the Charter Period. Painting and re-painting, instalment and re-instalment, registration and re-registration, if required by the Owners, shall be at the Charterers' expense and time.	238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248
10. Maintenance and Operation	168	(e) <u>Changes to the Vessel</u> - Subject to Clause 10(a)(ii), the Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of this Charter.	249 250 251 252 253 254 255 256
(a)(i) <u>Maintenance and Repairs</u> - During the Charter Period the Vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 14(l), if applicable, at their own expense they shall at all times keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.	169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182	(f) <u>Use of the Vessel's Outfit, Equipment and Appliances</u> - The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The	257 258 259 260 261 262 263
(ii) <u>New Class and Other Safety Requirements</u> - In the event of any improvement, structural changes or new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing (excluding the Charterers' loss of time) more than the percentage stated in Box 23, or if Box 23 is left blank, 5 per cent. of the Vessel's insurance value as stated in Box 29, then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as	183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

Charterers shall from time to time during the Charter	264	*)	(a) The Owners warrant that they have not effected	330
Period replace such items of equipment as shall be so	265		any mortgage(s) of the Vessel and that they shall not	331
damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers	266		effect any mortgage(s) without the prior consent of the	332
are to procure that all repairs to or replacement of any	267		Charterers, which shall not be unreasonably withheld.	333
damaged, worn or lost parts or equipment be effected	268	*)	(b) The Vessel chartered under this Charter is financed	334
in such manner (both as regards workmanship and	269		by a mortgage according to the Financial Instrument.	335
quality of materials) as not to diminish the value of the	270		The Charterers undertake to comply, and provide such	336
Vessel. The Charterers have the right to fit additional	271		information and documents to enable the Owners to	337
equipment at their expense and risk but the Charterers	272		comply, with all such instructions or directions in regard	338
shall remove such equipment at the end of the period if	273		to the employment, insurances, operation, repairs and	339
requested by the Owners. Any equipment including radio	274		maintenance of the Vessel as laid down in the Financial	340
equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall	275		Instrument or as may be directed from time to time during	341
be kept and maintained by the Charterers and the	276		the currency of the Charter by the mortgagee(s) in	342
Charterers shall assume the obligations and liabilities	277		conformity with the Financial Instrument. The Charterers	343
of the Owners under any lease contracts in connection	278		confirm that, for this purpose, they have acquainted	344
therewith and shall reimburse the Owners for all	279		themselves with all relevant terms, conditions and	345
expenses incurred in connection therewith, also for any	280		provisions of the Financial Instrument and agree to	346
new equipment required in order to comply with radio	281		acknowledge this in writing in any form that may be	347
regulations.	282		required by the mortgagee(s). The Owners warrant that	348
(g) <u>Periodical Dry-Docking</u> - The Charterers shall dry-	283		they have not effected any mortgage(s) other than stated	349
dock the Vessel and clean and paint her underwater	284		in Box 28 and that they shall not agree to any	350
parts whenever the same may be necessary, but not	285		amendment of the mortgage(s) referred to in Box 28 or	351
less than once during the period stated in Box 19 or, if	286		effect any other mortgage(s) without the prior consent	352
Box 19 has been left blank, every sixty (60) calendar	287		of the Charterers, which shall not be unreasonably	353
months after delivery or such other period as may be	288		withheld.	354
required by the Classification Society or flag State.	289	*)	(Optional, Clauses 12(a) and 12(b) are alternatives;	355
			indicate alternative agreed in Box 28).	356
11. Hire	290			
(a) The Charterers shall pay hire due to the Owners	291		13. Insurance and Repairs	357
punctually in accordance with the terms of this Charter	292		(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept	358
in respect of which time shall be of the essence.	293		insured by the Charterers at their expense against hull	359
(b) The Charterers shall pay to the Owners for the hire	294		and machinery, war and Protection and Indemnity risks	360
of the Vessel a lump sum in the amount indicated in	295		(and any risks against which it is compulsory to insure	361
Box 22 which shall be payable not later than every thirty	296		for the operation of the Vessel, including maintaining	362
(30) running days in advance, the first lump sum being	297		financial security in accordance with sub-clause	363
payable on the date and hour of the Vessel's delivery to	298		10(a)(iii) in such form as the Owners shall in writing	364
the Charterers. Hire shall be paid continuously	299		approve, which approval shall not be un-reasonably	365
throughout the Charter Period.	300		withheld. Such insurances shall be arranged by the	366
(c) Payment of hire shall be made in cash without	301		Charterers to protect the interests of both the Owners	367
discount in the currency and in the manner indicated in	302		and the Charterers and the mortgagee(s) (if any), and	368
Box 25 and at the place mentioned in Box 26.	303		the Charterers shall be at liberty to protect under such	369
(d) Final payment of hire, if for a period of less than	304		insurances the interests of any managers they may	370
thirty (30) running days, shall be calculated proportionally	305		appoint. Insurance policies shall cover the Owners and	371
according to the number of days and hours remaining	306		the Charterers according to their respective interests.	372
before redelivery and advance payment to be effected	307		Subject to the provisions of the Financial Instrument, if	373
accordingly.	308		any, and the approval of the Owners and the insurers,	374
(e) Should the Vessel be lost or missing, hire shall	309		the Charterers shall effect all insured repairs and shall	375
cease from the date and time when she was lost or last	310		undertake settlement and reimbursement from the	376
heard of. The date upon which the Vessel is to be treated	311		insurers of all costs in connection with such repairs as	377
as lost or missing shall be ten (10) days after the Vessel	312		well as insured charges, expenses and liabilities to the	378
was last reported or when the Vessel is posted as	313		extent of coverage under the insurances herein provided	379
missing by Lloyd's, whichever occurs first. Any hire paid	314		for.	380
in advance to be adjusted accordingly.	315		The Charterers also to remain responsible for and to	381
(f) Any delay in payment of hire shall entitle the	316		effect repairs and settlement of costs and expenses	382
Owners to interest at the rate per annum as agreed in	317		incurred thereby in respect of all other repairs not	383
Box 24. If Box 24 has not been filled in, the three months	318		covered by the insurances and/or not exceeding any	384
interbank offered rate in London (LIBOR or its successor)	319		possible franchise(s) or deductibles provided for in the	385
for the currency stated in Box 25, as quoted by the British	320		insurances.	386
Bankers' Association (BBA) on the date when the hire	321		All time used for repairs under the provisions of sub-	387
fell due, increased by 2 per cent., shall apply.	322		clause 13(a) and for repairs of latent defects according	388
(g) Payment of interest due under sub-clause 11(f)	323		to Clause 3(c) above, including any deviation, shall be	389
shall be made within seven (7) running days of the date	324		for the Charterers' account.	390
of the Owners' invoice specifying the amount payable	325		(b) If the conditions of the above insurances permit	391
or, in the absence of an invoice, at the time of the next	326		additional insurance to be placed by the parties, such	392
hire payment date.	327		cover shall be limited to the amount for each party set	393
			out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or	394
12. Mortgage	328		the Charterers as the case may be shall immediately	395
(only to apply if Box 28 has been appropriately filled in)	329		furnish the other party with particulars of any additional	396

