

DICTAMEN JURÍDICO RELATIVO A
DIVERSAS CUESTIONES
MARÍTIMAS, TRANSFRONTERIZAS Y
OTRAS PLANTEADAS

Laura Iglesias Reina

Junio, 2014

DICTAMEN JURÍDICO EN RELACIÓN CON DIVERSAS
CUESTIONES MARÍTIMAS, TRANSFRONTERIZAS Y OTRAS
PLANTEADAS

El 30 de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptan a 50 millas de las costas gallegas el buque *Pobre Mitrofán*, con pabellón Español, procedente de Mauritania, que llevaba un cargamento de la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein, S. A., y del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando. Durante la inspección del barco, los agentes incautan 2.000 cajetillas de tabaco y detienen a todos los miembros de la tripulación, entre los que se encuentran seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas, todos ellos sin contrato de trabajo. Sin embargo, salvo en el caso de los ciudadanos españoles y daneses, no se encuentra documentación alguna que acredite la identidad ni la nacionalidad del resto de la tripulación, salvo sus declaraciones verbales.

A la llegada al puerto de Burela, los nacionales españoles son puestos a disposición de la autoridad judicial, mientras que el resto de la tripulación es entregado a la Policía, presentando acto seguido solicitud de asilo, alegando haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes. Entre los detenidos, la Sra. Amina y el Sr. Thomas declaran estar casados, ser vecinos de Uagadugú (Burkina Faso) y estar huyendo con sus hijas menores de edad (Laina y Alima). Ambos solicitan el asilo alegando haber huido de su país por temor a que sus hijas sufriesen la mutilación genital en su pueblo natal, así como una prestación familiar de la seguridad social por hijos menores de edad y la prestación por desempleo.

Por el contrario, el patrón del barco, el Sr. Gutiérrez (de nacionalidad española), niega las acusaciones de tráfico ilícito de migrantes, y declara que todos los detenidos eran tripulantes del barco y que, por tanto, todos ellos realizaban distintas labores a bordo.

Asimismo, niega tener constancia de las cajetillas de tabaco y que, en todo caso, habrían sido introducidas y ocultadas por la tripulación sin su conocimiento ni consentimiento.

El día 3 de enero de 2014, el juez de instrucción ordena detener al Sr. Silvestre-Holmes, de nacionalidad española, administrador de la empresa Conservas y congelados Sousa-Holstein, S. A., con domicilio social en Lalín, y Senador de las Cortes Generales del Reino de España. Asimismo la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta un acta por infracciones laborales.

Junio, 2014

ÍNDICE

I. SOBRE LA LEGALIDAD DE LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS, SU CARGA Y SUS TRIPULANTES

1. INTRODUCCIÓN Pág. 7
2. METODOLOGÍA DEL INFORME Pág. 7
3. DESARROLLO DEL INFORMEPág. 8
 - A) De la actuación de las autoridades españolasPág. 8
 - B) De la cargaPág. 12
 - C) De los tripulantes Pág. 14
4. CONCLUSIONES Pág. 19

BIBLIOGRAFÍAPág. 22

II. SOBRE LA CONCESIÓN O DENEGACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE ASILO

1. INTRODUCCIÓN Pág. 25
2. METODOLOGÍA DEL INFORME Pág. 25
3. DESARROLLO DEL INFORME Pág. 26
 - A) De los ciudadanos daneses Pág. 27
 - B) De los ciudadanos peruanos Pág. 28
 - C) De los ciudadanos filipinos Pág. 30
 - D) De los ciudadanos africanos Pág. 31
4. CONCLUSIONES Pág. 34

BIBLIOGRAFÍAPág. 36

III. SOBRE LAS PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL Y ACTA DE INFRACCIONES LABORALES

1. INTRODUCCIÓN Pág. 39
2. METODOLOGÍA DEL INFORME Pág. 39

3. DESARROLLO DEL INFORME	Pág. 40
A) De las infracciones en el ámbito de extranjería	Pág. 42
B) De las infracciones en el Orden Social	Pág. 44
C) De las prestaciones de Seguridad Social	Pág. 47
4 CONCLUSIONES	Pág. 51
BIBLIOGRAFÍA	Pág. 53

IV. SOBRE LOS CONTRATOS DE CARÁCTER MERCANTIL QUE APARECEN O PUDIERAN INTUIRSE

1. INTRODUCCIÓN	Pág. 57
2. METODOLOGÍA DEL INFORME	Pág. 57
3. DESARROLLO DEL INFORME	Pág. 58
A) Contrato de arrendamiento de buque	Pág. 62
B) Contrato de fletamento por viaje	Pág. 63
C) Contrato de fletamento por tiempo	Pág. 65
D) Contrato de transporte en línea regular-régimen conocimiento	Pág. 66
4. CONCLUSIONES	Pág. 69
BIBLIOGRAFÍA	Pág. 71

V. SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL SR. SILVESTRE-HOLMES, ADMINISTRADOR DE LA EMPRESA CONSERVAS Y CONGELADOS, SOUSA-HOLSTEIN, S.A.

1. INTRODUCCIÓN	Pág. 74
2. METODOLOGÍA DEL INFORME	Pág. 74
3. DESARROLLO DEL INFORME	Pág. 75
A) De la administración de las sociedades anónimas	Pág. 75
B) De la responsabilidad del naviero para con el capitán	Pág. 78
C) Del régimen de incompatibilidades	Pág. 80
D) De las prerrogativas parlamentarias y el fuero especial	Pág. 81
4. CONCLUSIONES	Pág. 84
BIBLIOGRAFÍA	Pág. 87

ANEXOS

**I. SOBRE LA LEGALIDAD DE LA ACTUACIÓN DE LAS
AUTORIDADES ESPAÑOLAS, SU CARGA Y SUS TRIPULANTES**

- I. INTRODUCCIÓN**
- II. MATERIALES Y MÉTODOS**
- III. DESARROLLO DEL INFORME**

**DE LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS
DE LA CARGA
DE LOS TRIPULANTES**

- IV. CONCLUSIONES**

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El buque *Pobre Mitrofán* fue interceptado el 30 de diciembre de 2013, por patrulleras de la Guardia Civil a cincuenta millas de las costas gallegas. El buque, con pabellón español y procedente de Mauritania, llevaba un cargamento de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.*, y se sospechaba que realizaba actividades de contrabando.

Durante la inspección del barco, los agentes incautaron 2000 cajetillas de tabaco y detuvieron a todos los miembros de la tripulación, entre los que se encontraron seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas, todos ellos sin contrato de trabajo y carentes de cualquier tipo de documentación que pudiese acreditar su identidad o nacionalidad (salvo el caso de los ciudadanos españoles y daneses).

MATERIALES Y MÉTODOS

Para el desarrollo de este Informe, en concreto en lo referente a la legalidad de la actuación de las autoridades españolas, me he basado en el artículo 23 de la *Ley Orgánica del Poder Judicial*, así como en la *Ley de Enjuiciamiento Criminal* y en el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. Seguidamente, he analizado el debate que podría surgir como consecuencia de que son patrulleras de la Guardia Civil y no otro tipo de autoridad quien intercepta el buque, y para dirimir la cuestión de a quién correspondería la competencia para conocer de la causa, me he basado en la *Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando*, así como en la *Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado*. En este primer apartado, dado que a bordo del buque se hallaban extranjeros carentes de documentación y, que a primera vista parece tratarse de un delito de tráfico ilícito de migrantes, también me he basado en el texto normativo y la Exposición de Motivos de la *Ley Orgánica 13/2007, de 19 de noviembre, para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas*; y, al hacer ésta mención a la *Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional*, firmada en Nueva York el 15 de noviembre de 2000, también he procedido a su estudio. El análisis de estos textos normativos me ha servido para determinar si la competencia para conocer de la causa, y con ello la inspección del buque y detención de los sujetos que en él se encontraban, le correspondía a nuestro país: a España.

Por lo que respecta a la carga, me he basado en la *Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando*, que ha sido reformada por la *Ley Orgánica 6/2011, de 30 de junio* y en el *Real Decreto 1199/1999, de 9 de julio, por el que se*

desarrolla la Ley 13/1998, de 4 de Mayo, de Ordenación del mercado de tabacos y normativa tributaria, y se regula el Estatuto concesional de la red de expendurías de tabaco y timbre. En este apartado -equiparando, en sentido figurado, a los pasajeros como “carga” del buque- he incluido la obligación que correspondería al transportista, de cerciorarse de que los sujetos que se hallaban a bordo del buque poseían la documentación requerida para entrar en otro Estado, así como de comunicarle al Estado requirente los sujetos que iban a dirigirse hacia él. Todo ello de conformidad con el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes, la Directiva 2004/82/CE, los artículos 54 y 66 de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, y la Disposición Adicional Tercera de la Ley Orgánica 12/1995 de Represión del Contrabando.

Por último, para el estudio de la situación en la que se encontraban los extranjeros hallados a bordo del buque, he tomado en consideración varias hipótesis. De un lado, he valorado el artículo 318 bis de nuestra *Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal*, suponiendo que únicamente estuviesen siendo trasladados de forma clandestina de un país no comunitario –recordemos, Mauritania- a España (u otro país de la Unión Europea, pues no hay datos específicos que concreten el destino final del trayecto). Y por otro lado, he analizado el artículo 312.2.2º del mismo texto normativo, para el supuesto de que, además de estar siendo trasladados de forma ilícita, estuviesen trabajando dentro del buque, como así asegura el patrón del mismo, el Sr. Gutiérrez; pues es evidente que a bordo de aquél habría de existir un conjunto de sujetos que conformasen la dotación del mismo, pues sin ella no sería posible un correcto funcionamiento del buque, al corresponderle a la dotación las funciones de dirección, de maniobra y de servicios, de conformidad con el artículo 648 del *Código de Comercio*. No obstante, esta postura es difícil de sostener y así se desarrollará posteriormente.

DESARROLLO DEL INFORME

DE LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS

En primer lugar, en relación a la posible comisión de actividades ilícitas de contrabando, y para analizar la legalidad de la actuación de las autoridades españolas habría que atender, en primer término, al apartado primero del artículo 23 de la *Ley Orgánica del Poder Judicial*, según el cual “en el orden penal corresponderá a la jurisdicción 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”. De la literalidad de dicho precepto se desprende que la jurisdicción en orden a la inspección y detención de los sujetos en el caso presente le correspondería a España, pues el buque tiene pabellón español y se sospecha que en el mismo se realizan actividades –que en principio, pueden resultar delictivas- de contrabando. Todo ello con independencia de

que se halle a 50 millas¹ de las costas gallegas y, en consecuencia, fuera del mar territorial, donde España ostenta su soberanía de forma exclusiva.

Más concretamente, -partiendo de la consideración del buque que es objeto de estudio como buque mercante, de acuerdo con el artículo 9 del *Real Decreto Legislativo 2/2011*²-, el artículo 554.3³ de la *Ley de Enjuiciamiento Criminal* reputa domicilio a los buques nacionales mercantes, y de conformidad con el artículo 547.3⁴ del mismo texto normativo, el precepto que precede establece que “el Juez o Tribunal que conociere de la causa podrá decretar la entrada y registro, de día o de noche, en todos los edificios y lugares públicos, sea cualquiera el territorio en que radiquen, cuando hubiere indicios de encontrarse allí el procesado o efectos o instrumentos del delito, o libros, papeles u otros objetos que puedan servir para su descubrimiento y comprobación”. De este modo, si se contase con la autorización judicial que decretase la entrada y registro del buque, la autoridad competente podría proceder a la inspección del mismo independientemente de la situación en que éste se hallase, en el caso que nos ocupa, la Zona Económica Exclusiva, pues existen indicios o sospechas de que a bordo de aquél se realizan actividades de contrabando.

Al ser patrulleras de la Guardia Civil las que interceptaban el buque como consecuencia de las sospechas de que en el mismo se realizaban actividades de contrabando, surge la cuestión de si le correspondería a esta autoridad y no a otra, el ejercicio de dicha competencia. A este respecto, a pesar de que la *Constitución Española* no hace distinción alguna entre los distintos Cuerpos al establecer en su artículo 104.1 que “las Fuerzas y Cuerpos de seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana”, lo cierto es que con posterioridad a su promulgación, las leyes han ido delimitando el campo de actuación y la competencia funcional y territorial de los distintos Cuerpos. Al respecto, la Agencia Tributaria, a la hora de enumerar las funciones de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera cita, entre otras, “el descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de

¹ A cincuenta millas de las costas gallegas nos hallamos en la Zona Económica Exclusiva (en adelante ZEE). Esta se define en el artículo 1.1 párrafo 1º de la Ley 15/1978, sobre zona exclusiva: “En una zona marítima denominada zona económica exclusiva, que se extiende desde el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas, contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél, el Estado español tiene derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo marinos y de las aguas suprayacentes”. Del mismo modo, el artículo 8 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante define la “ZEE” como: “Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél”. El artículo 55 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmado en Montego Bay dispone: “La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención”.

² Todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

³ “Se reputan domicilio para los efectos de los artículos anteriores: [...] 3. Los buques nacionales mercantes”

⁴ “Se reputarán edificios o lugares públicos para la observancia de lo dispuesto en este Capítulo: 3. Cualesquiera otros edificios o lugares cerrados que no constituyeren domicilio de un particular con arreglo a lo dispuesto en el artículo 554”.

contrabando”, así como, “la selección de los medios técnicos especiales necesarios para el cumplimiento de las actividades operativas, barcos, aviones, inteligencia electrónica y otros medios materiales utilizables en la represión del fraude aduanero y contrabando”. En esta misma línea, el artículo 16 de la *Ley Orgánica 12/1995, de Represión del Contrabando*, establece que “en el ejercicio de sus funciones de control y vigilancia, los servicios de aduanas podrán efectuar el reconocimiento y registro de cualquier vehículo o medio de transporte, caravana, paquete o bulto”.

Por otro lado, en orden a las competencias de la Guardia Civil, la *Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado* define las competencias funcionales y territoriales de los diferentes Cuerpos y según esta, además de las competencias de las diferentes Policías Autonómicas, territorialmente, en el ámbito de la seguridad ciudadana, al Cuerpo Nacional de Policía le corresponde ejercer sus funciones en las capitales de provincia y en aquellos núcleos urbanos que el Gobierno determine; y la Guardia Civil –a pesar de que el artículo 12 prevé que tiene competencia para realizar funciones de “resguardo fiscal del Estado y de las actuaciones para evitar y perseguir el contrabando”- será responsable en el resto del territorio nacional y mar territorial. Por lo tanto, no estaría, en principio, entre sus competencias la detención e inspección del buque que ocupa el caso presente, pues a 50 millas de las costas gallegas, ya no estaríamos en mar territorial, correspondiéndole consecuentemente el conocimiento de la causa a la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera. Sin embargo, podría igualmente conocer de la causa en caso de cumplirse ciertos requisitos, pues el artículo 11 de la esta misma *Ley Orgánica 2/1986* dispone que “sin perjuicio de la distribución de competencias del apartado 2 de este artículo, ambos Cuerpos deberán actuar fuera de su ámbito competencial por mandato judicial o del Ministerio Fiscal o, en casos excepcionales, cuando lo requiera la debida eficacia en su actuación; en ambos supuestos deberán comunicarlo de inmediato al Gobernador civil y a los mandos con competencia territorial o material; el Gobernador civil podrá ordenar la continuación de las actuaciones o, por el contrario, el pase de las mismas al Cuerpo competente, salvo cuando estuvieren actuando por mandato judicial o del Ministerio Fiscal”. Por tanto, la Guardia Civil podría conocer del asunto, ya sea por mandato judicial o del Ministerio Fiscal o cuando lo requiera su eficacia de actuación de acuerdo con tales preceptos, no sin remitir de manera inmediata sus informes de actuación a la autoridad competente, en este caso, la Dirección Adjunta de Aduanas.

En segundo lugar -y una vez interceptado el buque- la Guardia Civil procedió a su inspección y constató la presencia a bordo de 12 sujetos carentes de documentación que alegaban ser víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes. Del mismo modo que al analizar el supuesto anterior, es indiferente que el buque se encontrase a 50 millas de las costas gallegas y, por tanto, fuera del mar territorial –donde España ostenta su soberanía de forma exclusiva-, pues la *Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional* faculta a los Estados parte a establecer su jurisdicción respecto de los delitos de tráfico ilegal o inmigración clandestina⁵, aun cuando se cometan fuera de su territorio⁶. Para dar

⁵ Estos son delitos se consuman con la realización de actividades de captación, transporte, intermediación o cualquier otra que suponga promoción o favorecimiento de la inmigración clandestina o el tráfico ilegal, con independencia del resultado conseguido, siendo irrelevante que no se concluya la operación de que se trate por causas ajenas a la voluntad del agente, tales como la posible intervención policial.

⁶ Este sería el supuesto concreto de la patera o los cayucos interceptados antes de llegar a las costas españolas.

cumplimiento a esta Convención, en la normativa estatal española se dictó la *Ley Orgánica 13/2007, de 19 de noviembre, para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal y la inmigración clandestina de personas*, cuya Exposición de Motivos se encabeza con una expresa mención a la misma: “La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, fechada en Nueva York el 15 de noviembre de 2000, y ratificada por España mediante Instrumento de 21 de febrero de 2002 publicado en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E) el 29 de septiembre de 2003, complementada por el Protocolo, efectuado en el mismo lugar y fecha, contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, y ratificado por Instrumento de 21 de febrero de 2002 publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 10 de diciembre de 2003, es aplicable a los delitos de tráfico ilegal de personas, en cuanto éstos se encuentran entre los delitos graves, entendiéndose por tales, la conducta que constituya un delito punible con una privación de libertad máxima de al menos cuatro años o con una pena más grave, (artículo 2) siempre que estos delitos sean de carácter transnacional y entrañen la participación de un grupo delictivo organizado, con un propósito que guarde relación directa o indirecta con la obtención de un beneficio económico u otro beneficio de orden material.[...]

La Convención de 2000, en relación con el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, en su artículo 15.2 c), faculta a los Estados parte para establecer su jurisdicción respecto de estos delitos de tráfico ilegal o inmigración clandestina, aun cuando se cometan fuera de su territorio”.