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

insurance effected, including copies of any cover notes	397	presentation of accounts.	464
or policies and the written consent of the insurers of	398	(e) The Charterers to remain responsible for and to	465
any such required insurance in any case where the	399	effect repairs and settlement of costs and expenses	466
consent of such insurers is necessary.	400	incurred thereby in respect of all other repairs not	467
(c) The Charterers shall upon the request of the	401	covered by the insurances and/or not exceeding any	468
Owners, provide information and promptly execute such	402	possible franchise(s) or deductibles provided for in the	469
documents as may be required to enable the Owners to	403	insurances.	470
comply with the insurance provisions of the Financial	404	(f) All time used for repairs under the provisions of	471
Instrument.	405	sub-clauses 14(d) and 14(e) and for repairs of latent	472
(d) Subject to the provisions of the Financial Instru-	406	defects according to Clause 3 above, including any	473
ment, if any, should the Vessel become an actual,	407	deviation, shall be for the Charterers' account and shall	474
constructive, compromised or agreed total loss under	408	form part of the Charter Period.	475
the insurances required under sub-clause 13(a), all	409	The Owners shall not be responsible for any expenses	476
insurance payments for such loss shall be paid to the	410	as are incident to the use and operation of the Vessel	477
Owners who shall distribute the moneys between the	411	for such time as may be required to make such repairs.	478
Owners and the Charterers according to their respective	412	(g) If the conditions of the above insurances permit	479
interests. The Charterers undertake to notify the Owners	413	additional insurance to be placed by the parties such	480
and the mortgagee(s), if any, of any occurrences in	414	cover shall be limited to the amount for each party set	481
consequence of which the Vessel is likely to become a	415	out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or	482
total loss as defined in this Clause.	416	the Charterers as the case may be shall immediately	483
(e) The Owners shall upon the request of the	417	furnish the other party with particulars of any additional	484
Charterers, promptly execute such documents as may	418	insurance effected, including copies of any cover notes	485
be required to enable the Charterers to abandon the	419	or policies and the written consent of the insurers of	486
Vessel to insurers and claim a constructive total loss.	420	any such required insurance in any case where the	487
(f) For the purpose of insurance coverage against hull	421	consent of such insurers is necessary.	488
and machinery and war risks under the provisions of	422	(h) Should the Vessel become an actual, constructive,	489
sub-clause 13(a), the value of the Vessel is the sum	423	compromised or agreed total loss under the insurances	490
indicated in Box 29.	424	required under sub-clause 14(a), all insurance payments	491
		for such loss shall be paid to the Owners, who shall	492
		distribute the moneys between themselves and the	493
		Charterers according to their respective interests.	494
14. Insurance, Repairs and Classification	425	(i) If the Vessel becomes an actual, constructive,	495
<i>(Optional, only to apply if expressly agreed and stated</i>	426	compromised or agreed total loss under the insurances	496
<i>in Box 29, in which event Clause 13 shall be considered</i>	427	arranged by the Owners in accordance with sub-clause	497
<i>deleted).</i>	428	14(a), this Charter shall terminate as of the date of such	498
(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept	429	loss.	499
insured by the Owners at their expense against hull and	430	(j) The Charterers shall upon the request of the	500
machinery and war risks under the form of policy or	431	Owners, promptly execute such documents as may be	501
policies attached hereto. The Owners and/or insurers	432	required to enable the Owners to abandon the Vessel	502
shall not have any right of recovery or subrogation	433	to the insurers and claim a constructive total loss.	503
against the Charterers on account of loss of or any	434	(k) For the purpose of insurance coverage against hull	504
damage to the Vessel or her machinery or appurte-	435	and machinery and war risks under the provisions of	505
nances covered by such insurance, or on account of	436	sub-clause 14(a), the value of the Vessel is the sum	506
payments made to discharge claims against or liabilities	437	indicated in Box 29.	507
of the Vessel or the Owners covered by such insurance.	438	(l) Notwithstanding anything contained in sub-clause	508
Insurance policies shall cover the Owners and the	439	10(a), it is agreed that under the provisions of Clause	509
Charterers according to their respective interests.	440	14, if applicable, the Owners shall keep the Vessel's	510
(b) During the Charter Period the Vessel shall be kept	441	Class fully up to date with the Classification Society	511
insured by the Charterers at their expense against	442	indicated in Box 10 and maintain all other necessary	512
Protection and Indemnity risks (and any risks against	443	certificates in force at all times.	513
which it is compulsory to insure for the operation of the	444		
Vessel, including maintaining financial security in	445		
accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as	446		
the Owners shall in writing approve which approval shall	447		
not be unreasonably withheld.	448		
(c) In the event that any act or negligence of the	449	15. Redelivery	514
Charterers shall vitiate any of the insurance herein	450	At the expiration of the Charter Period the Vessel shall	515
provided, the Charterers shall pay to the Owners all	451	be redelivered by the Charterers to the Owners at a	516
losses and indemnify the Owners against all claims and	452	safe and ice-free port or place as indicated in Box 16, in	517
demands which would otherwise have been covered by	453	such ready safe berth as the Owners may direct. The	518
such insurance.	454	Charterers shall give the Owners not less than thirty	519
(d) The Charterers shall, subject to the approval of the	455	(30) running days' preliminary notice of expected date,	520
Owners or Owners' Underwriters, effect all insured	456	range of ports of redelivery or port or place of redelivery	521
repairs, and the Charterers shall undertake settlement	457	and not less than fourteen (14) running days' definite	522
of all miscellaneous expenses in connection with such	458	notice of expected date and port or place of redelivery.	523
repairs as well as all insured charges, expenses and	459	Any changes thereafter in the Vessel's position shall be	524
liabilities to the extent of coverage under the insurances	460	notified immediately to the Owners.	525
provided for under the provisions of sub-clause 14(a).	461	The Charterers warrant that they will not permit the	526
The Charterers to be secured reimbursement through	462	Vessel to commence a voyage (including any preceding	527
the Owners' Underwriters for such expenditures upon	463	ballast voyage) which cannot reasonably be expected	528
		to be completed in time to allow redelivery of the Vessel	529
		within the Charter Period. Notwithstanding the above,	530