Esta Ley Orgánica modificaba el apartado 4 del artículo 23 de la *Ley Orgánica del Poder Judicial*, así como el primer apartado del artículo 318 *bis* del *Código Penal*. No obstante, resulta obligado tener en cuenta que el artículo 23.4⁷ ha sido objeto de una nueva reforma por la *Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo*, pero conviene advertir que la misma no afecta al resultado final de este análisis. En definitiva, la jurisdicción le correspondería a España, y podría establecerse a través de varias vías: en primer lugar, en relación a la posible comisión de actividades ilícitas de contrabando a bordo del buque, habría de atenderse al artículo 23.1 de la *Ley Orgánica del Poder Judicial*, pues se desconoce en principio la cantidad de tabaco que será incautada y si constituirá, por tanto, delito, pero existen sospechas del mismo; el articulado procesal de esta competencia judicial internacional se encuentra en el artículo 546 de la *Ley de Enjuiciamiento Criminal*, que permite al Juez conocedor de la causa decretar la entrada y registro de los edificios y lugares públicos —entendiéndose por tales, además de los edificios y lugares públicos en sentido estricto, los buques mercantes nacionales, de conformidad con los artículos 547.3 y 554 del mismo texto legal— sea cual sea el territorio en que se hallen cuando existan sospechas de que en su interior se hallan los instrumentos o sujetos utilizados para la comisión del delito. En segundo lugar, en atención al delito de tráfico ilícito de inmigrantes, el artículo 15.2 de la *Convención de Nueva York*, faculta a los Estados Parte para conocer de los delitos de tráfico ilegal o inmigración clandestina, aun cuando se cometan fuera de su territorio; y en desarrollo de tal precepto, el legislador español ha dictado la norma de competencia judicial internacional que se dispone en el artículo 23.4.d) de la *Ley Orgánica del Poder Judicial* (recién citado), que queda redactado de tal forma que la jurisdicción en este

⁷ “Delitos de piratería, terrorismo, tráfico ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, trata de seres humanos, contra los derechos de los ciudadanos extranjeros y delitos contra la seguridad de la navegación marítima que se cometan en los espacios marinos, en los supuestos previstos en los tratados ratificados por España o en actos normativos de una Organización Internacional de la que España sea parte”.

supuesto concreto le correspondería a nuestros Tribunales, pues la conducta que se está llevando a cabo es susceptible de ser tipificada por nuestra normativa como un delito “contra los derechos de los ciudadanos extranjeros” (art. 318 *bis* del Código Penal).

DE LA CARGA

La Guardia Civil sospechaba que en el buque *Pobre Mitrofán* pudiesen estar realizándose actividades de contrabando y, durante la inspección del mismo, incautó 2000 cajetillas de tabaco. A continuación conviene referir los motivos por los que no se trata de un delito de contrabando sino de una infracción aduanera. Las infracciones aduaneras, a pesar de su carácter típicamente fiscal, casi siempre han estado sometidas a un régimen específico diferente al resto de las infracciones fiscales. Este régimen se tradujo en diversas leyes de carácter administrativo desde el *Real Decreto de 20 de junio de 1852*, que sentó las bases en las que se apoyaron las sucesivas leyes reguladoras de la materia, hasta 1982. Los principios que informaban esta normativa poco tenían que ver con los principios penales propiamente dichos. Era una normativa administrativa aplicada directamente por la Administración, sin intervención jurisdiccional directa. Las sanciones que se imponían eran, en principio, pecuniarias, pero, en caso de impago, se transmutaban en privativas de libertad que podían alcanzar incluso a personas que nada tenían que ver con la comisión del hecho. Dicho régimen era incompatible con lo dispuesto en el art. 25.3 de la *Constitución*, -“la Administración civil no podrá imponer sanciones que, directa o subsidiariamente, impliquen privación de libertad”-, por lo que tras la aprobación de ésta quedó automáticamente derogado y tuvo que ser sustituido por una Ley Orgánica, la *Ley Orgánica 7/1982, de 13 de julio*. Pero los cambios operados en la aduana española tras la configuración de la Unión Europea como mercado interior motivaron la creación de una nueva *Ley Orgánica, 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando*, que ha sido reformada por la *Ley Orgánica 6/2011, de 30 de junio*.

Los principios que informan esta ley en la tipificación de los delitos de contrabando son los siguientes: 1º) La diferencia entre el delito y la infracción administrativa se fija, para los supuestos citados en el artículo 2.1, en que el valor de los géneros o efectos sea superior a 150.000 euros; sin embargo, cuando se trata de determinadas mercancías puede ser suficiente un valor inferior -o incluso en ciertos casos (como en relación a drogas o armas) el contrabando siempre será delito con independencia del valor del objeto-⁸; y 2º) En el artículo 2.4 se regula la figura del delito continuado, por tanto no es necesario que los bienes que deben ser objeto de valoración se correspondan con una única actividad de contrabando, cuando en ejecución de un plan preconcebido o aprovechando idéntica ocasión, se realicen una pluralidad de acciones y omisiones constitutivas, consideradas de forma aislada, siempre que el valor acumulado de los bienes en cuestión sea igual o superior a 150.000 euros -50.000 euros o 15.000 euros, según los casos-⁹.

En el supuesto que nos ocupa, la cantidad incautada de tabaco es de 2000 cajetillas, y teniendo en cuenta que el valor de las mismas varía, conviene tomar en consideración

⁸ Lo que demuestra que en estos casos además de la Hacienda Pública, el bien jurídico protegido es también la protección de otros intereses como la salud pública o la defensa nacional.

⁹ Gutiérrez Rodríguez, *La nueva regulación de los delitos de contrabando. Régimen jurídico tras la reforma de la LO 6/2011*.

un precio medio de mercado de 4 euros. De este modo, el precio total de la cantidad de tabaco incautada sería de 8.000 euros. La tipificación del delito de contrabando se dispone en el artículo 2 de la *Ley Orgánica de Represión del Contrabando*, y según su apartado b): “cometen delito de contrabando, siempre que el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea igual o superior a 150.000 euros, los que realicen operaciones de comercio, tenencia o circulación de mercancías no comunitarias - recordemos, Mauritania- de lícito comercio -como es el caso del tabaco, que en este sentido no es una droga- sin cumplir los requisitos legalmente establecidos para acreditar su lícita importación”. En este plano podríamos centrar el presente caso, pues de acuerdo con el *Real Decreto 1199/1999, de 9 de julio, por el que se desarrolla la Ley 13/1998, de 4 de Mayo, de Ordenación del mercado de tabacos y normativa tributaria, y se regula el Estatuto concesional de la red de expendurías de tabaco y timbre*, se exige para la importación o introducción definitiva en territorio español de las labores del tabaco, la presentación de una previa declaración responsable ante el Comisionado para el Mercado de tabacos -artículo 4-¹⁰; y nada se dice acerca de la existencia de dicha declaración, por lo que entiendo que se carece de ella.

Al no cumplir los requisitos exigidos para ser considerado delito de contrabando, por ser la cantidad incautada inferior a 150.000 euros y por tanto no superar los límites pecuniarios preceptivos se trata, entonces, de una infracción administrativa, de cuya regulación se ocupa el artículo 11 de esta misma *Ley Orgánica 12/1995, de Represión del Contrabando*¹¹, que se remite –en orden a la descripción o tasación de los distintos supuestos- al artículo 2 previamente citado. De acuerdo con el apartado segundo de este artículo, se trata de una infracción leve, pues el valor de las mercancías es inferior a 37.500 euros. De este modo, se aplicarían las sanciones previstas en el artículo 12, que establece multas pecuniarias proporcionales al valor de los bienes. Siendo una infracción leve, el porcentaje a aplicar sería del 100 al 150%, ambos incluidos. Además, de acuerdo con el artículo 12 *bis* de la mencionada *Ley*, y de conformidad con su apartado segundo, cuando los bienes, mercancías o efectos del contrabando sean de lícito comercio -como es el caso que nos ocupa-, ello operará como circunstancia atenuante.

A todo esto habría que añadir -si finalmente no pudiera probarse que los sujetos que se hallaban a bordo del buque realizaban actividades a título de empleados, como asegura el patrón del mismo, Sr. Gutiérrez, y equiparándose, consecuentemente, en sentido figurado, a los pasajeros como “carga” del buque-, que, de no formar parte el transportista del supuesto tráfico ilícito de inmigrantes, se entendería incumplida por éste la obligación de control que le impone tanto la normativa comunitaria como la

¹⁰ Artículo 4.1 párrafo 1º: “La importación o introducción definitiva en territorio español de labores de tabaco elaborado será libre, previa presentación de una declaración responsable ante el Comisionado para el Mercado de Tabacos, que, en el plazo máximo de 15 días desde su presentación, podrá acordar motivadamente la ineficacia de la misma, tras verificar la disponibilidad de almacenes, propios o contratados, que permitan el correcto almacenamiento, y en condiciones de seguridad, de los productos, así como la fácil comprobación por la Administración de las labores almacenadas, su origen y sus movimientos; a tal fin el interesado habrá de aportar los planos de los almacenes con indicación de las condiciones de seguridad de los productos.”

¹¹ “Incurrirán en infracción administrativa de contrabando las personas físicas o jurídicas y las entidades mencionadas en el art. 35.4 de la *Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria*, que lleven a cabo las acciones u omisiones tipificadas en los apartados 1 y 2 del art. 2 de la presente *Ley*, cuando el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea inferior a 150.000 euros o 50.000 euros, respectivamente, o a 15.000 euros si se trata de labores de tabaco, y no concurran las circunstancias previstas en los apartados 3 y 4 de dicho artículo”.

propiamente interna. En el ámbito de extranjería, la *Ley Orgánica 4/2000* la recoge, concretamente, en el artículo 54.2, en sus letras a)¹² y b)¹³. En este sentido es importante señalar que, en caso de resultar sancionable dicha conducta, ésta lo sería sólo con respecto a los ciudadanos peruanos y filipinos, y nunca respecto a los ciudadanos procedentes de Burkina Faso. Ello es así de acuerdo con lo dispuesto en el apartado tercero¹⁴ de este artículo 54, que establece la exención de responsabilidad para el caso de que se hubiese transportado hasta la frontera española a un extranjero que presentase sin demora solicitud de asilo y la misma se hubiese admitido a trámite. No obstante, si posteriormente la solicitud de asilo se deniega, la infracción no puede recobrar efectividad, al tratarse de la denegación de un acto completamente ajeno a la voluntad del transportista. Debemos tener en cuenta que en el término *transportista* se ha de incluir no sólo a quien realiza el transporte de personas con carácter profesional, como se establece en el *Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen*, sino también a quien conduce o patronea las embarcaciones, pues unos y otros vienen obligados a comprobar el título que portan los viajeros extranjeros para entrar en España –como así se exige en el artículo 16 del *Reglamento 557/2011*-. Estos sujetos también tienen la obligación de “remitir a las autoridades españolas encargadas del control de entrada la información relativa a los pasajeros que vayan a ser trasladados, ya sea por vía aérea, marítima o terrestre, y con independencia de que el transporte sea en tránsito o con destino a España”. Obligación que se dispone, igualmente, en los artículos 11.3 y 4 del *Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes*, el artículo 66 de la *Ley Orgánica 4/2000* y la Disposición Adicional Tercera de la *Ley Orgánica 12/1995, de Represión del Contrabando*. Además, todas estas obligaciones están amparadas por la *Directiva 2004/82/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004, que se refiere a la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas*. En ella se reconocen, además de sanciones pecuniarias, sanciones de otra índole como sería permitir a los Estados que adoptasen o mantuviesen contra ellos la inmovilización, incautación y decomiso¹⁵ del medio de transporte o la suspensión provisional o retirada de su autorización de explotación –sanción (especial) que también se reconoce en nuestra *Ley Orgánica 4/2000*-.

DE LOS TRIPULANTES

Cabe desarrollar el apartado relativo a los tripulantes teniendo en cuenta dos posibles posiciones. De un lado, considerando que los ciudadanos extranjeros hallados a bordo del buque están siendo trasladados de un país no comunitario –recordemos, Mauritania-a territorio comunitario de forma clandestina y, de otro lado, considerando que además de estar siendo trasladados, fuesen estos ciudadanos extranjeros –junto con los

¹² “El incumplimiento de las obligaciones previstas para los transportistas en el artículo 66, apartados 1 y 2.”

¹³ “El transporte de extranjeros por vía aérea, marítima o terrestre, hasta el territorio español, por los sujetos responsables del transporte, sin que hubieran comprobado la validez y vigencia, tanto de los pasaportes, títulos de viaje o documentos de identidad pertinentes, como, en su caso, del correspondiente visado, de los que habrán de ser titulares los citados extranjeros.”

¹⁴ “No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, no se considerará infracción a la presente Ley el hecho de transportar hasta la frontera española a un extranjero que, habiendo presentado sin demora su solicitud de protección internacional, ésta le sea admitida a trámite, de conformidad con lo establecido en la Ley 12/2009, de 30 de octubre reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.”

¹⁵ Esta opción se recoge asimismo en el artículo 55.5 de la *Ley Orgánica 4/2000*.

nacionales españoles, en su caso- los que conformasen la dotación del buque. En el primero de los supuestos, podría entenderse que están siendo víctimas de un tráfico ilícito de inmigrantes, conducta tipificada en el artículo 318 *bis* del *Código Penal*—si bien con matices: pues los ciudadanos daneses y los de Burkina Faso no se entenderían sujetos pasivos del mismo-. Dependiendo de las circunstancias concretas que acaeciesen en el supuesto, habría de atenderse a su tipo básico o a su tipo cualificado, pues son varias las personas que están siendo desplazadas pero la dimensión colectiva del bien jurídico determina la existencia de un único delito (Sentencia del Tribunal Supremo 19 de enero de 2006). En la segunda hipótesis, el patrón del buque manifiesta que todos ellos están realizando actividades laborales a bordo y si esto pudiese finalmente probarse, también podría imputarse un presunto delito del 312 del *Código Penal*, del “tráfico ilegal de mano de obra”, en concreto su apartado 2, inciso 2º. Ahora bien, para que esta conducta típica fuese aplicable habrían de concurrir determinados requisitos que, por lo que veremos a continuación, hacen esta postura difícilmente sostenible.

CONTRA LOS DERECHOS DE LOS CIUDADANOS EXTRANJEROS

Con posterioridad a la publicación del *Código Penal* de 1995, la *Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social*, introdujo un nuevo Título, el Título XV *bis* -con la rúbrica “Delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros”-, que contiene un único precepto, el artículo 318 *bis*. El castigo de los delitos que se contienen en este precepto pretende evitar el tráfico ilegal de personas, tanto desde España, como en tránsito o con destino a España. Su estructura es la de una norma penal en blanco, pues la legalidad o ilegalidad de dicho tráfico se determina extramuros del *Código Penal*, principalmente en la propia *Ley Orgánica 4/2000*, que regula los derechos y libertades de los extranjeros en España con bastantes restricciones. Y así, aunque el bien jurídico protegido parece ser a primera vista, según reza la rúbrica del nuevo Título, los derechos de los extranjeros, éstos cuando son objeto del tráfico ilegal, quedan prácticamente sin derechos y tienen que contar con una inmediata expulsión del territorio nacional por vía administrativa. Y es entonces, en este contexto, donde se inscribe el delito del artículo 318 *bis* que pretende sancionar conductas especialmente intolerables para el bien jurídico protegido, el propio *status* jurídico del extranjero, o sea, los derechos y libertades reconocidos a éstos por el Ordenamiento jurídico español.¹⁶ A ello hay que añadir, según ha apuntado un sector doctrinal y recoge expresamente la Exposición de Motivos de la *Ley Orgánica 5/2010*, los intereses del Estado en el control de los flujos migratorios¹⁷.

¹⁶ Ahora bien, hay que aclarar que, al igual que sucede en los delitos contra los derechos de los trabajadores, el legislador no protege tampoco aquí los bienes jurídicos individuales del extranjero, sino los derechos que les reconoce el Ordenamiento jurídico en la medida en que representan un colectivo específico de ciudadanos. Se trata, pues, de un interés supra-individual perteneciente a la categoría de los intereses difusos. Por tanto, desde el punto de vista de los bienes individuales, que son los que legitiman la intervención del Derecho penal, es un delito de peligro abstracto.

Por lo demás, un sector doctrinal venía matizando que en esa “condición jurídica de extranjero” habría que entender englobado el bien jurídico de la dignidad humana, sobre todo tras el notable endurecimiento de las penas llevado a cabo por la LO 11/2003. Con todo, hay que tener en cuenta que, a la vista de la reforma realizada por la LO 5/2010, el bien jurídico de la dignidad y la libertad de las personas objeto de trata se tutela directa e inmediatamente a través del nuevo delito del art. 177 *bis*, que, en su caso, entrará en concurso de delitos con el art. 318. *Bis*.

¹⁷ Y ahí radica precisamente la diferencia esencial con el nuevo delito del art. 177 *bis*, en el que prevalece la tutela de la dignidad y la libertad de los sujetos pasivos que sufren la trata de seres humanos, mientras

El tipo penal que analizamos es un delito de mera actividad que se consume por la realización de los actos de promover, favorecer o facilitar el tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas “desde, en tránsito, o con destino a España”. La conducta se describe, por tanto, de forma progresiva: promoción, que equivale a provocación, incitación o procurar su consecución; favorecimiento, integrado por cualquier acción de ayuda o apoyo al tráfico ilegal; y facilitar, que viene constituida por la remoción de obstáculos o prestación de medios para hacer posible el tráfico y que, en el fondo, no es más que una modalidad de favorecimiento. Podríamos decir, que cualquier acción prestada al inicio o durante el desarrollo del ciclo emigratorio o inmigratorio y que auxilie a su realización en condiciones de ilegalidad está incluida en la conducta típica. Por tanto, como consecuencia del abanico de actividades que el tipo penal admite, basta con que se promueva, favorezca o facilite por cualquier medio la inmigración clandestina para que se consuma el delito¹⁸. Ello implica que sea irrelevante que los inmigrantes lleguen a acceder a la península o islas o no se concluya por causa de la intervención de la policía judicial –como es el caso- o por razón del naufragio (Sentencia del Tribunal Supremo de 31 de enero de 2008, RJ 2008,1721)¹⁹. Así se explica según multitud de autores que no quepa ni la tentativa ni la complicidad: personalmente comparto esta opinión pues al ser una conducta tan grave, debe castigarse del mismo modo -y no de forma atenuada-, su simple intento de comisión o la actividad que desarrollan los personajes “secundarios” en el tráfico.

Centrándonos en las características propias de este tipo delictivo, el sujeto activo puede ser cualquiera y el sujeto pasivo del delito puede ser también cualquier persona (en los casos de tráfico ilegal desde España puede ser también un español, siempre y cuando la conducta se realice con destino a un país fuera de la Unión Europea). Además, a diferencia de lo que sucede en los delitos previstos en los artículos 312.1 y 313, el 318 *bis* no exige la cualidad de trabajador. (Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de noviembre 2005). De lo expuesto, resulta ilógico que los ciudadanos daneses estén siendo víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes, pues el destino del trayecto -se entiende- es un país de la Unión Europea, espacio donde los ciudadanos comunitarios ostentan el derecho de libre circulación, entrada y residencia, pues así se desarrolla en el *Real Decreto 240/2007, de 16 de febrero*. Además, los ciudadanos daneses portan consigo en el momento de la detención su respectiva documentación, y ésta resultaría suficiente para entrar en territorio español de forma legal.

A la conducta típica del 318 *bis* se le reconoce un tipo básico y varios tipos cualificados (apartados 2 a 4). Estos últimos suponen aplicar las penas del tipo básico en su mitad superior. Tras la modificación llevada a cabo por la *Ley Orgánica 11/2003*, el

que la inmigración clandestina tipificada en el art. 318 bis tiene siempre carácter transnacional, predominando el referido interés colectivo.