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

should the Charterers fail to redeliver the Vessel within the Charter Period, the Charterers shall pay the daily equivalent to the rate of hire stated in Box 22 plus 10 per cent. or to the market rate, whichever is the higher, for the number of days by which the Charter Period is exceeded. All other terms, conditions and provisions of this Charter shall continue to apply.	531 532 533 534 535 536		
Subject to the provisions of Clause 10, the Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.	537 538 539 540 541 542		
The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 17.	543 544 545		
16. Non-Lien	546		
The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter Period a notice reading as follows:	547 548 549 550 551 552 553		
"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."	554 555 556 557 558 559		
17. Indemnity	560		
(a) The Charterers shall indemnify the Owners against any loss, damage or expense incurred by the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers, and against any lien of whatsoever nature arising out of an event occurring during the Charter Period. If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.	561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571		
Without prejudice to the generality of the foregoing, the Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.	572 573 574 575 576		
(b) If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of a claim or claims against the Owners, the Owners shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.	577 578 579 580 581		
In such circumstances the Owners shall indemnify the Charterers against any loss, damage or expense incurred by the Charterers (including hire paid under this Charter) as a direct consequence of such arrest or detention.	582 583 584 585 586		
18. Lien	587		
The Owners to have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights belonging or due to the Charterers or any sub-charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	588 589 590 591 592 593		
19. Salvage	594		
All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.	595 596 597 598		
20. Wreck Removal	599		
In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.	600 601 602 603 604 605		
21. General Average	606		
The Owners shall not contribute to General Average.	607		
22. Assignment, Sub-Charter and Sale	608		
(a) The Charterers shall not assign this Charter nor sub-charter the Vessel on a bareboat basis except with the prior consent in writing of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.	609 610 611 612 613		
(b) The Owners shall not sell the Vessel during the currency of this Charter except with the prior written consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld, and subject to the buyer accepting an assignment of this Charter.	614 615 616 617 618		
23. Contracts of Carriage	619		
*) (a) The Charterers are to procure that all documents issued during the Charter Period evidencing the terms and conditions agreed in respect of carriage of goods shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the documents shall incorporate the Hague-Visby Rules. The documents shall also contain the New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	620 621 622 623 624 625 626 627 628		
*) (b) The Charterers are to procure that all passenger tickets issued during the Charter Period for the carriage of passengers and their luggage under this Charter shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for passengers and their luggage compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the passenger tickets shall incorporate the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, and any protocol thereto.	629 630 631 632 633 634 635 636 637 638		
*) Delete as applicable.	639		
24. Bank Guarantee	640		
(Optional, only to apply if Box 27 filled in)	641		
The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 27 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.	642 643 644 645 646		
25. Requisition/Acquisition	647		
(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter Period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite	648 649 650 651 652 653		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

or a limited period of time, and irrespective of whether it	654	the same time as the next payment of hire is due.	721
may or will remain in force for the remainder of the	655	(e) The Charterers shall have the liberty:	722
Charter Period, this Charter shall not be deemed thereby	656	(i) to comply with all orders, directions, recommend-	723
or thereupon to be frustrated or otherwise terminated	657	ations or advice as to departure, arrival, routes,	724
and the Charterers shall continue to pay the stipulated	658	sailing in convoy, ports of call, stoppages,	725
hire in the manner provided by this Charter until the time	659	destinations, discharge of cargo, delivery, or in any	726
when the Charter would have terminated pursuant to	660	other way whatsoever, which are given by the	727
any of the provisions hereof always provided however	661	Government of the Nation under whose flag the	728
that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition	662	Vessel sails, or any other Government, body or	729
Hire or compensation received or receivable by the	663	group whatsoever acting with the power to compel	730
Owners shall be payable to the Charterers during the	664	compliance with their orders or directions;	731
remainder of the Charter Period or the period of the	665	(ii) to comply with the orders, directions or recom-	732
"Requisition for Hire" whichever be the shorter.	666	mendations of any war risks underwriters who have	733
(b) In the event of the Owners being deprived of their	667	the authority to give the same under the terms of	734
ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition	668	the war risks insurance;	735
of the Vessel or requisition for title by any governmental	669	(iii) to comply with the terms of any resolution of the	736
or other competent authority (hereinafter referred to as	670	Security Council of the United Nations, any	737
"Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date	671	directives of the European Community, the effective	738
during the Charter Period when "Compulsory Acqui-	672	orders of any other Supranational body which has	739
sition" may occur, this Charter shall be deemed	673	the right to issue and give the same, and with	740
terminated as of the date of such "Compulsory	674	national laws aimed at enforcing the same to which	741
Acquisition". In such event Charter Hire to be considered	675	the Owners are subject, and to obey the orders	742
as earned and to be paid up to the date and time of	676	and directions of those who are charged with their	743
such "Compulsory Acquisition".	677	enforcement.	744
26. War	678	(f) In the event of outbreak of war (whether there be a	745
(a) For the purpose of this Clause, the words "War	679	declaration of war or not) (i) between any two or more	746
Risks" shall include any war (whether actual or	680	of the following countries: the United States of America;	747
threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	681	Russia; the United Kingdom; France; and the People's	748
rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	682	Republic of China, (ii) between any two or more of the	749
of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	683	countries stated in Box 36, both the Owners and the	750
acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	684	Charterers shall have the right to cancel this Charter,	751
blockades (whether imposed against all vessels or	685	whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to	752
imposed selectively against vessels of certain flags or	686	the Owners in accordance with Clause 15, if the Vessel	753
ownership, or against certain cargoes or crews or	687	has cargo on board after discharge thereof at	754
otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	688	destination, or if debarred under this Clause from	755
political group, or the Government of any state	689	reaching or entering it at a near, open and safe port as	756
whatsoever, which may be dangerous or are likely to be	690	directed by the Owners, or if the Vessel has no cargo	757
or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew	691	on board, at the port at which the Vessel then is or if at	758
or other persons on board the Vessel.	692	sea at a near, open and safe port as directed by the	759
(b) The Vessel, unless the written consent of the	693	Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	760
Owners be first obtained, shall not continue to or go	694	accordance with Clause 11 and except as aforesaid all	761
through any port, place, area or zone (whether of land	695	other provisions of this Charter shall apply until	762
or sea), or any waterway or canal, where it reasonably	696	redelivery.	763
appears that the Vessel, her cargo, crew or other	697	27. Commission	764
persons on board the Vessel, in the reasonable	698	The Owners to pay a commission at the rate indicated	765
judgement of the Owners, may be, or are likely to be,	699	in Box 33 to the Brokers named in Box 33 on any hire	766
exposed to War Risks. Should the Vessel be within any	700	paid under the Charter. If no rate is indicated in Box 33,	767
such place as aforesaid, which only becomes danger-	701	the commission to be paid by the Owners shall cover	768
ous, or is likely to be or to become dangerous, after her	702	the actual expenses of the Brokers and a reasonable	769
entry into it, the Owners shall have the right to require	703	fee for their work.	770
the Vessel to leave such area.	704	If the full hire is not paid owing to breach of the Charter	771
(c) The Vessel shall not load contraband cargo, or to	705	by either of the parties the party liable therefor shall	772
pass through any blockade, whether such blockade be	706	indemnify the Brokers against their loss of commission.	773
imposed on all vessels, or is imposed selectively in any	707	Should the parties agree to cancel the Charter, the	774
way whatsoever against vessels of certain flags or	708	Owners shall indemnify the Brokers against any loss of	775
ownership, or against certain cargoes or crews or	709	commission but in such case the commission shall not	776
otherwise howsoever, or to proceed to an area where	710	exceed the brokerage on one year's hire.	777
she shall be subject, or is likely to be subject to a	711	28. Termination	778
belligerent's right of search and/or confiscation.	712	(a) <u>Charterers' Default</u>	779
(d) If the insurers of the war risks insurance, when	713	The Owners shall be entitled to withdraw the Vessel from	780
Clause 14 is applicable, should require payment of	714	the service of the Charterers and terminate the Charter	781
premiums and/or calls because, pursuant to the	715	with immediate effect by written notice to the Charterers if:	782
Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter	716	(i) the Charterers fail to pay hire in accordance with	783
and remain within, any area or areas which are specified	717	Clause 11. However, where there is a failure to	784
by such insurers as being subject to additional premiums	718	make punctual payment of hire due to oversight,	785
because of War Risks, then such premiums and/or calls	719	negligence, errors or omissions on the part of the	786
shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at	720		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