¹⁸ Lo que comporta que es suficiente la participación del infractor en alguna de las múltiples tareas que convergen para llevar a cabo la acción y cumplir la previsión normativa, por lo que pueden incluirse conductas tales como la financiación de la operación, la actuación como intermediario, transportista, piloto de embarcación, facilitación de dicha operación, etc.

¹⁹ Todo ello de conformidad con la Directiva 2002/90/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2002, encargada de definir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia de inmigrantes irregulares. Esta Directiva dispone en su artículo segundo que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para velar por que las sanciones contempladas en el art. 1 se impongan, asimismo, a cualquier persona que: a) sea instigadora de alguna de las infracciones mencionadas en las letras a) o b) del apartado 1 del art. 1 o b) sea cómplice en alguna de esas infracciones o c) intente cometer alguna de esas infracciones. Es decir, se busca castigar a cualquier sujeto interviniente en el tráfico, independientemente de su grado de intervención.

tipo del apartado segundo aglutina elementos agravatorios de muy variada naturaleza, basados en criterios diferentes, que van desde el móvil de lucro, pasando por circunstancias que incrementan el desvalor de acción y el desvalor de resultado, hasta recoger incluso una agravación basada en el peligro concreto para la vida, la salud o la integridad de las personas. La reforma realizada por la *Ley Orgánica 5/2010* introdujo la novedad de castigar con mayor pena todavía el supuesto de que “la víctima fuera menor de edad o incapaz”: en tales casos las penas serán superiores en grado. No obstante, con independencia de que dos de los ciudadanos hallados a bordo –Burkina Faso- viajen con sus padres y sean menores de edad, este supuesto no sería aplicable de conformidad con el artículo 54 de la *Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social*, pues no se considerará una infracción el hecho de transportar a un extranjero hasta la frontera cuando éste presente de inmediato solicitud de protección internacional y la misma sea admitida a trámite – ello es objeto de estudio en el *Informe II*-. Por tanto, y como ya he comentado anteriormente, los ciudadanos africanos no serían sujetos pasivos de esta conducta típica. El apartado tercero recoge la citada cualificación por la condición de funcionario o autoridad del sujeto activo. No obstante, no es suficiente con esa mera condición, puesto que el sujeto ha de prevalerse de ella para la realización del hecho delictivo. Y el apartado cuarto incluye una agravación aplicable a todos los tipos anteriores, “cuando el culpable perteneciere a una organización o asociación incluso de carácter transitorio, que se dedicase a la realización de tales actividades” -con penalidad superior todavía para los “jefes, administradores o encargados”-, agravación conocida ya en otras figuras delictivas más antiguas. Este apartado sería el aplicable en caso de que entendiésemos que es una banda organizada la que lleva a cabo la trama de tráfico ilícito de migrantes, sin embargo carecemos de datos suficientes que permitan afirmar con rotundidad y de forma tajante que la conducta delictiva es llevada a cabo, efectivamente, por una banda organizada.

DEL TRÁFICO ILEGAL DE MANO DE OBRA

Conviene recordar que el patrón del buque manifiesta que todos los sujetos están realizando actividades laborales a bordo y que, por tanto, son parte de la tripulación. Es evidente que a bordo del buque habría de existir un conjunto de sujetos que conformasen la dotación del mismo, pues sin ella no sería posible la correcta dirección, operaciones de maniobra y servicios del buque. La definición legal de la dotación se encuentra recogida en el artículo 648 del *Código de Comercio* y conviene subrayar que ésta incluye todo el personal navegante que presta servicios en el buque –de Capitán a paje- y no sólo los de carácter naval en sentido estricto. Pues bien, si finalmente resultase probado que eran los ciudadanos extranjeros los que se encargaban de la realización de actividades laborales a bordo del buque, no sólo estaríamos conociendo de un delito del 318 *bis*, sino también –en su caso- de un delito del 312 del *Código Penal*, que castiga el tráfico ilegal de mano de obra; en concreto, la conducta típica sería la definida en el inciso 2º del apartado 2 del citado precepto²⁰.

El problema de este precepto es que, en punto al resultado material del tipo, hay que aclarar que debe ser interpretado en el sentido de exigir que la conducta del empleador

²⁰ [...] quienes empleen a súbditos extranjeros sin permiso de trabajo en condiciones que perjudiquen, supriman o restrinjan los derechos que tuviesen reconocidos por disposiciones legales, convenios colectivos o contrato individual.

suponga un quebranto de las condiciones mínimas de trabajo establecidas en la legislación laboral. Y lo contradictorio es que frente a la jurisprudencia tradicionalmente mayoritaria, que, siguiendo la tesis de un sector doctrinal había venido entendiendo erróneamente que el resultado material del tipo se produce por el simple hecho de la contratación de un súbdito extranjero sin permiso de trabajo -y a la vista de que es la propia normativa laboral y de extranjería la que ya perjudica, suprime o restringe algunos de los derechos de los trabajadores extranjeros sin permiso, frente a los que reconoce a los nacionales y extranjeros con permiso-, muchos autores consideran que la simple conducta de emplear a un extranjero sin permiso de trabajo constituye únicamente una infracción administrativa muy grave prevista en el art. 54.1 d) de la *Ley Orgánica 4/2000*, salvo que dicha conducta pudiese ser subsumida en otro tipo penal.

En conclusión, el resultado típico requiere inexcusablemente no sólo contratar a un extranjero sin permiso de trabajo, sino además imponerle una condición ilegal perjudicial, y ello es lo que hace difícilmente sostenible la aplicación de esta conducta típica, pues carecemos de datos que permitan afirmar este extremo con rotundidad. En efecto, es aquí donde entraría en juego el orden Social, y por ello, el art. 3.2²¹ del *Texto Refundido de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social* establece, que cuando exista concurrencia entre el orden social y el penal, no hay posibilidad de castigar de forma plural ambas conductas por existir identidad de sujeto, de hecho y de fundamento, pues se vulneraría el principio constitucional “non bis in idem”, reconocido en el artículo 25 de la *Constitución*.

²¹ “En los supuestos en que las infracciones pudieran ser constitutivas de ilícito penal, la Administración pasará el tanto de culpa al órgano judicial competente o al Ministerio Fiscal y se abstendrá de seguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no dicte sentencia firme o resolución que ponga fin al procedimiento o mientras el Ministerio Fiscal no comunique la improcedencia de iniciar o proseguir actuaciones”.

CONCLUSIONES

PRIMERO.- La jurisdicción para conocer de la causa le correspondería a España y podría establecerse la misma a través de varias vías: en primer lugar, en relación a la posible comisión de actividades ilícitas de contrabando a bordo del buque, habría de atenderse al artículo 23.1 de la *Ley Orgánica del Poder Judicial*, que atribuye la competencia para conocer de los delitos y faltas cometidos en territorio español o a bordo de buques o aeronaves españoles a España. En desarrollo de tal precepto, el legislador español ha dictado el artículo 546 de la *Ley de Enjuiciamiento Criminal*, que permite al Juez conocedor de la causa decretar la entrada y registro de los edificios y lugares públicos –entendiendo por tales los buques mercantes nacionales, de conformidad con los artículos 547.3 y 554 del mismo texto legal- sea cual sea el territorio en que se hallen, cuando existan fundadas sospechas de que en su interior se encuentran los sujetos o instrumentos responsables de la conducta delictiva. En segundo lugar, en atención al delito de tráfico ilícito de inmigrantes, el artículo 15.2 de la *Convención de Nueva York* faculta a los Estados parte para conocer de los delitos de tráfico ilegal o inmigración clandestina, aun cuando se cometan fuera de su territorio. El cauce procesal de este precepto se encuentra en la norma de competencia judicial internacional dispuesta en el artículo 23.4.d) de la *Ley Orgánica del Poder Judicial*, modificado por *Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo*. De acuerdo con tal reforma, el precepto 23.4.d) queda redactado de tal forma que la jurisdicción en este supuesto concreto le correspondería a nuestros Tribunales, pues la conducta que se está llevando a cabo es susceptible de ser tipificada por nuestra normativa como un delito “contra los derechos de los ciudadanos extranjeros” (artículo 318 *bis* del *Código Penal*), siempre que exista una previa interposición de querrela por los agraviados o el Ministerio Fiscal.

SEGUNDO.- En cuanto a la cuestión de si la competencia para conocer del asunto le corresponde a la Guardia Civil o a otro tipo de autoridad española, según lo dispuesto en la *Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado*, a la Guardia Civil le corresponde ejercer sus funciones dentro del territorio nacional y mar territorial, por lo que en principio no estaría entre sus competencias la inspección del buque y detención de sus tripulantes en el caso presente, al estar situado más allá de las doce millas, donde España ostenta su soberanía de forma exclusiva. No obstante, podría conocer igualmente de esta causa de conformidad con el artículo 11 de la *Ley Orgánica 2/1986* y demás normativa citada en el desarrollo del Informe, en cuanto así lo requiera su eficacia de actuación o por mandato judicial o fiscal, siempre y cuando remitiese con carácter inmediato el Informe de sus actuaciones a la autoridad competente, esto es, la Dirección Adjunta de Aduanas, de acuerdo con la Agencia Tributaria y con el artículo 16 de la *Ley Orgánica 12/1995*.

TERCERO.- La cantidad de tabaco incautada no supera los límites pecuniarios para ser considerado delito de contrabando, de acuerdo con el artículo segundo de la *Ley Orgánica 12/1995*. Se trata, entonces, de una infracción aduanera recogida en el artículo 11 de este mismo texto legal, que se remite igualmente a su artículo segundo en cuanto describe y tasa las distintas conductas constitutivas de delito o infracción. El supuesto que es objeto de estudio sería susceptible de quedar encuadrado en la letra b) de este segundo precepto, pues el artículo 4 del *Real Decreto 1199/1999, de 9 de julio* exige, para la introducción definitiva o importación de tabaco a España, contar con una

declaración responsable a presentar ante el Comisionado para el Mercado de Tabacos y se desconoce si se posee la misma, pero al no mencionarse, se entiende se carece de ella.

CUARTO.- A efectos de equiparar -en sentido figurado- a los sujetos hallados a bordo del buque como “carga” del mismo -siempre que no resultase probada la realización de actividades laborales por su parte y teniendo, por tanto, la consideración de pasajeros- habría que entenderse incumplida por el transportista la obligación que se describe tanto en normativa comunitaria como propiamente interna. En la *Ley Orgánica 4/2000* la infracción a la que se está haciendo referencia se tipifica en el artículo 54.2, letras a) y b). Igualmente, la exigencia se recoge en el artículo 11.3 y 4 del *Protocolo contra el tráfico ilícito de inmigrantes, la Directiva 2004/82/CE*, el artículo 66 de la *Ley Orgánica 4/2000* y la Disposición Adicional Tercera de la *Ley Orgánica 12/1995*. Toda esta normativa se refiere a la obligación que corresponde al transportista -siempre que este no forme parte del tráfico ilícito, pues en caso contrario se vulneraría el principio de “non bis in idem”- de cerciorarse de que los sujetos que van a ser objeto de traslado de un Estado a otro, porten consigo la documentación necesaria para posibilitar la entrada en dicho territorio, así como de comunicar al Estado requirente la identidad de los sujetos que vayan a dirigirse hacia él, e incluso la obligación de hacerse cargo de los sujetos a los que se les deniegue la entrada en el Estado de destino.

QUINTO.- Los ciudadanos procedentes de Perú y Filipinas hallados a bordo del buque están siendo víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes, conducta tipificada en el artículo 318 *bis* del *Código Penal*. A este delito se le reconoce un tipo básico y varios tipos cualificados -que se enumeran en los apartados 2 a 4 del citado precepto-. En cuanto a la calificación del tipo, podría entenderse que se encuentra amparo en sus apartados segundo y cuarto pero tras el desarrollo del Informe se concluye que no es así; pues, independientemente de que se hallen a bordo del buque dos menores de edad (Alina y Laima, procedentes de Burkina Faso), el artículo 54 de la *Ley Orgánica 4/2000* no considera infracción el hecho de transportar hasta la frontera a sujetos que presenten de inmediato solicitud de protección internacional y ésta sea admitida, como así sucede -en principio- y veremos en el *Informe II*. De otro lado, se puede entender que la trama de tráfico ilícito de inmigrantes es llevada a cabo por una banda organizada -como así sucede habitualmente-, en cuyo caso la calificación del tipo lo encuentro en su apartado cuarto, que se refiere efectivamente a este supuesto.

SEXTO.- Por el contrario, los ciudadanos comunitarios procedentes de Dinamarca y los de Burkina Faso no podrían ser víctimas de dicho tráfico. En el primero de los supuestos por ser ciudadanos de la Unión Europea y ser el destino del trayecto un Estado comunitario, territorio sobre el que dichos sujetos ostentan los derechos de libre circulación, entrada y residencia, de conformidad con el *Reglamento 240/2007*. En el segundo de los supuestos, porque el apartado tercero del artículo 54 de la *Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social* no considera infracción el hecho de transportar hasta la frontera a sujetos que presenten de inmediato solicitud de asilo y la misma sea admitida a trámite, como es el caso de los ciudadanos africanos y se desarrolla en el *Informe II*.

SÉPTIMO.- Como se analiza en el Desarrollo del Informe, es evidente que a bordo del buque habría de existir un conjunto de sujetos que conformasen la dotación del mismo, pues sin ella no sería posible la correcta dirección, maniobras y servicios de aquél. Es por ello que -si partimos de la consideración de que, además de estar siendo trasladados,

estos ciudadanos extranjeros estuviesen realizando a bordo del buque actividades laborales a título de empleados-, podría aplicarse un delito de tráfico ilegal de mano de obra, tipificado en el artículo 312.2.2º del *Código Penal*. Todo ello en caso de que se les estuviese imponiendo una condición ilegal perjudicial y esto es, efectivamente, lo que hace difícilmente sostenible la postura, pues, en principio, es la propia legislación laboral y de extranjería, la que ya perjudica, suprime o restringe los derechos de los trabajadores extranjeros sin permiso frente a los de los nacionales o extranjeros con permiso. No obstante, si fuese aplicable dicho delito, de conformidad con el artículo 3.2 de la *Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social*, no cabría aplicar igualmente infracciones y sanciones de este orden jurisdiccional, al existir identidad de sujeto, objeto y fundamento e incurrir, por ello, en una vulneración del principio constitucional “*non bis in idem*”, el cual se reconoce expresamente en el artículo 25 de nuestra *Constitución*.

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS NORMATIVOS:

- Ley Orgánica 13/2007, de 19 de noviembre, para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas.
- Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, Nueva York el 15 de noviembre de 2000.
- Ley Orgánica del Poder Judicial.
- Ley Orgánica 12/1995, de Represión del Contrabando.
- Portal de la Agencia Tributaria
- Real Decreto 1199/1999, de 9 de julio, por el que se desarrolla la Ley 13/1998, de 4 de Mayo, de Ordenación del mercado de tabacos y normativa tributaria, y se regula el Estatuto concesional de la red de expendurías de tabaco y timbre.
- Ley Orgánica de Extranjería.
- Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes.
- Código Penal
- Directiva 2004/81/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004. Expedición de un permiso de residencia a nacionales de terceros países que sean víctimas de la trata de seres humanos y hayan sido objeto de una acción de ayuda a la inmigración ilegal, que cooperen con las autoridades competentes.
- Reglamento (CE) 539/2001 del Consejo, de 15 de Marzo de 2001. Lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de dicha obligación.
- Directiva 2004/82/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004 referente a la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas.

LIBROS DE TEXTO Y MANUALES:

- *Derecho Penal. Parte Especial*. Editorial Tirant Lo Blanch – Francisco Muñoz Conde.
- *Derecho Penal. Parte Especial*. Editorial Tirant Lo Blanch – Tomás S. Vivés Antón, Enrique Orts Berenguer, Juan Carlos Carbonell Mateu, José Luis González Cussac, Carlos Martínez-Buján Pérez.
- *Extranjería. Consejo General del Poder Judicial* – José Félix Méndez Canseco.

II. SOBRE LA CONCESIÓN O DENEGACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE ASILO

- I. INTRODUCCIÓN**
- II. MATERIALES Y MÉTODOS**
- III. DESARROLLO DEL INFORME**
 - DE LOS CIUDADANOS DANESES**
 - DE LOS CIUDADANOS PERUANOS**
 - DE LOS CIUDADANOS FILIPINOS**
 - DE LOS CIUDADANOS AFRICANOS**
- IV. CONCLUSIONES**

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El 30 de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptan a cincuenta millas de las costas gallegas el buque *Pobre Mitrofán*, con pabellón español, procedente de Mauritania, que llevaba un cargamento de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A*, y del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando. Durante la inspección del barco, los agentes incautan 2000 cajetillas de tabaco y detienen a todos los miembros de la tripulación, entre los que se encuentran seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas, todos ellos sin contrato de trabajo y sin documentación acreditativa de la identidad ni la nacionalidad, salvo el caso de los ciudadanos españoles y daneses.

A la llegada al puerto de Burela, los nacionales españoles son puestos a disposición de la autoridad judicial, mientras que el resto de la tripulación es entregada a la Policía, presentando acto seguido solicitud de asilo, alegando haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes. Entre los detenidos, la Sra. Amina y el Sr. Thomas declaran estar casados, ser vecinos de Uagadugú (Burkina Faso) y estar huyendo con sus hijas menores de edad (Laina y Alima). Ambos solicitan el asilo alegando haber huido de su país por temor a que sus hijas sufriesen la mutilación genital en su pueblo natal.

MATERIALES Y MÉTODOS

Primeramente procede detenerse en el estudio de la situación en que se encontraban los ciudadanos extranjeros que se disponían a entrar en territorio español de forma ilícita. Para ello me baso en la *Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social* y su Reglamento de desarrollo, aprobado por *Real Decreto 557/2011, de 20 de abril*. También me detengo en la imposibilidad de llevar a cabo el procedimiento de expulsión o devolución inmediata con respecto a aquellos sujetos, como consecuencia de la inminente presentación por parte de éstos de la solicitud de asilo, que impediría dicha ejecución hasta que se produjese su inadmisión a trámite o se resolviese sobre la misma, de conformidad con el mismo texto legal previamente citado así como la *Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y la protección subsidiaria* y su Reglamento de desarrollo, aprobado por *Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero*.

A continuación procedo a analizar y resolver acerca de la concesión o denegación de cada una de las solicitudes, distinguiendo entre la nacionalidad de los distintos sujetos que la formulan: en los cuatro supuestos me baso en la *Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y la protección subsidiaria* y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por *Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero*. Y concretamente, para el estudio de la solicitud presentada por los ciudadanos daneses, me baso en el *Real Decreto 240/2007, de 16 de febrero, sobre entrada, libre circulación y residencia en España de ciudadanos de los Estados Miembros de la Unión Europea y de otros*

Estados Parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. Para el estudio de la solicitud de asilo de los ciudadanos peruanos me baso, además de en los textos previamente mencionados, en la *Directiva 2005/85/CE del Consejo* y en la *Constitución de la República del Perú de 1993*. Para el estudio de la solicitud de asilo presentada por los ciudadanos filipinos, procedo nuevamente al estudio de los anteriores textos normativos, así como al del artículo 27 de la *Directiva 2005/85/CE del Consejo*, para cuyo cumplimiento encuentro amparo en la *Constitución de la República de Filipinas de 1987* y el *procedimiento ratificado por dicho país el 6 de noviembre de 2012*. Y, finalmente, para el estudio de la solicitud de asilo presentada por los ciudadanos de Burkina Faso, me baso nuevamente en los textos referidos, así como en la *Constitución de Burkina Faso de 2 de junio de 1991*, en la *Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer* y en la *Convención sobre los derechos del niño*.

DESARROLLO DEL INFORME

A bordo del buque se hallaron dieciocho sujetos, de los cuales doce presentaron solicitud de asilo inmediatamente después de ser entregados al Cuerpo Nacional de Policía: de entre ellos, cuatro eran ciudadanos comunitarios procedentes de Dinamarca, dos de Perú, dos de Filipinas y cuatro de Burkina Faso. Para proceder al desarrollo del presente Informe distinguiré entre la nacionalidad de cada uno de los sujetos, pues las resoluciones que adopte serán distintas.

Todas aquellas exigencias del ámbito de extranjería -esto es, la necesidad de entrar en territorio español provisto de pasaporte o documento de viaje y visado-, no será de aplicación a los extranjeros que soliciten acogerse al derecho de asilo en el momento de su entrada en España, cuando reúnan los requisitos exigidos para que sea posible su concesión. Y ello de conformidad con el artículo 25.3²² de la *Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social* y el artículo 17.2²³ de la *Ley 12/2009, reguladora del derecho de asilo y la protección subsidiaria*. De su articulado se deduce que la entrada ilegal en territorio español no podrá ser sancionada (en su caso, con la expulsión o devolución a su país de origen) cuando la persona reúna los requisitos para ser beneficiaria de la protección internacional. En cualquier caso, solicitada la protección internacional, el procedimiento de expulsión o devolución “no podrá llevarse a cabo hasta que se haya producido la inadmisión a trámite de dicha petición (artículo 58.4 de la *Ley Orgánica 4/2000*) o se resuelva sobre su solicitud” (artículo 19 de la *Ley 12/2009*). Ello mismo se recoge en el artículo 11 del *Reglamento 203/1995*, que al respecto establece “toda solicitud de asilo presentada en territorio español supondrá la autorización de permanencia provisional en España, cualquiera que sea la situación jurídica del solicitante según la legislación de

²² Lo dispuesto en los párrafos anteriores no será de aplicación a los extranjeros que soliciten acogerse al derecho de asilo en el momento de su entrada en España, cuya concesión se regirá por lo dispuesto en su normativa específica

²³ [...] la entrada ilegal en territorio español no podrá ser sancionada cuando haya sido realizada por persona que reúna los requisitos para ser beneficiaria de la protección internacional prevista en esta Ley.

extranjería o la documentación de que disponga, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14 del presente Reglamento y de los supuestos de inadmisión a trámite previstos en el Capítulo II”.

La Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria, surge catorce años después de la única modificación por Ley 9/1994, de 19 de mayo de la Ley 5/1984, de 26 de marzo, como consecuencia del transcurso del paso del tiempo y del surgimiento de la nueva normativa comunitaria desarrollada en el marco de una política común en materia de asilo e inmigración. El derecho de asilo aparece definido en diversa normativa internacional, a saber: Declaración Internacional de derechos humanos (1948)²⁴, Convención Americana sobre derechos humanos (1969)²⁵ y en la Declaración Americana sobre derechos y deberes del hombre (1948)²⁶. La protección concedida con el derecho de asilo y la protección subsidiaria consiste, de acuerdo con el artículo 3 de la Ley 12/2009, en la “no devolución ni expulsión de las personas a quienes se les haya reconocido, así como en la adopción de las medidas contempladas en el artículo 36 de la Ley y en las normas que lo desarrollen, en la normativa de la Unión Europea y en los Convenios Internacionales ratificados por España”.

A continuación, procedo a desarrollar y resolver separadamente cada una de las solicitudes que se mencionan en la Introducción, distinguiendo entre las distintas nacionalidades de los sujetos que las presentan.

DE LOS CIUDADANOS DANESES

A bordo del buque se encuentran cuatro ciudadanos daneses, que portaban en el momento de su detención su respectiva documentación. Debido a su condición de ciudadanos comunitarios, estos sujetos podrían entrar en territorio español sin necesidad de presentar ningún título o cédula de viaje adicional, pues, de acuerdo con el artículo 4 del Reglamento 240/2007, bastaría con la presentación del pasaporte en el puerto fronterizo para que la entrada de los sujetos comunitarios en España se efectuase de forma lícita. Ello es así porque al pertenecer a un país de la Unión Europea gozan del derecho de libre entrada, circulación y residencia en todo el territorio comunitario. Además, al hallarse a bordo de un buque mercante, portador de mercancías que debería descargar en un puerto habilitado (esto es, puerto fronterizo a los efectos de Extranjería –el Puerto de Burela es una Capitanía Marítima-), cumplirían los requisitos exigidos para permanecer en España por un período no superior a tres meses –sin necesidad de inscribirse en ningún Registro- e, incluso, se les reconocería a todos los efectos el derecho de desarrollar en territorio español una actividad laboral, tanto por cuenta

²⁴ Artículo 14: 1. En caso de persecución, toda persona tiene derecho a buscar asilo, y a disfrutar de él, en cualquier país. 2. Este derecho no podrá ser invocado contra una acción judicial realmente originada por delitos comunes o por actos opuestos a los propósitos y principios de las Naciones Unidas.

²⁵ Artículo 22 - Derecho de Circulación y de Residencia: 7. Toda persona tiene el derecho de buscar y recibir asilo en territorio extranjero en caso de persecución por delitos políticos o comunes conexos con los políticos y de acuerdo con la legislación de cada Estado y los convenios internacionales.

²⁶ Toda persona tiene el derecho de buscar y recibir asilo en territorio extranjero, en caso de persecución que no sea motivada por delitos de derecho común y de acuerdo con la legislación de cada país y con los convenios internacionales.

propia como por cuenta ajena (artículo 3 del *Reglamento 240/2007*). Es interesante señalar que, en caso de querer extender la permanencia en nuestro país más allá de los tres meses concedidos para turismo, bastaría con la Inscripción en el Registro Central de Extranjeros –donde habría de acreditar determinados requisitos-.

En cuanto a la solicitud de asilo que presentan, señala el artículo 20 de la *Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria*, que no se admitirá a trámite la solicitud presentada dentro del territorio español “cuando la persona solicitante sea nacional de un Estado miembro de la Unión Europea”. Y además, a lo largo de todo el articulado de la citada Ley, se reitera en diversas ocasiones que la protección constituida por el derecho de asilo o la protección subsidiaria se dispensará a las personas nacionales de países no comunitarios y a las apátridas y, por tanto, la situación de los ciudadanos daneses no estaría cubierta por dicha normativa. No obstante, la no admisión a trámite de la solicitud no determinará - como en el caso de los ciudadanos peruanos o filipinos- el retorno, la devolución, la expulsión o la salida obligatoria del territorio español, pues su situación se contempla en el artículo 37²⁷ de la Ley como una excepción a la regla, al establecer “que no se procederá a la devolución, expulsión [...] cuando la persona interesada reúna los requisitos para permanecer en España en situación de estancia o residencia”. Y así es, al portar consigo, como ya se ha indicado, su pasaporte o documento de identidad y ser esta la única documentación exigida para que la entrada en territorio español se efectúe de forma lícita.

DE LOS CIUDADANOS PERUANOS

Los artículos 20 y 21 de la *Ley 12/2009, de 30 de octubre*, prescriben que no serán admitidas a trámite las solicitudes formuladas en un puesto fronterizo dentro del territorio español, cuando la persona solicitante no reúna los requisitos necesarios para entrar en España y “proceda de un tercer país seguro”. Por tal se entiende los descritos en el artículo 27 de la *Directiva 2005/85/CE*, a que se hace mención en el artículo 20.d) de la *Ley 12/2009*²⁸-. Este sería el caso de los ciudadanos peruanos, pues carecen de la documentación necesaria para entrar en territorio español –a saber, de conformidad con el artículo 25 de la *Ley Orgánica 4/2000*, pasaporte o documentación acreditativa de la nacionalidad e identidad y visado (pues así lo exige el *Reglamento (CE) 539/2001 del*

²⁷ Artículo 37: La no admisión a trámite o la denegación de las solicitudes de protección internacional determinarán, según corresponda, el retorno, la devolución, la expulsión, la salida obligatoria del territorio español o el traslado al territorio del Estado responsable del examen de la solicitud de asilo de las personas que lo solicitaron, salvo que, de acuerdo con la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, y su normativa de desarrollo, se dé alguno de los siguientes supuestos: a) que la persona interesada reúna los requisitos para permanecer en España en situación de estancia o residencia; b) que se autorice su estancia o residencia en España por razones humanitarias determinadas en la normativa vigente.

²⁸ Artículo 20.d): cuando la persona solicitante proceda de un tercer país seguro, de conformidad con lo establecido en el artículo 27 de la Directiva 2005/85/CE²⁸ del Consejo, y en su caso con la lista que sea elaborada por la Unión Europea, donde, atendiendo a sus circunstancias particulares, reciba un trato en el que su vida, su integridad y su libertad no estén amenazadas por razón de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un grupo social u opinión política, se respete el principio de no devolución, así como la prohibición de expulsión en caso de violación del derecho a no ser sometido a torturas ni a tratos crueles, inhumanos o degradantes, exista la posibilidad de solicitar el estatuto de refugiado, y en caso de ser refugiado, a recibir protección con arreglo a la Convención de Ginebra [...].”

*Consejo, de 15 de Marzo de 2001*²⁹ respecto a estos países)-, presentan en el momento de su detención solicitud de asilo y proceden de un tercer país considerado seguro.

Al respecto, la *Constitución* de este Estado establece que “la República del Perú es democrática, social, independiente y soberana” y, además, que “son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, y promover el bienestar general -que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación-” (artículos 43 y 44). La *Constitución Política del Perú* reconoce en su Título I, Capítulo I, “De los derechos fundamentales de la persona”, así como en los artículos 36 y 37³⁰, pertenecientes al Capítulo III, rubricado “De los derechos políticos y de los deberes”, todos los derechos a que se hacen mención en el artículo 27.1 de la citada Directiva que se exigen para poder otorgar a un país la consideración de “seguro”. Con respecto a estos últimos artículos, en caso de ostentar la condición de refugiado, ésta se regirá, efectivamente, por la *Convención de Ginebra*, pues Perú ratificó dicho texto internacional en el año 1964.

En definitiva, la resolución de inadmisión a trámite deberá ser notificada a estos ciudadanos interesados en el plazo máximo de cuatro días desde su presentación, al formularse en un puesto fronterizo. No obstante, contempla este mismo artículo – artículo 21 de la *Ley*- la posibilidad de que los ciudadanos peruanos presenten una petición de reexamen contra la resolución de inadmisión a trámite de la solicitud, que – en su caso- suspendería los efectos de aquélla.

Finalmente, dice el artículo 37 de la *Ley* que la no admisión a trámite o la denegación de las solicitudes de protección internacional, determinarán, según corresponda, “el retorno, la devolución, la expulsión, la salida obligatoria del territorio español o el traslado al territorio del Estado responsable del examen de la solicitud de asilo que presentaron”: Del mismo modo, el artículo 31 del Reglamento establece que “la notificación de la denegación de la solicitud de asilo irá acompañada de la salida obligatoria del extranjero, en el plazo que se indique, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa de extranjería vigente”. Por tanto, si estos sujetos lograsen permanecer en España serían extranjeros “sin papeles”, no residentes o en situación irregular. Ello es así porque carecerían del permiso de residencia (exigencia recogida en el artículo 30 bis de la *Ley Orgánica 4/2000*) y –en su caso- de autorización administrativa para trabajar.

Como última *ratio*, es importante señalar que si finalmente se aplicase el delito del 312.2.2.º del *Código Penal*, -al que se hace mención en el *Informe I*- podría concederse a estos sujetos una autorización de residencia temporal por razones humanitarias, pues esta es una de las prescripciones recogidas en el artículo 126 del *Reglamento 557/2011*, pero como ya hemos visto esta postura es difícil de sostener, pues dicha conducta exige la imposición de condiciones que supriman, restrinjan o perjudiquen al trabajador

²⁹ Reglamento (CE) 539/2001 del Consejo, de 15 de Marzo de 2001, que contiene una Lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y una lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de dicha obligación.

³⁰ - Artículo 36: El Estado reconoce el asilo político. Acepta la calificación del asilado que otorga el gobierno asilante. En caso de expulsión, no se entrega al asilado al país cuyo gobierno lo persigue. Artículo 37: La extradición sólo se concede por el Poder Ejecutivo previo informe de la Corte Suprema, en cumplimiento de la ley y de los tratados, y según el principio de reciprocidad. No se concede extradición si se considera que ha sido solicitada con el fin de perseguir o castigar por motivo de religión, nacionalidad, opinión o raza. Quedan excluidos de la extradición los perseguidos por delitos políticos o por hechos conexos con ellos. No se consideran tales el genocidio ni el magnicidio ni el terrorismo.

extranjero y es la misma normativa de extranjería y laboral española la que ya suprime los derechos de estos ciudadanos cuando están en situación irregular, frente a los derechos que se reconocen a los trabajadores extranjeros en situación regular o a los nacionales españoles.

DE LOS CIUDADANOS FILIPINOS

Del mismo modo que en el apartado anterior, los ciudadanos filipinos carecen de la documentación requerida para entrar en territorio español de forma lícita³¹ y presentan solicitud de asilo al tiempo de ser entregados al Cuerpo Nacional de Policía. Por ello, se procede al estudio de la normativa legal de la República de Filipinas, en relación al cumplimiento de las exigencias recogidas en el artículo 27 de la *Directiva 2005/85/CE* para su consideración como “país seguro” y consiguiente inadmisión a trámite de dicha petición.

La *Constitución de Filipinas de 1987* dispone que este país es un Estado democrático y republicano, que la soberanía reside en el pueblo y que toda la autoridad del Estado emana de sus ciudadanos. Las exigencias recogidas en el primer apartado del artículo 27 de la *Directiva 2005/85/CE* encontrarían amparo en las secciones de esta norma suprema referidas a “Declaración de derechos” y a “Derechos humanos”. No obstante, con respecto a las exigencias indicadas en el resto de apartados del citado precepto, -esto es, no devolución, prohibición de expulsión y posibilidad de solicitar el estatuto de refugiado- es importante señalar que el texto constitucional no se refiere al Estatuto de los Refugiados en ningún momento, pues a pesar de que Filipinas ha sido el primer país en la región Asia-Pacífico en establecer un procedimiento para la protección de las personas refugiadas y apátridas, lo ha hecho mediante *procedimiento en el año 2012*, y de ahí que no se mencione nada al respecto en su norma suprema –que data de 1987-. El procedimiento al que me refiero rige desde el 6 de noviembre de 2012 y constituye un paso importante para asegurar que Filipinas cumpla con las obligaciones asumidas en virtud de la *Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954*, ratificada el año anterior. Filipinas es el primer Estado miembro de la ASEAN (Asociación de Naciones de Asia Sudoriental) que se adhiere a este instrumento. Sobre la base de lo expuesto, puede concluirse que Filipinas tiene la consideración de país seguro –al cumplir las exigencias recogidas en el artículo 27 de la *Directiva 2005/85/CE*- y, consecuentemente, del mismo modo que en el apartado anterior, se procedería a la inadmisión a trámite de dicha petición. Esta resolución habría de comunicarse a los interesados en los cuatro días siguientes a la formulación de la petición –artículo 21- y la misma tendría como consecuencia “el retorno, la devolución, la expulsión, la salida obligatoria del territorio español o el traslado al territorio del Estado responsable del examen de la solicitud de asilo que presentaron” -artículo 37-.

Como ya he comentado en el apartado que precede, el artículo 31 del Reglamento determina que la denegación de la solicitud de asilo irá acompañada de la salida obligatoria del extranjero, por lo que, en caso de que los sujetos lograsen permanecer en España, lo harían a título de extranjeros “sin papeles”, no residentes o en situación

³¹ Al respecto, artículo 25 de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, que enumera: el pasaporte o documento de identidad y el visado -de conformidad con el Reglamento (CE) 539/2001 del Consejo, de 15 de Marzo de 2001-.

irregular, al carecer de permiso de residencia y –en su caso- de autorización administrativa para trabajar.

No obstante, hemos de tener en cuenta que el buque *Pobre Mitrofán* se intercepta el 30 de diciembre de 2013 y que un mes antes a esta fecha Filipinas sufría el segundo tifón más devastador de la historia –Haiyán/Yolanda-, dejando tras de sí más de diez mil víctimas. El mismo artículo 37 al que me refería previamente, dispone que no se procederá a la devolución, expulsión, retorno o salida obligatoria del territorio español de aquellos sujetos a los que “se autorice su estancia o residencia en España por razones humanitarias determinadas en la normativa vigente”. En este sentido, los artículos 36 y 126 del *Reglamento 557/2011*, habilitan al sujeto a la estancia y residencia temporal, respectivamente, en aquellos supuestos excepcionales en que existan motivos humanitarios. El artículo 126 da motivos tasados para la concesión de dicha autorización –entre los cuales podríamos encuadrar el presente supuesto para el caso de que fuese aplicable el delito del artículo 312.2.2º del *Código Penal*-, pero el artículo 36 autoriza la estancia en territorio español por un máximo de tres meses en un período de seis a los extranjeros que hubieran entrado en España con documentación defectuosa o sin documentación, cuando existan motivos humanitarios, de interés público u obligaciones internacionales -pudiendo entenderse que el retorno al país de origen de estos sujetos para la obtención del correspondiente visado podría suponer un peligro para su seguridad-. En este sentido, la jurisprudencia del Tribunal Supremo más reciente ha establecido que a la hora de resolver sobre la autorización de permanencia en España por razones humanitarias ha de tomarse en consideración la situación realmente existente en el país de origen en el momento en que se dicta la resolución judicial. Y así, con similares palabras, distintas sentencias de este Tribunal se han pronunciado sobre la correcta actuación del tribunal de la instancia en dicho sentido –Sentencias del Tribunal Supremo de 21 de mayo de 2012, de 23 de mayo de 2012, de 22 de junio de 2012 y de 29 de junio de 2012-. Finalmente, de conformidad con el artículo 36 de la Ley y 31.3 del Reglamento, correspondería al titular del Ministerio del Interior o del Ministerio de Trabajo e Inmigración, a propuesta de la Comisión Interministerial de Asilo y Refugio, decretar la referida autorización.