Charterers or their bankers, the Owners shall give	787	from the Charterers at her current or next port of call, or	854
the Charterers written notice of the number of clear	788	at a port or place convenient to them without hindrance	855
banking days stated in Box 34 (as recognised at	789	or interference by the Charterers, courts or local	856
the agreed place of payment) in which to rectify	790	authorities. Pending physical repossession of the Vessel	857
the failure, and when so rectified within such	791	in accordance with this Clause 29, the Charterers shall	858
number of days following the Owners' notice, the	792	hold the Vessel as gratuitous bailee only to the Owners.	859
payment shall stand as regular and punctual.	793	The Owners shall arrange for an authorised represent-	860
Failure by the Charterers to pay hire within the	794	ative to board the Vessel as soon as reasonably	861
number of days stated in Box 34 of their receiving	795	practicable following the termination of the Charter. The	862
the Owners' notice as provided herein, shall entitle	796	Vessel shall be deemed to be repossessed by the	863
the Owners to withdraw the Vessel from the service	797	Owners from the Charterers upon the boarding of the	864
of the Charterers and terminate the Charter without	798	Vessel by the Owners' representative. All arrangements	865
further notice;	799	and expenses relating to the settling of wages,	866
(ii) the Charterers fail to comply with the requirements of:	800	disembarkation and repatriation of the Charterers'	867
(1) Clause 6 (Trading Restrictions)	801	Master, officers and crew shall be the sole responsibility	868
(2) Clause 13(a) (Insurance and Repairs)	802	of the Charterers.	869
provided that the Owners shall have the option, by	803		
written notice to the Charterers, to give the	804	30. Dispute Resolution	870
Charterers a specified number of days grace within	805	*) (a) This Contract shall be governed by and construed	871
which to rectify the failure without prejudice to the	806	in accordance with English law and any dispute arising	872
Owners' right to withdraw and terminate under this	807	out of or in connection with this Contract shall be referred	873
Clause if the Charterers fail to comply with such	808	to arbitration in London in accordance with the Arbitration	874
notice;	809	Act 1996 or any statutory modification or re-enactment	875
(ii) the Charterers fail to rectify any failure to comply	810	thereof save to the extent necessary to give effect to	876
with the requirements of sub-clause 10(a)(i)	811	the provisions of this Clause	877
(Maintenance and Repairs) as soon as practically	812	The arbitration shall be conducted in accordance with	878
possible after the Owners have requested them in	813	the London Maritime Arbitrators Association (LMAA)	879
writing so to do and in any event so that the Vessel's	814	Terms current at the time when the arbitration proceed-	880
insurance cover is not prejudiced.	815	ings are commenced.	881
(b) <u>Owners' Default</u>	816	The reference shall be to three arbitrators. A party	882
If the Owners shall by any act or omission be in breach	817	wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its	883
of their obligations under this Charter to the extent that	818	arbitrator and send notice of such appointment in writing	884
the Charterers are deprived of the use of the Vessel	819	to the other party requiring the other party to appoint its	885
and such breach continues for a period of fourteen (14)	820	own arbitrator within 14 calendar days of that notice and	886
running days after written notice thereof has been given	821	stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator	887
by the Charterers to the Owners, the Charterers shall	822	unless the other party appoints its own arbitrator and	888
be entitled to terminate this Charter with immediate effect	823	gives notice that it has done so within the 14 days	889
by written notice to the Owners.	824	specified. If the other party does not appoint its own	890
(c) <u>Loss of Vessel</u>	825	arbitrator and give notice that it has done so within the	891
This Charter shall be deemed to be terminated if the	826	14 days specified, the party referring a dispute to	892
Vessel becomes a total loss or is declared as a	827	arbitration may, without the requirement of any further	893
constructive or compromised or arranged total loss. For	828	prior notice to the other party, appoint its arbitrator as	894
the purpose of this sub-clause, the Vessel shall not be	829	sole arbitrator and shall advise the other party	895
deemed to be lost unless she has either become an	830	accordingly. The award of a sole arbitrator shall be	896
actual total loss or agreement has been reached with	831	binding on both parties as if he had been appointed by	897
her underwriters in respect of her constructive,	832	agreement.	898
compromised or arranged total loss or if such agreement	833	Nothing herein shall prevent the parties agreeing in	899
with her underwriters is not reached it is adjudged by a	834	writing to vary these provisions to provide for the	900
competent tribunal that a constructive loss of the Vessel	835	appointment of a sole arbitrator.	901
has occurred.	836	In cases where neither the claim nor any counterclaim	902
(d) Either party shall be entitled to terminate this	837	exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as	903
Charter with immediate effect by written notice to the	838	the parties may agree) the arbitration shall be conducted	904
other party in the event of an order being made or	839	in accordance with the LMAA Small Claims Procedure	905
resolution passed for the winding up, dissolution,	840	current at the time when the arbitration proceedings are	906
liquidation or bankruptcy of the other party (otherwise	841	commenced.	907
than for the purpose of reconstruction or amalgamation)	842	*) (b) This Contract shall be governed by and construed	908
or if a receiver is appointed, or if it suspends payment,	843	in accordance with Title 9 of the United States Code	909
ceases to carry on business or makes any special	844	and the Maritime Law of the United States and any	910
arrangement or composition with its creditors.	845	dispute arising out of or in connection with this Contract	911
(e) The termination of this Charter shall be without	846	shall be referred to three persons at New York, one to	912
prejudice to all rights accrued due between the parties	847	be appointed by each of the parties hereto, and the third	913
prior to the date of termination and to any claim that	848	by the two so chosen; their decision or that of any two	914
either party might have.	849	of them shall be final, and for the purposes of enforcing	915
		any award, judgement may be entered on an award by	916
		any court of competent jurisdiction. The proceedings	917
		shall be conducted in accordance with the rules of the	918
		Society of Maritime Arbitrators, Inc.	919
		In cases where neither the claim nor any counterclaim	920
29. Repossession	850		
In the event of the termination of this Charter in	851		
accordance with the applicable provisions of Clause 28,	852		
the Owners shall have the right to repossess the Vessel	853		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as	921	fact may be brought to the attention of the Tribunal	958
the parties may agree) the arbitration shall be conducted	922	and may be taken into account by the Tribunal when	959
in accordance with the Shortened Arbitration Procedure	923	allocating the costs of the arbitration as between	960
of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at	924	the parties.	961
the time when the arbitration proceedings are commenced.	925	(iv) The mediation shall not affect the right of either	962
*) (c) This Contract shall be governed by and construed	926	party to seek such relief or take such steps as it	963
in accordance with the laws of the place mutually agreed	927	considers necessary to protect its interest.	964
by the parties and any dispute arising out of or in	928	(v) Either party may advise the Tribunal that they have	965
connection with this Contract shall be referred to	929	agreed to mediation. The arbitration procedure shall	966
arbitration at a mutually agreed place, subject to the	930	continue during the conduct of the mediation but	967
procedures applicable there.	931	the Tribunal may take the mediation timetable into	968
(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties	932	account when setting the timetable for steps in the	969
may agree at any time to refer to mediation any	933	arbitration.	970
difference and/or dispute arising out of or in connection	934	(vi) Unless otherwise agreed or specified in the	971
with this Contract.	935	mediation terms, each party shall bear its own costs	972
In the case of a dispute in respect of which arbitration	936	incurred in the mediation and the parties shall share	973
has been commenced under (a), (b) or (c) above, the	937	equally the mediator's costs and expenses.	974
following shall apply:-	938	(vii) The mediation process shall be without prejudice	975
(i) Either party may at any time and from time to time	939	and confidential and no information or documents	976
elect to refer the dispute or part of the dispute to	940	disclosed during it shall be revealed to the Tribunal	977
mediation by service on the other party of a written	941	except to the extent that they are disclosable under	978
notice (the "Mediation Notice") calling on the other	942	the law and procedure governing the arbitration.	979
party to agree to mediation.	943	<i>(Note: The parties should be aware that the mediation</i>	980
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar	944	<i>process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	981
days of receipt of the Mediation Notice confirm that	945	(e) If Box 35 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause	982
they agree to mediation, in which case the parties	946	30(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 30(d) shall	983
shall thereafter agree a mediator within a further	947	apply in all cases.	984
14 calendar days, failing which on the application	948	*) Sub-clauses 30(a), 30(b) and 30(c) are alternatives;	985
of either party a mediator will be appointed promptly	949	<i>indicate alternative agreed in Box 35.</i>	986
by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such	950	31. Notices	987
person as the Tribunal may designate for that	951	(a) Any notice to be given by either party to the other	988
purpose. The mediation shall be conducted in such	952	party shall be in writing and may be sent by fax, telex,	989
place and in accordance with such procedure and	953	registered or recorded mail or by personal service.	990
on such terms as the parties may agree or, in the	954	(b) The address of the Parties for service of such	991
event of disagreement, as may be set by the	955	communication shall be as stated in Boxes 3 and 4	992
mediator.	956	respectively.	993
(iii) If the other party does not agree to mediate, that	957		