DE LOS CIUDADANOS AFRICANOS

En el presente supuesto, como ya se ha mencionado en la Introducción del Informe, son cuatro ciudadanos de Burkina Faso los que presentan solicitud de asilo. Concretamente, dos padres que viajan con sus dos hijas menores de edad –Alina y Laima- y que alegan estar huyendo de su pueblo natal por miedo a que éstas sufriesen la ablación genital.

El informe del Secretario General de las Naciones Unidas titulado “Guía general para la aplicación de la Declaración del Milenio” advierte que, “cuando los derechos humanos fundamentales no están protegidos, los Estados y sus ciudadanos tienen más posibilidades de sufrir situaciones de conflicto, de pobreza y de injusticia”. También indica que “las prácticas tradicionales peligrosas, como la mutilación genital femenina, siguen siendo formas comunes de malos tratos”.

La mutilación genital femenina³² es una violación fundamental de los derechos de las niñas y las mujeres tal como se describen en numerosas convenciones internacionales, entre ellas la Convención sobre los Derechos del Niño³³ y la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer³⁴. Es una actividad discriminatoria que viola el derecho a la igualdad de oportunidades en la vida; el derecho al nivel más elevado de salud; el derecho a la libertad contra todas las formas de violencia física y mental, lesiones o abuso; el derecho a la protección contra las todas las formas de prácticas tradicionales perjudiciales para la salud de los niños, las niñas y las mujeres; el derecho a tomar decisiones sobre la reproducción libres de discriminación, coerción y violencia; así como el derecho a la libertad contra los prejuicios y todas las demás prácticas que estén basadas en la idea de inferioridad o superioridad, o bien de los géneros o en funciones estereotipadas de los hombres y las mujeres.

Por su parte, el *Protocolo de Maputo*, un instrumento legal regional que prohíbe explícitamente la mutilación genital femenina, ya ha sido firmado por 49 países –y ratificado por 31- de los 53 que conforman la Unión Africana. Entró en vigor el 25 de noviembre de 2005 y un mes después, cien parlamentarios africanos adoptaron la novedosa “Declaración de Dakar”, donde se resalta la importancia de la participación de la comunidad y se hace hincapié en los cambios legislativos que se requieren para que deje de practicarse esta costumbre. El 20 de diciembre de 2012, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó una resolución unánime, prohibiendo la práctica de la mutilación genital femenina. Esta resolución insta a los 194 países a condenar todas las prácticas dañinas que afecten a las mujeres y a las niñas, en especial las mutilaciones genitales femeninas, a tomar todas las medidas necesarias, inclusive el hacer cumplir las leyes y llevar a cabo campañas de concientización y asignar suficientes recursos para proteger a las mujeres y a las niñas de esta forma de violencia. No obstante, Burkina Faso, al igual que otros países (firmantes) tales como Mali, Costa de Marfil, Gambia, Senegal o Sudán son ejemplos de países donde, aún hoy, más del 90% de las mujeres son víctimas de esta mutilación. Tanto es así, que incluso la *Constitución de Burkina Faso* se refiere a la protección de la integridad psíquica y a la prohibición y persecución

³² Un informe de Unicef relativo a la mutación genital femenina establece que ésta se practica por diferentes razones:

- psicosexual: para disminuir el deseo sexual en la mujer, mantener la castidad y la virginidad antes del matrimonio y la fidelidad durante el matrimonio, y aumentar el placer sexual del hombre;
- sociológica: como forma de identificación con la herencia cultural, la iniciación de las niñas a la edad adulta, la integración social y la preservación de la cohesión social;
- higiénica y estética: en algunas sociedades, se considera que los genitales externos de la mujer son poco limpios y antiestéticos, y por tanto se eliminan para promover la higiene y proporcionar un atractivo estético;
- religiosa: la mutilación genital femenina se practica en varias comunidades bajo la creencia equivocada de que lo exigen ciertas religiones;
- de otro tipo: para mejorar la fecundidad y promover la supervivencia infantil.

³³ Artículo 24.3: Los Estados Partes adoptarán todas las medidas eficaces y apropiadas posibles para abolir todas las prácticas tradicionales que sean perjudiciales para la salud de los niños.

³⁴ Artículo 5: Los Estados Partes tomarán todas las medidas apropiadas para: Modificar los patrones socioculturales de conducta de hombres y mujeres, con miras a alcanzar la eliminación de los prejuicio y las prácticas consuetudinarias y de cualquier otra índole que estén basados en la idea de la inferioridad o superioridad de cualquiera de los sexos o en funciones estereotipadas de hombres y mujeres.

de toda forma de tortura psíquica o moral en su artículo segundo³⁵, sin referirse en ningún precepto a la protección de la integridad física.

Pues bien, al consistir en una violación grave de los derechos fundamentales, este supuesto sería encuadrable en el artículo 6 de la *Ley 12/2009, de 30 de octubre*, específicamente rubricado “actos de persecución”. El apartado segundo de este mismo precepto exige que estos actos de persecución revistan alguna de las modalidades allí dispuestas y, en lo que se refiere a la mutilación genital, ésta podría encontrar amparo en sus apartados a)³⁶ y f)³⁷. El procedimiento para el reconocimiento de la protección internacional se regula en el Título II de la *Ley* y en el Capítulo III del *Reglamento* y al respecto resulta obligado señalar que, como ya he mencionado anteriormente, la entrada ilegal en territorio español en el presente supuesto no podrá ser sancionada, pues las personas que solicitan dicha protección reúnen –en principio- los requisitos para ser beneficiarios de la misma. Además, presentan la solicitud en el mismo momento de su detención y por tanto dentro del mes siguiente a aquel en que se produce la indicada entrada -artículo 17.2 de la *Ley* y 7 del *Reglamento*-. Por otro lado, del Capítulo II del presente Título, rubricado “De la tramitación de las solicitudes”, se deduce que la tramitación de la presente solicitud de asilo puede hacerse, bien mediante procedimiento ordinario -regulado en el artículo 24-, o bien mediante tramitación urgente -artículo 25, cuando se entienda que la solicitud parece manifiestamente fundada-. Finalmente, de acuerdo con los artículos 24 y 26 de la *Ley* bastará con que aparezcan indicios suficientes de persecución o de daños graves para que el Ministerio de Interior resuelva favorablemente la solicitud y en el presente supuesto es desgraciadamente evidente que, a pesar de la reciente firma y ratificación de diversos textos internacionales que persiguen y penalizan dicha práctica, la amenaza de mutilación o excisión genital de niñas en Burkina Faso todavía es latente. Es cierto que en este país UNICEF contribuye a asegurar la promulgación de leyes que penalicen la mutilación genital femenina -con penas de prisión que van de 6 meses a 10 años, y multas de hasta 1.800 dólares-, pero como ya he comentado, esto no parece ser suficiente, pues aun hoy el 90% de las mujeres del país sufren dicho maltrato. Además, en este caso se tendrá en cuenta la situación específica de las personas solicitantes de protección internacional -a las que se les conferirá un tratamiento diferenciado- por encontrarse en situación de vulnerabilidad al ser menores de edad -artículo 46 y 47 de la *Ley*-.

Finalmente, establece el artículo 36 de la *Ley*, que la concesión del derecho de asilo implicará el reconocimiento de los derechos establecidos en la *Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados*, en la normativa vigente en materia de extranjería e inmigración, así como en la normativa de la Unión Europea y a continuación enumera diversos efectos que derivan de la mentada concesión, que son objeto de análisis en el *Informe III*.

³⁵ La protection de la vie, la sûreté, et l'intégrité physique sont garanties. Sont interdits et punis par la loi, l'esclavage, les pratiques esclavagistes, les traitements inhumains et cruels, dégradants et humiliants, la torture physique ou morale, les sévices et les mauvais traitements infligés aux enfants et toutes les formes d'avilissement de l'Homme .

³⁶ Actos de violencia física o psíquica, incluidos los actos de violencia sexual.

³⁷ Actos de naturaleza sexual que afecten a adultos o a niños.

CONCLUSIONES

PRIMERO.- Los ciudadanos daneses no podrían acogerse al derecho de asilo en España por expresa mención en la *Ley 12/2009* –en concreto de conformidad con la letra f) de su artículo 20- dada su condición de ciudadanos comunitarios y su inherente derecho a la libre circulación, entrada y residencia en todo el territorio de la Unión. Además, se repite en numerosas ocasiones a lo largo de todo el articulado que el derecho de asilo, refugio o protección subsidiaria solo se concederá a las personas nacionales de terceros estados y apátridas, no encontrándose, por tanto, la situación de los ciudadanos daneses dentro de la cobertura de dicha protección. No obstante, la no admisión a trámite de dicha solicitud no determinará la expulsión, devolución, retorno o salida obligatoria del territorio español de estos ciudadanos, pues, de acuerdo con la *Ley 4/2000* –o, más concretamente, con el *Reglamento 240/2007*- estos sujetos cumplen los requisitos exigidos para permanecer en España en situación de estancia.

SEGUNDO.- Los ciudadanos peruanos tampoco podrían acogerse al derecho de asilo, pues la República del Perú es considerada un tercer país seguro, de conformidad con la definición otorgada al respecto en el artículo 27 de la *Directiva 2005/85/CE del Consejo*, cuyo tenor encuentra amparo en la Constitución de dicho país. En este sentido, los artículos 20 y 21 de la *Ley 12/2009* disponen que no se admitirán a trámite aquellas solicitudes de asilo que se presenten en territorio español –concretamente en un puerto fronterizo en caso de no cumplirse los requisitos necesarios para entrar en territorio nacional- cuando la persona solicitante proceda, efectivamente, de un tercer “país (considerado) seguro”. La resolución de denegación habrá de comunicarse a los interesados en un plazo máximo de cuatro días desde su presentación, cabiendo contra la misma una petición de reexamen. Esta resolución de denegación o inadmisión a trámite determinará, según corresponda, el retorno, la devolución, la expulsión o la salida obligatoria del territorio nacional de dichos solicitantes. Consecuentemente, si estos sujetos lograsen permanecer en España lo harían a título de extranjeros “sin papeles”, no residentes o en situación irregular, al carecer de permiso de residencia (exigencia recogida en el artículo 30 *bis* de la *Ley Orgánica 4/2000*) y –en su caso- de autorización administrativa para trabajar.

TERCERO.- La República de Filipinas también tiene la consideración de país seguro, de conformidad con la definición que se aporta en el artículo 27 de la *Directiva 2005/85/CE del Consejo*, pues tanto su norma suprema –*Constitución de 1987*- como diversos *procedimientos* ratificados por dicho país recogen las exigencias a que se hacen mención en dicho precepto para tal consideración. Filipinas fue el primer país de la región Asia-Pacífico en proteger los derechos enunciados en la *Convención del Estatuto de los Refugiados*, y así lo hace desde el 6 de noviembre de 2012: De ahí que no sea posible identificar en la *Constitución* todas las exigencias que se recogen en la referida Directiva, debiéndose acudir a normativa extra-constitucional posterior a aquélla en que la misma fue fechada. Como ocurre en el caso de los ciudadanos peruanos, la resolución de inadmisión a trámite de la petición habrá de ser comunicada dentro de los cuatro días siguientes a su formulación, contra la que podrán interponer recurso de reexamen –que, en su caso, deje sin efecto aquélla-. Por último, el artículo 37 de la *Ley 12/2009* dispone que la inadmisión a trámite de la petición traerá consigo la devolución, retorno, expulsión o salida obligatoria del territorio español de los solicitantes y el artículo 31

del *Reglamento* establece que la denegación de la solicitud irá acompañada de la salida obligatoria del extranjero. Sin embargo, en el presente supuesto resulta obligado señalar que, un mes antes de la detención del buque que es objeto de estudio, Filipinas sufrió el segundo tifón más devastador de la historia dejando tras de sí más de diez mil víctimas. Ello –basándose en la situación en que se encuentre el país en el momento de dictar resolución judicial, y entendiéndose que volver al país de origen para obtener el correspondiente visado puede suponer a estos sujetos un peligro para su seguridad– podría dar lugar a la concesión, por parte del titular del Ministerio del Interior o del Ministerio de Trabajo e Inmigración, a propuesta de la Comisión Interministerial de Asilo y Refugio, de una autorización de estancia o de residencia temporal en caso de considerarse la existencia de motivos humanitarios –artículo 36 y 126 de *la Ley* y 31.3 del Reglamento–.

CUARTO.- En estos dos últimos supuestos –Perú y Filipinas– de acuerdo con el artículo 126 del *Reglamento 557/2011*, en caso de aplicarse al supuesto que es objeto de estudio la conducta tipificada en el artículo 312.2.2º del *Código Penal* –lo cual se desarrolla en el *Informe I-*, a los sujetos peruanos y filipinos se les podría conceder una autorización de residencia temporal por razones humanitarias, siempre que hubiese recaído resolución judicial finalizadora del procedimiento en que se establezca la condición de víctimas de tal delito. Ya se ha comentado previamente que esta postura es difícil de sostener, pues dicha conducta delictiva exige la imposición, al trabajador extranjero, de condiciones que supriman, restrinjan o perjudiquen al mismo; y es la propia normativa de extranjería y laboral española la que ya suprime, restringe y perjudica a los trabajadores extranjeros en situación irregular, frente a los derechos que se reconocen a los que están en situación regular o a los nacionales españoles.

QUINTO.- A los ciudadanos de Burkina Faso sí se les concedería la protección internacional, pues en este país –a pesar de la reciente firma y ratificación de diversos textos internacionales que persiguen y penalizan esta práctica– más del 90% de las mujeres sufren todavía la mutilación o ablación genital a la que se refieren para fundar su solicitud de asilo. Esta práctica tradicional supone una violación de los derechos fundamentales y así se recoge en diversa normativa internacional, a la que hago mención en el desarrollo del Informe. Como se dispone en el artículo 26 de la *Ley 12/2009*, basta con que aparezcan indicios suficientes de persecución o daños graves para que se resuelva favorablemente la solicitud, y es así como sucede en el presente supuesto. La concesión del derecho de asilo implicará el reconocimiento de los derechos establecidos en la *Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados*, en la normativa vigente de extranjería e inmigración, así como en la normativa de la Unión Europea. En esta misma línea, es importante señalar, a efectos de los Informes que prosiguen, que a los ciudadanos africanos les será expedida autorización de residencia y trabajo permanente, así como documentos de identidad y acceso a las prestaciones sociales que correspondan.

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS NORMATIVOS:

- Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.
- Reglamento 240/2007, de 16 de febrero, sobre entrada, libre circulación y residencia en España de ciudadanos de los Estados miembros de la Unión Europea y de otros Estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.
- Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.
- Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados.
- Directiva 2005/85/CE del Consejo.
- Constitución de la República del Perú de 1993.
- Constitución de la República de Filipinas de 1987.
- Procedimiento ratificado por Filipinas el 6 de noviembre de 2012.
- Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer.
- Convención sobre los derechos del niño.
- Crónica de la jurisprudencia del Tribunal Supremo por el portal CENDOJ del Consejo General del Poder Judicial.

LIBROS DE TEXTO Y MANUALES:

- *Guía jurídica de extranjería, asilo y ciudadanía de la Unión. 4ª Edición.* Editorial Comares – María Luisa Trinidad García, José Manuel Robres Almécija y José Blás Fuentes Mañas.
- *Extranjeros en España. Régimen Jurídico.* Editorial Laborum – Cristina Sánchez-Rodas Navarro.

**III. SOBRE LA SOLICITUD DE PRESTACIONES DE
SEGURIDAD SOCIAL Y EL ACTA DE INFRACCIONES
LABORALES**

I. INTRODUCCIÓN

II. MATERIALES Y MÉTODOS

III. DESARROLLO DEL INFORME

DE LAS INFRACCIONES EN EL ÁMBITO DE EXTRANJERÍA

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES EN EL ORDEN SOCIAL

DE LAS PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL

IV. CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El 30 de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptaban a cincuenta millas de las costas gallegas el buque *Pobre Mitrofán*, de pabellón español y procedente de Mauritania. El buque llevaba un cargamento de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A* y se sospechaba que realizaba actividades de contrabando. Durante la Inspección del buque incautaron 2000 cajetillas de tabaco y detuvieron a todos los sujetos que se hallaban a bordo, de distintas nacionalidades, y carentes tanto de documentación (salvo el caso de los ciudadanos españoles y daneses) como de contrato de trabajo.

A la llegada al puerto de Burela, los ciudadanos españoles fueron puestos a disposición judicial, mientras que los ciudadanos extranjeros se entregaron a la Policía, y presentaron de inmediato solicitud de asilo por haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes. Los ciudadanos de Burkina Faso, el Sr. Thomas y la Sra. Amina declararon estar casados y estar huyendo con sus dos hijas menores de edad (Laina y Alima). Además del asilo solicitaron la prestación familiar de Seguridad Social por hijos menores así como la prestación por desempleo. El patrón del buque, el Sr. Gutiérrez, negó tales alegaciones y declaró que todos los detenidos eran tripulantes del barco y por tanto, que todos realizaban distintas actividades laborales a bordo.

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social levantó un acta por infracciones laborales.

MATERIALES Y MÉTODOS

Para el desarrollo del presente Informe parto de la hipótesis de que los sujetos hallados a bordo del buque –ya fuesen los ciudadanos extranjeros o los nacionales españoles- estuviesen realizando actividades laborales a bordo del mismo a título de empleados.

Primeramente procedo a analizar la situación inherente a cada uno de los sujetos detenidos a bordo, distinguiendo entre sus distintas nacionalidades y teniendo en cuenta la concesión o denegación de la solicitud de asilo que presentan al ser puestos a disposición del Cuerpo Nacional de Policía (que ha sido objeto de estudio en el *Informe II*). Para ello me baso en la *Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social*, en su Reglamento de desarrollo, el *Real Decreto 557/2011, de 20 de abril*, en el *Reglamento (CE) 539/2001 del Consejo, de 15 de Marzo de 2001 que contiene una lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y una lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de dicho requisito* y en la *Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la*

protección subsidiaria. Una vez determinada la situación inherente a cada uno de estos sujetos, enumero las distintas infracciones que serían aplicables en el ámbito de extranjería, las cuales se recogen en la *Ley Orgánica 4/2000*, previamente mentada.

Seguidamente identifiqué las infracciones laborales que serían de aplicación y que se disponen en el Acta de Infracciones Laborales que levanta la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, para el caso de que los ciudadanos hallados a bordo –ya sean los nacionales españoles o los extranjeros- estuviesen trabajando a bordo del buque, de conformidad con *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* y 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 respectivas Actas de Infracciones Laborales se adjuntan como **DOCUMENTO I y II**.

A continuación determino si los ciudadanos de Burkina Faso tendrían derecho a las prestaciones sociales que exigen y, para ello, tomo en consideración lo dispuesto en el Informe que precede, de cuyo tenor se extrae que los ciudadanos de dicho país se acogerían al derecho de asilo que solicitan. Para dicho estudio, me baso en la *Ley General de la Seguridad Social, cuyo Texto Refundido fue aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio*, así como en la jurisprudencia del Tribunal Supremo al respecto -esto es, sentencias de la Sala General de 18 de marzo (RJ 2008,2065) y de 12 de noviembre de 2008 (RJ 2008,5970)-, en la *Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria*, en la *Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados*, en la *Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria*, así como en los *Convenios ratificados por España con las Repúblicas de Filipinas y Perú*, para el caso de que fuesen ciudadanos de estos Estados los que solicitasen dichas prestaciones. Se adjunta como **DOCUMENTO III** el tríptico informativo de la prestación social que les podría ser concedida así como el impreso de solicitud para posibilitar su trámite.

DESARROLLO DEL INFORME

Cabe comenzar la exposición analizando la situación inherente a cada uno de los extranjeros³⁸ detenidos, distinguiéndolos por su nacionalidad y por la concesión o denegación del derecho de asilo que solicitan (que ha sido objeto de estudio en el *Informe* precedente).

En primer lugar, los ciudadanos daneses -a quienes no se admite a trámite su solicitud de asilo, por su condición de ciudadanos comunitarios y su inherente derecho a la libre circulación, entrada y residencia en todo el territorio de la Unión- se rigen por una normativa distinta al resto de los ciudadanos que son objeto de estudio. Los ciudadanos daneses se rigen por el *Reglamento 240/2007, de 16 de febrero, sobre entrada, libre circulación y residencia en España de ciudadanos de los estados*

³⁸ Artículo 1.1 de la *Ley Orgánica 4/2000*, de 11 de enero: Se consideran extranjeros, a los efectos de la aplicación de la presente Ley, a los que carezcan de la nacionalidad española.

miembros de la Unión Europea y de otros estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. De su articulado se extrae que “la entrada en territorio español de un ciudadano de la Unión se efectuará con el pasaporte o documento de identidad válido y en vigor y en el que conste la nacionalidad del titular”. Al respecto, los ciudadanos daneses portan consigo en el momento de la detención su respectiva documentación y por ello, no sería necesario ningún título ni cédula de viaje adicional para que su entrada en territorio nacional se efectuase de forma lícita. Además de ello, de acuerdo con el principio de libre circulación de trabajadores, el artículo 3 del *Real Decreto 240/2007* faculta a estos ciudadanos a realizar cualquier actividad tanto por cuenta propia como por cuenta ajena en territorio español, cuando hubiesen solicitado su inscripción en el Registro Central de Extranjeros para residir por tiempo superior a estos 90 días³⁹.

En segundo lugar, los ciudadanos peruanos –a quienes no se concede la protección internacional por proceder de un tercer país considerado seguro- precisan, para entrar en territorio español por un puesto habilitado al efecto, hallarse provistos del pasaporte o documento de viaje que acredite su identidad, además de un visado, de conformidad con el *Reglamento (CE) 539/2001 del Consejo, de 15 de Marzo de 2001*. Al formalizar al tiempo de su puesta a disposición al Cuerpo Nacional de Policía, su solicitud de asilo, estos ciudadanos no podrían ser devueltos, expulsados u obligados a salir de territorio español hasta que se resolviese sobre su solicitud. Una vez inadmitida a trámite la misma de conformidad con el artículo 20 de la *Ley 12/2009*, se procedería a su inmediata expulsión en aplicación del artículo 31.1 del *Reglamento 203/2005*. Y en el caso de que lograsen permanecer en España lo harían a título de extranjeros “sin papeles”, no residentes o en situación irregular, al carecer de permiso de residencia – exigencia recogida en el artículo 30 bis de la *Ley Orgánica 4/2000-* y autorización administrativa de trabajo.

Lo mismo sucede con los ciudadanos filipinos, pues tampoco se les podría conceder protección internacional al proceder de un tercer país considerado seguro. Sin embargo, podría concedérseles –por el titular del Ministerio de Interior o de Trabajo e Inmigración a propuesta de la Comisión Interministerial de Asilo y Refugio- una autorización de estancia o residencia temporal en caso de considerarse la existencia de motivos humanitarios, al haberse producido un mes antes a la detención del buque, el segundo tifón –Haiyán/Yolanda- más devastador de la historia en su país de origen, que dejaba tras de sí más de diez mil víctimas. Por ello, en caso de considerarse un peligro para su seguridad tener que retornar a su país de origen para obtener el correspondiente visado, sería competencia de estas autoridades la concesión de una autorización de residencia temporal por razones excepcionales.

Por último, la entrada en territorio español de los ciudadanos procedentes de Burkina Faso no podría ser sancionada, pues dichos sujetos reúnen los requisitos para ser beneficiarios de la protección internacional (artículo 17 de la *Ley 12/2009*). Estos ciudadanos podrían acogerse a dicha protección y ello implicaría que les fuesen reconocidos los efectos a que se refiere el artículo 36 de la *Ley 12/2009*, que desarrollaré posteriormente.

³⁹ Para ello, no será suficiente con ser ciudadano europeo o de alguno de los países parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, sino que se deberá acreditar alguna de las siguientes situaciones: ser un trabajador por cuenta propia o ajena en España; disponer de medios económicos suficientes para sí mismo y para sus familiares; ser estudiante en un Centro público o privado en España; contar con un seguro de enfermedad y poseer recursos económicos suficientes para sí y su familia; o ser un miembro de la familiar que acompaña o se reúne con un ciudadano de la Unión u otro Estado parte del Acuerdo.

DE LAS INFRACCIONES EN EL ÁMBITO DE EXTRANJERÍA

Se procede a la enumeración de las distintas infracciones en el ámbito de extranjería que serían aplicables al supuesto en cuestión, las cuales se encuentran tipificadas en los artículos 52 a 54 de la *Ley Orgánica 4/2000*, que acarrearán las sanciones dispuestas en los artículos 55 y 57 del mismo texto legal, que van desde una multa pecuniaria hasta la expulsión del territorio español.

En primer lugar, si no pudiese probarse que los sujetos hallados a bordo del buque realizaban en el mismo actividades laborales a título de empleados, considerándose por tanto, pasajeros del mismo, las infracciones que podrían ser aplicables serían las dispuestas en el artículo 54 en sus letras a) y b). Ello ya es objeto de desarrollo en el *Informe I*, al equiparar –en sentido figurado- a los pasajeros como “carga” del buque.

En segundo lugar, si se considerase que los sujetos realizaban a bordo del buque distintas actividades laborales, las infracciones que serían aplicables serían las dispuestas en los artículos 53.1.b) –calificada como grave- y 54.1.d) –muy grave-. Ambas deben ser sancionadas de acuerdo con el procedimiento para la imposición de sanciones por infracciones de orden social, como así se dispone en el artículo 55.2 de la *Ley Orgánica 4/2000*⁴⁰, la cual se iniciaría por el Acta de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, correspondiendo su imposición a la Comunidad Autónoma de Galicia. Sin embargo, los extranjeros podrían –en este supuesto- quedar exentos de responsabilidad administrativa y no quedar afectados por la sanción de multa o la expulsión del territorio español –artículos 55.b y 57.1-, en caso de colaborar activamente con los funcionarios policiales, por haber sido víctima de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes, en orden a detener a los autores y cooperadores de dicho tráfico, de conformidad con el artículo 59 de la *Ley Orgánica 4/2000*. Como ya se menciona en el *Informe I*, este precepto está bien orientado, aunque carece de eficacia práctica, entre otras cosas porque el inmigrante ilegal muchas veces no puede identificar o conocer más que a algunos intermediarios o personajes secundarios en el tráfico, y no a los principales responsables. Por tanto, puede considerarse una discriminación para el extranjero que no puede proporcionar esa información por no conocerla. En ese sentido subraya la *Circular 1/2002 de la Fiscalía General del Estado* la importancia que tiene el testimonio de las víctimas como medio para avanzar en la investigación y descubrir posibles redes organizadas, pero que tales víctimas tienen por otra parte la condición de responsables de una infracción administrativa que puede acarrear su devolución, lo que agrava su reticencia a colaborar con aquellas autoridades, que, en definitiva, tramitan su expulsión. Por ello en muchos casos la actividad probatoria se centra en las declaraciones de los acusados y de los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que los han detenido (STS 1312/2002). La *Directiva 2004/81/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004* regula, en este sentido, la expedición de un permiso de residencia (de

⁴⁰ “[...] En los supuestos calificados como infracción leve del artículo 53.c), d) y e), graves del artículo 53.1.b) y 53.2.a) y muy grave del artículo 54.1d) y f), el procedimiento sancionador se iniciará por acta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de acuerdo con lo establecido en el procedimiento sancionador por infracciones del orden social, correspondiendo la imposición de las sanciones a las autoridades referidas en el párrafo anterior.” Debiendo procederse atendiendo al grado de culpabilidad del infractor, daño producido o riesgo derivado de la infracción y transcendencia de ésta, y siempre aplicando el principio de proporcionalidad, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 222.3 del Reglamento 557/2011.

duración limitada) a nacionales de terceros países que sean víctimas de la trata de seres humanos o que hayan sido objeto de una acción de ayuda a la inmigración ilegal.⁴¹

El artículo 53.1.b)⁴² exige para considerar la conducta tipificada como una infracción administrativa, la necesaria concurrencia de determinados requisitos, tales como: estar trabajando en territorio español, ya sea por cuenta propia o ajena, no haber obtenido autorización de trabajo o autorización administrativa previa y no disponer de permiso de residencia⁴³. La Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 1997 (RJ 1997, 1541) considera que procede la aplicación de esta infracción cuando el extranjero lleva a cabo una actividad laboral que no está amparada por permiso previo o autorización administrativa antecedente, aun cuando se encuentre en período de estancia legal, pues ello no le habilita para ejercer trabajo alguno.

La otra infracción que sería aplicable al supuesto en cuestión se tipifica en el artículo 54.1.d)⁴⁴, que debe entenderse conjuntamente con los artículos 36.1 y 4 de la *Ley Orgánica 4/2000*, el cual exige que los empleadores que vengán a contratar a trabajadores extranjeros obtengan previamente autorización administrativa de trabajo, que se concederá conjuntamente con la de residencia. En este sentido, desde el punto de vista práctico existen serias dificultades de prueba de que, en su caso, se trate realmente de trabajadores y que, además, se encuentren en situación de ilegalidad en España. De todos modos, ocupar a trabajadores extranjeros sin estar provistos del correspondiente permiso de trabajo infringe el artículo 7.c) del *Estatuto de los Trabajadores*⁴⁵. Esta infracción está igualmente incorporada tanto a la *Ley Orgánica 4/2000*, como a la *Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social* y puede igualmente concurrir con la conducta tipificada en el artículo 312.2.2º del *Código Penal*, y por ello, en todo caso debe evitarse la duplicidad de sanciones. Al respecto, si pudiese probarse que los sujetos realizaban actividades a bordo del buque, y si finalmente se aplicase el delito tipificado en el art. 312.2.2º del *Código Penal*⁴⁶, habría que tener en cuenta que el art. 3.2⁴⁷ del *Texto Refundido de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social* establece que

⁴¹ La presente Directiva establece un permiso de residencia destinado a las víctimas de la trata de seres humanos o, en el caso de los Estados Miembros que decidan ampliar el alcance de dicha Directiva, a aquellos nacionales de terceros países que hayan sido objeto de una acción de ayuda a la inmigración ilegal, para quienes el permiso de residencia constituye un incentivo suficiente para cooperar con las autoridades competentes, e incluye el mismo tiempo determinadas condiciones para evitar abusos.

⁴² “Encontrarse trabajando en España sin haber obtenido autorización de trabajo o autorización administrativa previa para trabajar, cuando no cuente con autorización de residencia válida”

⁴³ Por lo que si el extranjero tiene autorización de residencia válida (bien de estancia o de residencia temporal, o permiso temporal o permanente de residencia), el hecho de trabajar por cuenta ajena sin haber obtenido los necesarios permisos o autorizaciones de trabajo, no integra la infracción analizada, pues ésta exige que los extranjeros trabajen en España por cuenta propia o ajena sin disponer de autorización de residencia.

⁴⁴ “La contratación de trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo la correspondiente autorización de residencia y trabajo, incurriéndose en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros ocupados, siempre que el hecho no constituya delito.”

⁴⁵ Y al respecto, condenan por esta infracción las Sentencias del Tribunal Supremo de 20 de diciembre de 1991 (RJ 1991,9466), de 4 de mayo de 1992 (RJ 1992, 3482) o de 27 de mayo de 1996 (RJ 1996, 4494).

⁴⁶ [...] quienes empleen a súbditos extranjeros sin permiso de trabajo en condiciones que perjudiquen, supriman o restrinjan los derechos que tuviesen reconocidos por disposiciones legales, convenios colectivos o contrato individual.

⁴⁷ En los supuestos en que las infracciones pudieran ser constitutivas de ilícito penal, la Administración pasará el tanto de culpa al órgano judicial competente o al Ministerio Fiscal y se abstendrá de seguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no dicte sentencia firme o resolución que ponga fin al procedimiento o mientras el Ministerio Fiscal no comunique la improcedencia de iniciar o proseguir actuaciones.

cuando exista concurrencia entre el orden social y el penal no hay posibilidad de castigar de forma plural ambas conductas por existir identidad de sujeto, de hecho y de fundamento. Ello responde al principio constitucional de “*non bis in idem*”, integrado en el artículo 25 de la *Constitución Española* y expresamente establecido en el artículo 133 de la *Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*⁴⁸.

Independientemente de lo expuesto, en cualquiera de los dos casos sería aplicable la infracción dispuesta en el artículo 54.1.b)⁴⁹ –calificada como muy grave– cuando la misma no fuese constitutiva de delito –artículo 318 *bis* del *Código Penal*–. Conviene recordar que el *Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985*, relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes, establece en su artículo 27.1 que las partes contratantes se comprometen a establecer sanciones adecuadas contra cualquier persona que, con fines lucrativos, ayude o intente ayudar a un extranjero a entrar o a permanecer en el territorio de una Parte contratante quebrantando la legislación de la misma sobre entrada y estancia de extranjeros. Esta infracción administrativa, que puede ser cometida tanto por españoles como por extranjeros, plantea algunos problemas de relación con los delitos tipificados en los artículos 313 y 318 del *Código Penal*. En este aspecto se detecta que todos los casos que se puedan encuadrar en la infracción administrativa son constitutivos de delito, por lo que difícilmente puede tener efectividad aquélla, e, incluso, la *Circular de la Fiscalía General del Estado 1/2001, de 19 de febrero*, deja constancia de que en la *Ley Orgánica 4/2000* subsisten algunas coincidencias entre conductas calificadas como infracciones administrativas y conductas tipificadas como delitos en el *Código Penal*. Así se explica que, en la mayoría de los casos, es la propia ley la que resuelve la cuestión y deja patente que se incurrirá en la infracción administrativa “siempre que el hecho no constituya delito” y en los demás casos será necesario tener en cuenta el principio constitucional de “*non bis in idem*”, integrado en el artículo 25 de la *Constitución Española*.

DE LAS INFRACCIONES EN EL ORDEN SOCIAL

Como ya se ha comentado previamente, es evidente que a bordo del buque habría de existir un conjunto de personas que conformasen la dotación del mismo, pues sin ésta, no sería posible la correcta dirección, operaciones de maniobra y servicios del buque. El concepto de dotación se encuentra definido en el artículo 648 del *Código de Comercio* y conviene subrayar que la definición legal incluye todo el personal navegante –de Capitán a paje– que presta servicios en el buque, y no sólo los de carácter naval en sentido estricto. La Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta un Acta por infracciones laborales. La referida Inspección funciona como Policía de la “autoridad laboral” (esto es, de la Administración pública estatal o autonómica, competente en

⁴⁸ Lo sancionado en este caso es, en fin, el comercio y explotación de seres humanos cualquiera que sea el modo de participación en tan execrable tarea, sanción que podrá ser, por tanto, administrativa conforme a la *Ley Orgánica 4/2000*, o penal conforme al nuevo Título XV bis, evitando la conculcación del principio “*non bis in idem*”.

⁴⁹ Inducir, promover, favorecer o facilitar con ánimo de lucro, individualmente o formando parte de una organización, la inmigración clandestina de personas en tránsito o con destino al territorio español o su permanencia en el mismo, siempre que el hecho no constituya delito.

materia laboral) encargada de perseguir las infracciones administrativas laborales y de Seguridad Social que cometa el empresario. Su principal fuente es el *Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social*, cuyo artículo segundo se refiere a los sujetos responsables de las infracciones que pudiesen existir en dicho orden administrativo: por un lado, el “empresario en la relación laboral” (apartado 1), por otro, “los transportistas, agentes, consignatarios, representantes, trabajadores, y en general, las personas físicas o jurídicas que intervengan en operaciones de emigración o movimientos migratorios” (apartado 4) y por último, “los empresarios y trabajadores por cuenta propia respecto de la normativa sobre trabajo de extranjeros” (apartado 5).

En cuanto a las infracciones, el Capítulo II se refiere a las de índole laboral y, a este respecto, resulta indiferente que la dotación esté compuesta por ciudadanos nacionales o por extranjeros, pues, en concreto, el artículo 7.1 reconoce como infracción grave, el “no formalizar por escrito el contrato de trabajo cuando este requisito sea exigible o cuando lo haya solicitado el trabajador”. En este supuesto ninguno de los sujetos hallados a bordo del buque, esto es, 18 ciudadanos tanto nacionales como extranjeros, tenían en su poder en el momento de la inspección del buque contrato de trabajo. Conviene advertir al hilo de la exposición, que la protección del principio general de libertad de forma del referido contrato -establecida en el artículo 8 del *Estatuto de los Trabajadores*- no es óbice para que en determinados supuestos se exija la forma escrita, ya sea por expresa disposición normativa ya sea porque cualquiera de las partes lo solicita en el momento de formalización del contrato de trabajo o durante el transcurso de la relación laboral⁵⁰. En este caso concreto, al hablar de la dotación de un buque, deberíamos referirnos con mayor precisión a contratos de embarco, contratos de enrolamiento o relaciones de embarque. Hace aquí, entonces, acto de presencia la obligación del armador de registrar en la oficina pública de empleo, dentro de los diez días siguientes a su concertación, los contratos que deban celebrarse por escrito o las contrataciones efectuadas, aunque no exista obligación legal de formalizarlas por escrito -artículo 16.1 del *Estatuto de los Trabajadores*-. El artículo 14.1 de la Ley, perteneciente a “infracciones en materia de empleo” se refiere efectivamente a la conducta que determina la existencia de infracción muy grave por “no comunicar a la oficina de empleo las contrataciones realizadas en los supuestos en que estuviere establecida esa obligación”. Esta obligación común de inscripción registral presenta la peculiaridad de efectuarse en el Instituto Social de la Marina, organismo público que desempeña las funciones de registro y de oficina de empleo de la gente del mar. Por su parte, el artículo 44.3 de la *Ley 51/1980, Básica de Empleo*, dispone que toda contratación realizada por las empresas deberá ser comunicada al Instituto Nacional de Empleo (INEM). Desde luego, la doctrina laboralista entiende que la inobservancia del registro conlleva la imposición de una multa al armador pero no afecta a la validez del contrato de embarco, pues su nulidad iría en contra los derechos del trabajador.