Sample

**PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY**
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 37)

1. Specifications and Building Contract	1	and upon and after such acceptance, subject to Clause	69
(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been countersigned as approved by the Charterers.	2	1(d), the Charterers shall not be entitled to make any claim	70
(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.	3	against the Owners in respect of any conditions,	71
(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.	4	representations or warranties, whether express or implied,	72
(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out herein. Subject to the provisions of sub-clause 2(c)(ii) hereunder, the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners, completed and constructed in accordance with the Building Contract, on the date of delivery by the Builders. The Charterers undertake that having accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects, if any. Nevertheless, in respect of any repairs, replacements or defects which appear within the first 12 months from delivery by the Builders, the Owners shall endeavour to compel the Builders to repair, replace or remedy any defects or to recover from the Builders any expenditure incurred in carrying out such repairs, replacements or remedies. However, the Owners' liability to the Charterers shall be limited to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers). The Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are reasonably able to recover under this Clause and shall make no further claim on the Owners for the difference between the amount(s) so recovered and the actual expenditure on repairs, replacement or remedying defects or for any loss of time incurred.	5	as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay in delivery.	73
Any liquidated damages for physical defects or deficiencies shall accrue to the account of the party stated in Box 41(a) or if not filled in shall be shared equally between the parties. The costs of pursuing a claim or claims against the Builders under this Clause (including any liability to the Builders) shall be borne by the party stated in Box 41(b) or if not filled in shall be shared equally between the parties.	6	(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.	74
	7	(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon	75
	8	(i) if the Charterers do not wish to take delivery of the Vessel they shall inform the Owners within seven (7) running days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or	76
	9	(ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) running days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;	77
	10	(iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;	78
	11	(iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.	79
	12	(d) Any liquidated damages for delay in delivery under the Building Contract and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall accrue to the account of the party stated in Box 41(c) or if not filled in shall be shared equally between the parties.	80
	13		81
	14		82
	15		83
	16		84
	17		85
	18		86
	19		87
	20		88
	21		89
	22		90
	23		91
	24		92
	25		93
	26		94
	27		95
	28		96
	29		97
	30		98
	31		99
	32		100
	33		101
	34		102
	35		103
	36		104
	37		105
	38		106
	39		107
	40		108
	41		109
	42		110
	43		111
	44		112
	45		113
	46		114
	47		115
	48		116
	49		117
	50		118
	51		119
	52		120
	53		121
	54		122
	55		123
	56		124
	57		125
	58		126
	59		127
	60		128
	61		129
	62		130
	63		131
	64		132
	65		133
	66		
	67		
	68		

**PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT**

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 42)

<p>On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the final payment of hire as per Clause 11 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.</p> <p><i>In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.</i></p> <p>The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.</p> <p>The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27</p>	<p>In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers. The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.</p> <p>The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.</p> <p>The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.</p> <p>The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Master, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 3 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.</p>	<p>28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53</p>
--	---	---	---

Sample

PART V
PROVISIONS TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 43)

1. Definitions	1	3. Termination of Charter by Default	17
For the purpose of this PART V, the following terms shall	2	If the Vessel chartered under this Charter is registered	18
have the meanings hereby assigned to them:	3	in a Bareboat Charter Registry as stated in Box 44, and	19
"The Bareboat Charter Registry" shall mean the registry	4	if the Owners shall default in the payment of any amounts	20
of the State whose flag the Vessel will fly and in which	5	due under the mortgage(s) specified in Box 28, the	21
the Charterers are registered as the bareboat charterers	6	Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct	22
during the period of the Bareboat Charter.	7	the Owners to re-register the Vessel in the Underlying	23
"The Underlying Registry" shall mean the registry of the	8	Registry as shown in Box 45.	24
State in which the Owners of the Vessel are registered	9	In the event of the Vessel being deleted from the	25
as Owners and to which jurisdiction and control of the	10	Bareboat Charter Registry as stated in Box 44, due to a	26
Vessel will revert upon termination of the Bareboat	11	default by the Owners in the payment of any amounts	27
Charter Registration.	12	due under the mortgage(s), the Charterers shall have	28
		the right to terminate this Charter forthwith and without	29
		prejudice to any other claim they may have against the	30
		Owners under this Charter.	31
2. Mortgage	13		
The Vessel chartered under this Charter is financed by	14		
a mortgage and the provisions of Clause 12(b) (Part II)	15		
shall apply.	16		

Sample COPY

ANEXO VIII: FLETAMENTO POR TIEMPO

Code Name: "NYPE 93"

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



TIME CHARTER®

New York Produce Exchange Form
 Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.