El Capítulo III se refiere a las infracciones en materia de Seguridad Social y, al igual que en el párrafo anterior, resulta indiferente que la dotación se componga por ciudadanos nacionales o extranjeros. A este respecto, el artículo 22.2 establece que será infracción grave “no solicitar en tiempo y forma la afiliación inicial o el alta de los trabajadores que ingresen a su servicio, considerándose una infracción por cada uno de los trabajadores afectados”. En este caso la conducta sancionada consiste en la no comunicación en tiempo y forma la afiliación o alta de los trabajadores por cuenta ajena

⁵⁰ Como no hay datos suficientes ni acerca de la tipología del contrato, ni sobre la existencia de la solicitud del mismo por parte de los interesados, se procede a su inclusión a modo de hipótesis.

siempre que haya una ausencia total de cotización, con lo que la Seguridad Social se ve impedida para conocer con precisión datos relevantes que afecten a la gestión del Sistema de Seguridad Social. Por ello, la infracción administrativa tiene por objeto la protección de diversos intereses: de un lado, los derechos de los trabajadores a la Seguridad Social, de otro, el correcto funcionamiento de los actos públicos de encuadramiento en el sistema de la Seguridad Social.

Por último, el Capítulo IV versa sobre las infracciones en materia de emigración, movimientos migratorios y trabajo de extranjeros. La Sección 1ª se refiere a las infracciones en materia de emigración y movimientos migratorios internos, y de acuerdo con el artículo 35.3 sería una infracción grave “el desplazamiento del trabajador al país de acogida sin la documentación necesaria o la retención injustificada por la empresa de dicha documentación”, entendiendo por documentación necesaria, el propio contrato de trabajo u otros relacionados con la entrada o residencia legal en el país de acogida. Por su parte, la Sección 2ª se refiere a las infracciones en materia de permisos de trabajo de extranjeros y en concreto, el artículo 37 –apartados primero y tercero, respectivamente- considera conductas constitutivas de infracción muy grave tanto “los empresarios que utilicen trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo el preceptivo permiso de trabajo, incurriendo en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros que hayan ocupado”-infracción recogida asimismo en el artículo 54.1.d) de la *Ley Orgánica 4/2000*, desarrollada anteriormente-, como la conducta de “las personas físicas o jurídicas que promuevan, medien o amparen el trabajo de los extranjeros en España sin el preceptivo permiso de trabajo”. En el caso de trabajadores por cuenta ajena, la sola falta de permiso de trabajo no constituye un hecho típico, por cuanto la obligación de solicitar permisos en estos casos recae sobre el empresario. La carencia de la correspondiente autorización por parte del empleador, sin perjuicio de las responsabilidades a que dé lugar, no invalidará el contrato respecto de los derechos del trabajador extranjero. Estas infracciones se ven amparadas en la *Directiva 2009/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009*, que regula las normas mínimas sobre las sanciones y medidas aplicables a los empleadores de nacionales de terceros países en situación irregular.⁵¹

Es importante señalar que la Inspección de Trabajo actúa, bien de propia iniciativa, bien por denuncia, teniendo en cuenta que “no se tramitarán denuncias anónimas, las que se refieran a materias cuya vigilancia no corresponde a esta Inspección, las que manifiestamente carezcan de fundamento o resulten inteligibles, ni las que coincidan con asuntos de que conozca un órgano jurisdiccional” (artículo 9.1.f) del *Reglamento aprobado por el Real Decreto 928/1998*). La Inspección de Trabajo levanta cinco tipos principales de actas, a saber: 1) “actas de advertencia y recomendación”⁵²; 2) “actas ordinarias de infracción”⁵³; 3) “actas de infracción por

⁵¹ Esta Directiva impone a estos empleadores sanciones económicas (que se incrementarán según el número de nacionales de un tercer país empleados ilegalmente, así como a hacer frente al pago de los gastos de retorno de los nacionales de un tercer país empleados ilegalmente, en relación con los cuales se lleve a cabo un procedimiento de retorno) u otras medidas, tales como: ser excluidos del derecho a recibir todas o algunas prestaciones, ayudas o subvenciones públicas, ser excluidos de la participación en licitaciones públicas sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro o de servicios, la devolución de alguna o todas las prestaciones, ayudas o subvenciones públicas, o el cierre provisional o definitivo de los establecimientos empleados en la infracción.

⁵² Este tipo de acta se comunicará por escrito o mediante diligencia en el Libro de Visitas, señalando las irregularidades o deficiencias apreciadas con indicación del plazo para su subsanación bajo el correspondiente apercibimiento (art. 11.5 del Reglamento aprobado por Real Decreto 928/1998);

obstrucción”⁵⁴; 4) “actas de infracción con estimación de perjuicios económicos”⁵⁵; 5) “actas de liquidación de cuotas” de seguridad social.⁵⁶ En el caso que nos ocupa, la Inspección realizada sería de oficio, y el acta que el Inspector de Trabajo y Seguridad Social levanta se correspondería con las mentadas anteriormente en segundo lugar, esto es, un acta ordinaria de infracción. Se adjuntan como **DOCUMENTO I y II** las Actas de Inspección de Trabajo y Seguridad Social: la primera de ellas considerando que la dotación del buque se conforma por ciudadanos españoles y la segunda considerando que los ciudadanos no comunitarios son quienes se encargan de la dirección, maniobras y servicios de aquél. Todo ello de haberse celebrado un contrato de arrendamiento de buque entre el Sr. Silvestre-Holmes, en nombre y representación de la empresa que administra, y el propietario del buque *Pobre Mitrofán*, pues en ambas Actas se toma como empresa actuante a *Conservas y Congelados, Sousa-Holstein, S.A.*, en tanto que encargada de la gestión náutica y comercial del mismo. En caso contrario, de haberse dispuesto la dotación por el propietario del buque a título de naviero del mismo, y por tanto de haberse celebrado un contrato de fletamento por viaje, por tiempo o transporte en línea regular, la empresa actuante habría de ser aquél, por corresponderle la mentada función, siendo *Conservas y Congelados* totalmente ajena y desinteresada a aquélla.

DE LAS PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL

A continuación procedo al estudio relativo a la posibilidad de conceder a los ciudadanos de Burkina Faso las prestaciones de Seguridad Social que solicitan –esto es, desempleo y prestación familiar por hijos menores de edad-. Al respecto conviene señalar lo dispuesto en el artículo 3 de la *Ley Orgánica 4/2000*, que dictamina que los extranjeros gozarán en España de los derechos y libertades reconocidos en el Título I de la Constitución y, por tanto, aquí se incluyen, entre otros muchos, los derechos fundamentales, así como el artículo 41 relativo a las prestaciones de Seguridad Social, que a nuestro caso interesa. Si bien es cierto que de la literalidad del artículo no podría identificarse si este derecho se concede a los extranjeros residentes, legalizados o a todos en su conjunto sin distinción entre los regulares e irregulares, ello se concreta a continuación, pues el artículo 14 del mismo texto legal reconoce el derecho a la Seguridad Social a los extranjeros “residentes” en las mismas condiciones que los españoles, así como a los servicios y a las prestaciones sociales (básicas y específicas). No obstante, el apartado tercero reconoce el derecho a los servicios y prestaciones sociales básicas a todos los extranjeros, “cualquiera que sea su situación

⁵³ En las que la Inspección hace constar la infracción o infracciones presuntamente cometidas, con expresión del precepto o preceptos [de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social] vulnerados, y su calificación (art. 14.1.c del Reglamento aprobado por Real Decreto 928/1998);

⁵⁴ Levantadas para reprimir “las acciones u omisiones que perturben, retrasen o impidan el ejercicio de las funciones que, en orden a la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y convenios colectivos tienen encomendadas los Inspectores de Trabajo y Seguridad Social y los Subinspectores de Empleo y Seguridad Social” (art. 50.2 de la Ley de Infracciones en el Orden Social);

⁵⁵ teniendo en cuenta que cuando el Inspector de Trabajo y Seguridad Social que levante el acta considere que de la presunta infracción se derivan perjuicios económicos para los trabajadores afectados, y a los efectos de lo previsto en el artículo, podrá incluirlos en el acta consignándolos, en tal caso, con los requisitos legales para la validez de la demanda (art. 14.3 del Reglamento aprobado por Real Decreto 928/1998);

⁵⁶ A extenderse si existen deudas frente a la Tesorería General de Seguridad Social, entre otros supuestos, por falta de afiliación o de alta de trabajadores” o por “diferencias de cotización por trabajadores dados de alta, cuando dichas diferencias no resulten directamente de los documentos de cotización presentados (art. 31.1 de la Ley General de Seguridad Social).

administrativa”; entendiendo por tales -de acuerdo con la Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de marzo de 2008, de unificación de doctrina- los servicios sociales a los que alude el artículo 53 de la *Ley General de Seguridad Social*, así como aquellas prestaciones sociales que las leyes declaren o consideren básicas a estos efectos, entre las que cabe citar la prestación de asistencia sanitaria de urgencia y las que la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de mayo de 2004 calificó como “asistencia social externa a la Seguridad Social” que no está comprendida en la reserva competencial del Estado, sino en el artículo 148 de la norma suprema, como competencia que puede ser exclusiva de las Comunidades Autónomas.

En el presente supuesto, son ciudadanos de Burkina Faso los que solicitan el acceso a las prestaciones sociales dispensadas por la Seguridad Social y, a este respecto, resulta obligado tener en cuenta que –además de no existir Convenio relativo a la Seguridad Social firmado entre ambos países, que sí existe entre España y Filipinas y Perú- a dichos ciudadanos se les reconoce el derecho a la protección internacional, lo cual es objeto de desarrollo en el Informe que precede. Dice el artículo 36.1, en sus letras c) y f), de la *Ley 12/2009* que la concesión del derecho de asilo implicará el reconocimiento de la autorización de residencia y trabajo permanente así como al acceso a la Seguridad Social en las mismas condiciones que los españoles, de manera que estos sujetos se convertirían a todos los efectos en extranjeros “residentes” –de larga duración-. En primer lugar, para que los solicitantes pudiesen tener acceso a la prestación por desempleo habrían de cumplir determinados requisitos que se enumeran en el artículo 207⁵⁷ de la *Ley General de Seguridad Social*; y, al respecto, al no haber estado afiliados y en situación de alta o asimilada en el –supuesto- período de desarrollo de la actividad laboral, ni tener cubierto el período mínimo de cotización establecido en el artículo 210 no podrían tener derecho a la percepción de estas prestaciones, pues la contingencia por desempleo reviste dos modalidades: la contributiva, y la asistencial –que opera a modo de complemento de la recién citada-. En segundo lugar, y al contrario de lo ocurre en el supuesto anterior, los ciudadanos de Burkina Faso sí podrían tener acceso a la prestación familiar que solicitan en su modalidad no contributiva –que se dispone expresamente en el artículo 181.a)⁵⁸- al cumplir los requisitos exigidos para ello en el artículo 182⁵⁹. Se adjunta como **DOCUMENTO III** el tríptico informativo relativo a la

⁵⁷ Estar afiliados a la seguridad social y en situación de alta o asimilada a la de alta en los casos que reglamentariamente se determine. b) Tener cubierto el período mínimo de cotización a que se refiere el apartado 1 del artículo 210 de la presente Ley, dentro de los seis años anteriores a la situación legal de desempleo o al momento en que cesó la obligación de cotizar. c) 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, al que se refiere el artículo 231 de esta Ley. d) No haber cumplido la edad ordinaria que se exija en cada caso para causar derecho a la pensión contributiva de jubilación, salvo que el trabajador no tuviera acreditado el período de cotización requerido para ello, o se trate de supuestos de suspensión de relaciones laborales o reducción de jornada autorizados por resolución administrativa. e) Estar inscrito como demandante de empleo en el servicio público de empleo competente.

⁵⁸ Las prestaciones familiares de la Seguridad Social, en su modalidad no contributiva, consistirán en: a) Una asignación económica por cada hijo, menor de 18 años o, cuando siendo mayor de dicha edad, esté afectado por una minusvalía, en un grado igual o superior al 65 por ciento, a cargo del beneficiario, cualquiera que sea la naturaleza legal de la filiación de aquéllos, así como por los menores acogidos, en acogimiento familiar.

⁵⁹ Residir legalmente en territorio español, tener a su cargo hijos o menores acogidos en quienes concurren las circunstancias del apartado a) del artículo anterior y que residan en territorio español, no percibir ingresos anuales, de cualquier naturaleza, superiores a 11.519,16 euros y no tener derecho –ni el padre ni la madre- a prestaciones de esta misma naturaleza en cualquier otro régimen público de protección social.

prestación familiar que les sería concedida y el impreso de solicitud para posibilitar su trámite.

Si hubiesen sido los ciudadanos de Perú o de Filipinas los que solicitasen dichas prestaciones de Seguridad Social, conviene advertir que sí existen, en este caso, Convenios firmados por España con tales países. No obstante, de su análisis subyace que no sería posible traerlos a colación para la resolución del caso por el hecho de que el *Convenio entre España y la República de Perú, hecho "ad referendum" en Madrid el 16 de junio de 2003*, solo sería aplicable a la legislación relativa a las prestaciones contributivas de la Seguridad Social, "en lo que se refiere a las prestaciones familiares por hijo a cargo". Y en el presente supuesto podría ser, en su caso, de aplicación únicamente esta prestación en su modalidad no contributiva, aunque no sería posible por ser ciudadanos no residentes. Algo similar sucede con el *Convenio entre España y la República de Filipinas, hecho en Manila el 12 de noviembre de 2002*, pues en su artículo segundo se enumeran las prestaciones económicas de Seguridad Social, tanto en su modalidad contributiva como no contributiva que quedarían incluidas dentro del campo de aplicación del citado *Convenio*, pero de entre ellas no se distingue ni la prestación por desempleo ni la prestación por unidades familiares que se solicitan en el supuesto que nos ocupa. Además, estos sujetos carecen de permiso de residencia y de autorización administrativa para trabajar, resultando ser, por tanto, extranjeros "sin papeles", no residentes o en situación irregular. Y concretamente, el artículo 35.4 de la *Ley Orgánica 4/2000* es claro al establecer que, "en todo caso, el trabajador que carezca de autorización de residencia y trabajo no podrá obtener prestaciones por desempleo". Del mismo modo, la doctrina unificada -sentencias de la Sala General del Tribunal Supremo de 18 de marzo y 12 de noviembre de 2008 (RJ 2008,2065, RJ 2008,5970)- niega el derecho a la prestación de desempleo a los extranjeros en situación irregular y que han trabajado sin contar con la autorización administrativa para ello. Estas sentencias establecen que el derecho al desempleo no puede ser considerado incluido en las previsiones del artículo 36.1 de la *Ley Orgánica 4/2000* tras su reforma por la *Ley Orgánica 14/2003*, ni en el artículo 42 el *Real Decreto 84/1996*, en su redacción del *Real Decreto 1041/2005*, puesto que el extranjero, dada su situación irregular en que se encuentra al carecer de la autorización administrativa de residencia, no puede cumplir con los requisitos que exigen los artículos 207, 208 y 209. El artículo 203.1 solo otorga el derecho al desempleo a quienes "pudiendo y queriendo trabajar" pierden el empleo y los extranjeros no residentes, aunque quieran, no pueden trabajar legalmente puesto que no pueden obtener la pertinente autorización administrativa que, de acuerdo con las previsiones de la *Ley Orgánica 4/2000*, solo se concede bien a extranjeros ya residentes en España, bien a quienes llegan a ella provistos del permiso de residencia y trabajo que se otorga en los países de origen a quienes integran el contingente anual. Distinto sería si el extranjero residente hubiese prestado sus servicios por cuenta ajena careciendo de autorización administrativa para trabajar, en cuyo caso sí podría tener derecho a la prestación por desempleo (Sentencia del Tribunal Supremo 12 de diciembre de 1994). Con respecto a la prestación por unidades familiares, éstas se regulan en los artículos 180 y siguientes de la *Ley General de Seguridad Social*. En el presente supuesto, habría de atenderse -por lo ya expuesto- a su modalidad no contributiva, pero no estaría dentro de su cobertura al no cumplirse el primero de los requisitos que se exigen en el artículo 182 "residir legalmente en territorio español". No es lógico -continúan las sentencias a las que hacía referencia con anterioridad-, que el extranjero en situación irregular, es decir, no residente, pueda acceder por el hecho de cometer una falta grave que autoriza a su expulsión, a cualesquiera prestaciones de Seguridad Social, a las que inicialmente y de acuerdo con el artículo 14 de la misma *Ley Orgánica 4/2000* nunca tendría derecho.

Ni tampoco es lógico reconocer a los extranjeros en situación irregular, los mismos derechos que a los extranjeros residentes cuando es notorio que la legislación española de extranjería ha estado orientada siempre a estimular la emigración legal.

CONCLUSIONES

PRIMERO.- Los ciudadanos daneses no incumplen ninguna de las prescripciones previstas en el *Reglamento 240/2007*, pues para su entrada lícita en territorio español no necesitan ningún título ni cédula de viaje adicional a la que ya portan consigo –esto es, su pasaporte o documentación acreditativa de identidad-. Por su parte, los ciudadanos peruanos y filipinos, al no concedérseles la protección internacional que solicitan –y que es objeto de desarrollo en el Informe que precede-, necesitarían la documentación exigida en el artículo 25 de la *Ley Orgánica 4/2000* (pasaporte o documento de identidad y visado, de conformidad con el *Reglamento 539/2001*) para que su entrada en territorio español se efectuase de forma lícita. Y la entrada en territorio español por los ciudadanos procedentes de Burkina Faso sin la documentación requerida no podría sancionarse por presentar solicitud de asilo de forma inmediata ante el Cuerpo Nacional de Policía y cumplir los requisitos para que la misma fuese admitida a trámite.

SEGUNDO.- Se enumeran las infracciones en el ámbito de extranjería que serían aplicables al supuesto en cuestión. Supuesto que los ciudadanos extranjeros no comunitarios hallados a bordo del buque se considerasen pasajeros del mismo, como consecuencia de no realizar a bordo de aquél ninguna actividad laboral, las infracciones aplicables serían las dispuestas en el artículo 54.2 de la *Ley Orgánica 4/2000*, en sus letras a) y b). Supuesto que los ciudadanos extranjeros no comunitarios realizasen a bordo de aquél actividades laborales, cabría aplicar las infracciones tipificadas en los artículos 53.1.b) y 54.1.d). En ambos supuestos sería aplicable la infracción prevista en el artículo 54.1.b), siempre y cuando la misma no fuese constitutiva de delito, lo cual es difícil, pues la conducta tipificada en el artículo 318 bis del *Código Penal* reconoce un amplio abanico de operaciones encuadrables en la misma, reconociendo como autores del delito tanto a los que intervengan directamente en el tráfico como a los que únicamente lo hagan a título de personajes secundarios.