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

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

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

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

towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. All other fumigations shall be for the Charterers' account after the Vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

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

8. Performance of Voyages

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

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

9. Bunkers

(a) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel shall be delivered with:
long*/metric* tons of fuel oil at the price of per ton;
tons of diesel oil at the price of per ton. The vessel shall
be redelivered with: tons of fuel oil at the price of per ton;
tons of diesel oil at the price of per ton.

* Same tons apply throughout this clause.

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

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

10. Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices

The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \$ U.S. currency, daily, or \$ U.S. currency per ton on the Vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on summer freeboard, per 30 days, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless Vessel lost) at

unless otherwise mutually agreed.

The Charterers shall give the Owners not less than	days notice of the Vessel's	135
expected date and probable port of redelivery.		136
For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be		137
adjusted to GMT.		138
11. <u>Hire Payment</u>		139
(a) <u>Payment</u>		140
Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in		141
, viz		142
		143
	in	144
	currency, or in United States Currency, in funds available to the	145
Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate		146
amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day		147
as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire,		148
or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to		149
withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners)		150
may otherwise have on the Charterers.		151
		152
At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the		153
hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold		154
the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever		155
for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire		156
shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the		157
Charterers' account.		158
(b) <u>Grace Period</u>		159
Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors		160
or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners		161
clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the		162
failure, and when so rectified within those days following the Owners' notice, the payment shall		163
stand as regular and punctual.		164
Failure by the Charterers to pay the hire within	days of their receiving the Owners' notice as	165
provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above.		166
(c) <u>Last Hire Payment</u>		167
Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate		168
payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and		169
the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking		170
into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for		171
the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the		172
balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be		173
refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.		174
(d) <u>Cash Advances</u>		175
Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required		176
by the Owners, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire.		177
The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.		178
12. <u>Berths</u>		179

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

13. Spaces Available

(a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.

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

14. Supercargo and Meals

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

15. Sailing Orders and Logs

The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.

16. Delivery/Cancelling

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

Extension of Cancelling

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

17. Off Hire

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

hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in lines 257 to 258 hereunder, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.

18. **Sublet** 237

Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.

19. **Drydocking** 241

The Vessel was last drydocked 242

*(a) The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances. 243-244-245

*(b) Except in case of emergency no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party. 246-247

* *Delete as appropriate* 248

20. **Total Loss** 249

Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once. 250-251

21. **Exceptions** 252

The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted. 253-254-255

22. **Liberties** 256

The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property. 257-258

23. **Liens** 259

The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once. 260-261-262-263

The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessaries or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time. 264-265-266-267

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

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

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

31. Protective Clauses

This Charter Party is subject to the following clauses all of which are also to be included in all bills of lading or waybills issued hereunder:

(a) **CLAUSE PARAMOUNT**
"This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."

and

(b) **BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE**
"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier."

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

and

(c) **NEW JASON CLAUSE**
"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods."

If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery."

and

(d) **U.S. TRADE - DRUG CLAUSE**
"In pursuance of the provisions of the U.S. Anti Drug Abuse Act 1986 or any re-enactment thereof, the Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and marijuana to be loaded or concealed on board the Vessel."

Non-compliance with the provisions of this clause shall amount to breach of warranty for consequences 358
of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel 359
harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made 360
against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, 361
as a result of the Charterers' breach of the provisions of this clause shall be for the Charterer's account 362
and the Vessel shall remain on hire. 363

Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' non-compliance with the provisions of this 364
clause, the Charterers shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable 365
time the Vessel is released and at their expense put up the bails to secure release of the Vessel. 366

The Owners shall remain responsible for all time lost and all expenses incurred, including fines, in the 367
event that unmanifested narcotic drugs and marijuana are found in the possession or effects of the 368
Vessel's personnel." 369

and 370

(e) WAR CLAUSES 371

"(i) No contraband of war shall be shipped. The Vessel shall not be required, without the consent of the 372
Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state 373
of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration 374
of war or not, where the Vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, 375
seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de 376
facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces). 377

(ii) If such consent is given by the Owners, the Charterers will pay the provable additional cost of insuring 378
the Vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not 379
exceeding a valuation of (In addition, the Owners may purchase and the 380
Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, 381
total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a 382
government program, the Vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone. 383

(iii) In the event of the existence of the conditions described in (i) subsequent to the date of this Charter, 384
or while the Vessel is on hire under this Charter, the Charterers shall, in respect of voyages to any such 385
port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection 386
with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities. 387

(iv) Any war bonus to officers and crew due to the Vessel's trading or cargo carried shall be for the 388
Charterers' account." 389

32. War Cancellation 390

In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or 391
more of the following countries: 392

393
394
395
either the Owners or the Charterers may cancel this Charter Party. Whereupon, the Charterers shall 396
redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 10; if she has cargo on board, after 397
discharge thereof at destination, or, if debarred under this Clause from reaching or entering it, at a near 398
open and safe port as directed by the Owners; or, if she has no cargo on board, at the port at which she 399
then is; or, if at sea, at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall 400
continue to be paid in accordance with Clause 11 and except as aforesaid all other provisions of this 401
Charter Party shall apply until redelivery. 402

33. Ice 403

The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area 404

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

34. Requisition

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

35. Stevedore Damage

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

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

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

36. Cleaning of Holds

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

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

37. Taxes

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

38. Charterers' Colors

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

39. **Laid up Returns** 450

The Charterers shall have the benefit of any return insurance premium receivable by the Owners from their 451
underwriters as and when received from underwriters by reason of the Vessel being in port for a minimum 452
period of 30 days if on full hire for this period or pro rata for the time actually on hire. 453

40. **Documentation** 454

The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel that may be required to permit the 455
Vessel to trade within the agreed trade limits, including, but not limited to certificates of financial 456
responsibility for oil pollution, provided such oil pollution certificates are obtainable from the Owners' 457
P & I club, valid international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, valid certificate 458
of registry and certificates relating to the strength and/or serviceability of the Vessel's gear. 459

41. **Stowaways** 460

(a) (i) The Charterers warrant to exercise due care and diligence in preventing stowaways in gaining 461
access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the 462
Charterers. 463

(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, stowaways have gained 464
access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the 465
Charterers, this shall amount to breach of charter for the consequences of which the Charterers 466
shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all 467
claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all 468
expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account 469
and the Vessel shall remain on hire. 470

(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of charter according to 471
sub-clause (a)(ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that, within a 472
reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the 473
Vessel. 474

(b) (i) If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, stowaways have gained 475
access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped 476
by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including 477
fines, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire. 478

(ii) Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel 479
by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, 480
the Owners shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel 481
is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel. 482

42. **Smuggling** 483

In the event of smuggling by the Master, Officers and/or crew, the Owners shall bear the cost of any 484
fines, taxes, or imposts levied and the Vessel shall be off hire for any time lost as a result thereof. 485

43. **Commissions** 486

A commission of _____ percent is payable by the Vessel and the Owners to _____ 487
_____ 488
_____ 489
_____ 490
on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter. 491

44. **Address Commission** 492

An address commission of _____ percent is payable to _____ 493

494
495
496

on hire earned and paid under this Charter.

497

45. **Arbitration**

(a) NEW YORK

498

All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and subject to U.S. Law:

499
500

One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.

501
502
503
504
505

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$ the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.

** 506
507
508

(b) LONDON

509

All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in Shipping, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law.

510
511
512
513
514
515
516

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$ the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.

** 517
518
519

**Delete para (a) or (b) as appropriate*

520

*** Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.*

521
522

If mutually agreed, clauses to , both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in this Charter Party.

523
524

APPENDIX "A"

525

To Charter Party dated
Between
and

Owners
Charterers

526
527
528

Further details of the Vessel:

529
530

ANEXO IX: 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)
--------------------	------------------------

PART II

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

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	always work under the supervision of the Master. (c) <i>Stevedore Damage</i> The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.	75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88
2. Owners' Responsibility Clause The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.	15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	6. Laytime * (a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (b) <i>Total laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i> Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19. If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/dischARGE time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/dischARGE shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count. * <i>Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</i>	89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121
3. Deviation Clause The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	28 29 30 31	7. Demurrage Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.	122 123 124 125 126 127 128 129 130 131
4. Payment of Freight (a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo. (b) <i>Prepaid.</i> If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid. (c) <i>On delivery.</i> If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.	32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49	8. Lien Clause The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	132 133 134 135 136
5. Loading/Discharging (a) <i>Costs/Risks</i> The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed. (b) <i>Cargo Handling Gear</i> Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/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 cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall	50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74	9. Cancelling Clause (a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. (b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that	137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148

PART II

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

the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification	149	at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival	220
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) <u>On Vessel</u> -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) <u>On cargo</u> -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) <u>On freight</u> -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 of	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 fulfilment 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
to additional freight which shall be the same percentage of the freight 298
contracted for as the percentage which the extra distance represents to 299
the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien 300
on the cargo for such expenses and freight. 301
(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it 302
appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the 303
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel 304
may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route 305
(including any canal or waterway) which is normally and customarily used 306
in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route 307
to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that 308
this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total 309
extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the 310
same percentage of the freight contracted for as the percentage which the 311
extra distance represents to the distance of the normal and customary 312
route. 313
(5) The Vessel shall have liberty:- 314
(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to 315
departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, 316
destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which 317
are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel 318
sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any 319
other Government which so requires, or any body or group acting with the 320
power to compel compliance with their orders or directions; 321
(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war 322
risks underwriters who have the authority to give the same under the terms 323
of the war risks insurance; 324
(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the 325
United Nations, any directives of the European Community, the effective 326
orders of any other Supranational body which has the right to issue and 327
give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which 328
the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who 329
are charged with their enforcement; 330
(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may 331
render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier; 332
(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other 333
persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may 334
be subject to internment, imprisonment or other sanctions; 335
(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the 336
Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the 337
Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, 338
whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or 339
customary route. 340
(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this 341
Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a 342
deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of 343
Carriage. 344

18. General Ice Clause 345

Port of loading 346
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the 347
Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or 348
on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the 349
Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this 350
Charter Party shall be null and void. 351
(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it 352
advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 353
to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the 354
Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part 355
cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the 356
Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra 357
expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity 358
delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter 359
Party. 360
(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are 361
closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part 362
cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under 363
section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers 364
agree to load full cargo at the open port. 365

Port of discharge 366
(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the 367
Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re- 368
opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe 369
and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of 370
detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 371
Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port 372

of destination. 373
(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems 374
it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 375
to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 376
(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall 377
apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at 378
the original port of destination, except that if the distance of the substituted port 379
exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted 380
port to be increased in proportion. 381

19. Law and Arbitration 382

* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 383
English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to 384
arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or 385
any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. 386
Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be 387
appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third 388
arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of 389
them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of 390
the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within 391
fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall 392
be final. 393
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 394
the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 395
with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators 396
Association. 397
* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 398
Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and 399
should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be 400
referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the 401
parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any 402
two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this 403
agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be 404
conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, 405
Inc.. 406
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 407
the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 408
with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, 409
Inc.. 410
(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at 411
the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The 412
laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party. 413
(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. 414
(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. 415
** Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but 416
the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect. 417