TERCERO.- La Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta de oficio un Acta de infracciones laborales, las cuales se recogen en la *Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social*. En el presente supuesto –en caso de considerarse que los sujetos hallados a bordo del buque *Pobre Mitrofán* realizaban actividades laborales a título de empleados, ya sean los nacionales o los extranjeros- cabría aplicar las siguientes infracciones: las tipificadas en los artículos 7.1 y 14 –de índole laboral- y la del artículo 22.2 –de Seguridad Social-. Además, si se pudiese probar que los sujetos que conformaban la dotación del buque eran los ciudadanos no comunitarios serían aplicables igualmente las dispuestas en los artículos 35.3 y 37 (apartados 1 y 3) –en materia de migración, movimientos migratorios y trabajo de extranjeros-, siendo coincidente el primer apartado con el artículo 54.1.d) previamente citado. El Acta levantada por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social revestiría la modalidad de acta ordinaria de infracción y toma como empresa actuante a *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.* en tanto que encargada de la gestión náutica del buque a consecuencia de la contratación de aquél mediante un contrato de arrendamiento de buque. Se adjunta la misma como **DOCUMENTO I y II** –la primera de ellas de ser los ciudadanos españoles quienes conformasen la dotación, la segunda de serlo los ciudadanos no comunitarios-. Como se menciona en el Desarrollo del Informe, en caso

contrario, de haberse dispuesto la dotación por el propietario del buque a título de naviero, sería éste quien ocupase la posición de empresa actuante, siendo *Conservas y Congelados* totalmente ajena y desinteresada de la mentada función. Como ya se ha comentado en el *Informe I*, si fuese posible probar que los sujetos que conformaban la dotación del buque fuesen los ciudadanos extranjeros y fuese aplicable la conducta tipificada en el artículo 312.2.2º del *Código Penal*, no sería posible aplicar simultáneamente infracciones y sanciones en el Orden Social que incidiesen sobre el mismo objeto y de sujetos.

CUARTO.- En cuanto a las prestaciones sociales de la Seguridad Social que solicitan los ciudadanos de Burkina Faso, es importante señalar que el artículo 36 de la *Ley 12/2009* reconoce a estos sujetos –por el hecho de haberles sido concedida la protección internacional- la condición de extranjeros “residentes” y el derecho al acceso a las prestaciones de Seguridad Social, en las mismas condiciones que los españoles. Al respecto, la prestación por desempleo no podría serles concedida, al no cumplir con las exigencias que se recogen en el artículo 207 de la *Ley General de Seguridad Social*, entre ellas, estar afiliado a la Seguridad Social y en situación de alta o asimilada y no tener cubierto el período mínimo de cotización que se exige en el artículo 210. Por el contrario, sí podría serles concedida la prestación por unidades familiares que solicitan –en su modalidad no contributiva-, al tener a su cargo dos hijas menores de edad y cumplir con las prescripciones dispuestas en el artículo 182. Se adjunta tríptico informativo relativo a dicha prestación e impreso de solicitud como **DOCUMENTO III**.

QUINTO.- En la hipótesis que fuesen los ciudadanos procedentes de Perú o de Filipinas los que hubiesen solicitado dichas prestaciones, según el articulado de la *Ley General de Seguridad Social*, de la doctrina unificada –esto es, sentencias del Tribunal Supremo de 18 de marzo y 12 de noviembre de 2008- y de los Convenios firmados entre España y tales países, se concluye que no tendrían derecho a ninguna de las prestaciones, pues dichos ciudadanos carecen de la condición de extranjeros “residentes” así como de autorización administrativa para trabajar, no cumpliendo por tanto las prescripciones que se exigen para tener derecho al acceso a tales prestaciones. Finalizo el presente Informe transcribiendo lo establecido por la jurisprudencia a la que me refiero, la cual determina que “no sería lógico que el extranjero en situación irregular, es decir, no residente, pueda acceder por el hecho de cometer una falta grave que autoriza a su expulsión, a cualesquiera prestaciones de Seguridad Social, a las que inicialmente y de acuerdo con el artículo 14 de la misma *Ley Orgánica 4/2000*, nunca tendría derecho. Ni tampoco es lógico reconocer a los extranjeros en situación irregular, los mismos derechos que a los extranjeros residentes cuando es notorio que la legislación española de extranjería ha estado orientada siempre a estimular la emigración legal”.

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS NORMATIVOS:

- Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.
- 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.
- Reglamento (CE) 539/2001 del Consejo, de 15 de Marzo de 2001, Lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la Lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de dicha obligación.
- Real Decreto 240/2007, de 16 de febrero, sobre entrada, libre circulación y residencia en España de ciudadanos de los Estados Miembros de la Unión Europea y de otros Estados Parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.
- Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985, relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes.
- Circular de la Fiscalía General del Estado 1/2001, de 19 de febrero.
- Directiva 2004/82/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004, referente a la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas.
- Circular 1/2002 de la Fiscalía General del Estado.
- Directiva 2004/81/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004 regula la expedición de un permiso de residencia (de duración limitada) a nacionales de terceros países que sean víctimas de la trata de seres humanos o que hayan sido objeto de una acción de ayuda a la inmigración ilegal.
- 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.
- 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.
- Sentencias del Tribunal Supremo de 18 de marzo, Sala General, y de 12 de noviembre de 2008.

LIBROS DE TEXTO Y MANUALES:

- *Comentarios a la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social*. Editorial Thomson Aranzadi – Antonio V Sempere Navarro, Jesús R. Mercader Uguina, César Tolosa Tribiño y Rodrigo Martín Jimenez.
- *Derecho de la Seguridad Social*. 3ª Edición. Editorial Netbiblo – Jesús Martínez Girón, Alberto Arufe Varela y Xosé Manuel Carril Vázquez.
- *Inmigración y Extranjería. Régimen Jurídico Básico*. Editorial Colex – Ana Paloma Abarca Junco, Belén Alonso-Olea García, Juan Manuel Lacruz López, Isidoro Martín Dégano, Marina Vargas Gómez-Urrutia.
- *Extranjeros en España. Régimen Jurídico*. Editorial Laborum – Colaboradora: Cristina Sánchez-Rodas Navarro.
- *Comentarios a la Ley de Extranjería y su nuevo Reglamento*. Editorial Thomson Reuters – Faustino Cavas Martínez.

IV. SOBRE LOS CONTRATOS DE CARÁCTER MERCANTIL
QUE APARECEN O PUDIERAN INTUIRSE

I. INTRODUCCIÓN

II. MATERIALES Y MÉTODOS

III. DESARROLLO DEL INFORME

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE

CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO

CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE

**CONTRATO DE TRANSPORTE EN LÍNEA REGULAR O EN RÉGIMEN DE
CONOCIMIENTO**

IV. CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El 30 de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptan a cincuenta millas de las costas gallegas el buque *Pobre Mitrofán*, de pabellón español y procedente de Mauritania, que llevaba un cargamento de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.*, y del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando. Durante la inspección del mismo, los agentes incautaron 2000 cajetillas de tabaco y detuvieron a todos los sujetos que se hallaban a bordo, quienes presentaron acto seguido solicitud de asilo, alegando haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes. Estos solicitantes carecían de documentación acreditativa de su identidad y nacionalidad, y tampoco poseían contrato de trabajo –en este caso, contrato de embarco, de enrolamiento o relación de embarque-.

El patrón del mismo, el Sr. Gutiérrez, de nacionalidad española, negó las acusaciones de tráfico ilícito de migrantes y alegó que todos los sujetos eran miembros de la tripulación y que por tanto, todos realizaban distintas actividades a bordo. Asimismo, negó tener constancia de la existencia en el barco de las cajetillas de tabaco. El 3 de enero de 2014, el juez de instrucción ordenó detener al Sr. Silvestre-Holmes, de nacionalidad española, administrador de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.*, que además era Senador de las Cortes Generales del Reino de España.

MATERIALES Y MÉTODOS

Para el desarrollo de este informe procedo primeramente a analizar ciertos datos que pueden extraerse de la literalidad de la introducción, que ayudan a la caracterización del buque que es objeto de estudio. Para ello me baso en el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* y en el *Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo*.

Seguidamente identifico los distintos contratos mercantiles que pudieron ser formalizados en el presente supuesto, atendiendo para ello a la denominada gestión náutica del mismo; esto es, que la dotación hubiese sido dispuesta por el propietario del buque –que actuaría a su vez como naviero- o bien, por el propio Sr. Silvestre-Holmes o la empresa en la que ostenta el cargo de administrador a título de naviero –para el caso de que fuesen éstos quienes se hubiesen encargado de la gestión y explotación del buque-. Para dicho estudio me baso en el Libro III del *Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio*, rubricado “Del comercio marítimo”, así como en la *Ley de Transporte Marítimo, de 22 de diciembre de 1949*. Se

adjuntan como Anexos las distintas pólizas y conocimientos de embarque que hubiesen sido precisos para la formalización de cada uno de los distintos tipos contractuales.

DESARROLLO DEL INFORME

Como ya he mencionado en el punto que precede, procedo a identificar los datos que puedan extraerse de la literalidad de la Introducción, que ayuden a la caracterización del buque que es objeto de estudio. En primer lugar, partiendo de la definición que se ofrece en el artículo 9 del *Real Decreto Legislativo 2/2011*⁶⁰, se puede concluir que el buque *Pobre Mitrofán* es un buque mercante, pues no se dedica a la realización de actividades relacionadas con la pesca sino que porta un cargamento de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.*

En segundo lugar, se menciona en la Introducción del Informe que todos los sujetos hallados a bordo del buque carecen de documentación acreditativa de su identidad o nacionalidad y de contrato de trabajo –no sabiendo si en el término “todos” habría de incluirse igualmente al capitán-. En este sentido, aunque esta materia es objeto de análisis en el *Informe III* relativo a prestaciones sociales e infracciones laborales, conviene señalar que hablaríamos más concretamente de contrato de embarco, contrato de enrolamiento o relación de embarque y que es obligación del armador registrar en la oficina pública de empleo, dentro de los diez días siguientes a su concertación, los contratos que deban celebrarse por escrito y las contrataciones efectuadas aun cuando no exista obligación legal de formalizarlas por escrito. Esta obligación común de inscripción registral presenta la peculiaridad de efectuarse en el Instituto Social de la Marina, organismo público que desempeña las funciones de registro y de oficina de empleo de la gente del mar. La doctrina laboralista entiende que la inobservancia del registro conlleva la imposición de una multa al armador pero no afecta a la validez del contrato de embarco, pues su nulidad iría en contra los derechos del trabajador. Lo que es evidente es que a bordo del buque habría de existir un conjunto de sujetos que conformasen la dotación del mismo y, por tanto, que desempeñasen servicios profesionales en el buque. Con una dicción decimonónica, característica de la época, el artículo 648 del *Código de Comercio* dispone que “se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de Capitán a paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y por tanto, estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de a bordo no especificados”. Importa subrayar que la definición legal incluye todo el personal navegante que presta servicios en el buque, y no sólo los de carácter naval en sentido estricto.

También se menciona en la Introducción del Informe que el buque posee pabellón español, y para que ello sea posible, el artículo 14 del *Real Decreto Legislativo*

⁶⁰ Todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

1027/1989⁶¹ exige que el buque esté abanderado en España, por lo que se deduce que el mismo habrá de estar matriculado en nuestro país y, por ello, inscrito en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante⁶². Nombre, número, domicilio, matriculación, pabellón, abanderamiento y registro son elementos indisolublemente unidos que permiten la identificación permanente del buque por su vinculación a un Estado. Ahora bien, que el buque se halle inscrito en el Registro de Buques y Empresas Navieras no le exime de la obligación de estarlo igualmente en el Registro de Bienes Muebles, pues así se dispone en el artículo 251.4 de la *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*⁶³. Ello es así porque a diferencia de otras legislaciones que han optado por un sistema público unitario de registro de buques, nuestro Derecho positivo cuenta con un sistema público de registro que es dual y obligatorio. En definitiva, en el Registro de Buques y Empresas Navieras, ente público de carácter administrativo, encontrarían asiento aquellas circunstancias y elementos técnicos que permiten identificar el buque y reconocer al mismo la legitimidad para enarbolar la bandera o pabellón nacional, mientras que en el Registro de Bienes Muebles, que viene a sustituir al Registro Mercantil en la inscripción de buques y aeronaves, quedaría constancia de las circunstancias que afectan a la propiedad y a los gravámenes sobre el buque. La inscripción en este último registro produce las consecuencias jurídico-privadas de la publicidad mercantil.

Conviene señalar, además, que en el Registro de Buques y Empresas Navieras no sólo habría de estar inscrito el buque sino también el naviero⁶⁴ del mismo, ya sea un naviero individual o social. Supuesto que se trate de un naviero individual habrá de estar inscrito no sólo en dicha entidad, sino también en la Matrícula de Comerciantes de la provincia⁶⁵, pues el requisito de la inscripción obligatoria del naviero, aun tratándose de un empresario individual, es una especialidad frente al régimen general de estimar potestativa la inscripción de las personas individuales que sean empresarios mercantiles. No conocemos si dicho naviero individual –ya sea el propietario del buque o el Sr. Silvestre-Holmes- está o no inscrito en el Registro Marítimo, pero en caso de no estarlo –por no tratarse de un requisito constitutivo-, no tendría derecho a la limitación de la responsabilidad y, por tanto, respondería con todo su patrimonio de las obligaciones contraídas. De todos modos, lo habitual es que el naviero sea una persona jurídica, una sociedad mercantil al amparo de alguno de los tipos societarios (sociedad anónima, sociedad de responsabilidad limitada, sociedad cooperativa), en cuyo caso no existen

⁶¹Se entiende por abanderamiento de un buque el acto administrativo por el cual y tras la tramitación, prevista en este Real Decreto, se autoriza a que el buque arbore el pabellón nacional

⁶²En cuanto a su regulación, esta se dispone en la Sección I del Capítulo I del Real Decreto 1927/1989. Entre otros datos se refiere a que cada Distrito Marítimo dispondrá de su propio Registro de Matrícula. El del Distrito de la Capital de la Provincia Marítima estará a cargo del Jefe provincial de Marina Mercante y los de los demás Distritos de la misma dependerán de la Autoridad marítima local correspondiente.

⁶³ La inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

⁶⁴ Define el artículo 586 del Código de Comercio al naviero como “la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle”. Esta definición da pie a que se confunda al representante con el principal y al consignatario con el titular de la empresa marítima. Es evidente que el buque no tiene representación; ésta, si acaso, será de su titular, el naviero. Sin embargo, al poner en relación el precepto citado con los artículos 586, 588 y 595 del mismo cuerpo legal, se impone la conclusión de que sólo puede ser naviero el comerciante marítimo.

⁶⁵ Ello es una exigencia recogida en el artículo 595 del Código de Comercio: “El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque o ya gestor de un propietario o de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia. El naviero representará la propiedad del buque y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio.”

condiciones especiales para su constitución, salvo que, además de la inscripción obligatoria en el Registro Mercantil, debe hacerlo en el ya referido Registro de Buques y Empresas Navieras. La empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein* ostenta la forma societaria de sociedad anónima, por lo que se intuye que a la hora de formalizar los distintos contratos de transporte marítimo lo haría el Sr. Silvestre-Holmes en nombre y representación de dicha entidad.

Por último, se dispone que el patrón del buque, el Sr. Gutiérrez, posee nacionalidad española⁶⁶ y a él se exige, además de efectivamente ser español, que tenga aptitud legal para obligarse, pericia, capacidad, condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque y no estar inhabilitado para el ejercicio de dicho cargo, de conformidad con el artículo 609 del *Código de Comercio*. Suma importancia tiene el patrón o capitán del buque pues es la figura central de la expedición marítima y, aunque no se puede negar su condición de auxiliar o dependiente del naviero, tampoco puede considerarse aisladamente esa dimensión pues es al mismo tiempo el jefe de la expedición, el representante del naviero y sobre quien recae la responsabilidad de la seguridad del buque y de los demás intereses embarcados. El capitán está a la cabeza de la dotación del buque y en él se acumulan una serie de facultades y obligaciones de índole diversa que se recogen, respectivamente, en los artículos 610 y 612 del mismo texto normativo⁶⁷. De la literalidad de estos dos preceptos, resulta muy difícil de sostener lo alegado por el Sr. Gutiérrez acerca del presunto desconocimiento de que a bordo del buque se hallaban 2000 cajetillas de tabaco, pues es obligación del capitán dejar constancia en el Libro III “De Cargamentos” –de los tres que ha de poseer foliados y firmados por la Autoridad de Marina o en su defecto, la autoridad competente- un inventario detallado acerca de la entrada y salida de las mercancías, con indicación del número de bultos, marcas, nombres de los cargadores y consignatarios y demás información que permitiese individualizar las mismas –obligación que se recoge igualmente en el artículo 706.6º del *Código de Comercio*-. También es obligación del capitán el permanecer a bordo mientras se procede a la carga de las mercancías, de conformidad con el apartado quinto del artículo 612, lo que dificulta que las declaraciones alegadas por el Sr. Gutiérrez tengan suficiente verosimilitud. El artículo 682 del *Código de Comercio* dispone que “si las mercaderías embarcadas lo fueren con un fin de ilícito comercio y hubiesen sido llevadas a bordo a sabiendas del fletante o del capitán, éstos, mancomunadamente con el dueño de ellas, serán responsables de todos los perjuicios que se originen a los demás cargadores; y aunque se hubiere pactado, no podrán exigir del fletador indemnización alguna por el daño que resulte al buque”. En este caso es necesario precisar que las cajetillas incautadas no son de ilícito comercio, pero su entrada en territorio español sí que se produciría de forma ilícita, pues como se desarrolla en el *Informe I*, no se dispone de la declaración responsable exigida a presentar ante el Comisionado para el Mercado de Tabacos⁶⁸. Por el contrario, si el

⁶⁶ La exigencia de la nacionalidad española ha dejado de ser un requisito de las tripulaciones a bordo de buques españoles, salvo el caso del capitán y primer oficial, que por las funciones públicas encomendadas, se reserva a ciudadanos españoles. Si bien, aunque formalmente el artículo 634 del *Código de Comercio* autoriza el enrolamiento de extranjeros a falta de marineros españoles y sin que el número pueda exceder de la quinta parte de la tripulación, existen circunstancias que han influido en su aplicación restrictiva.

⁶⁷ Es curioso que el *Código de Comercio* no ofrece una definición del capitán del buque, sino que, en los artículos 610 y 612, procede a una regulación casuística de sus atribuciones, de suerte que se le confieren las más amplias facultades en orden a la dirección náutica y comercial de la expedición marítima.

⁶⁸ La disciplina legal sobre los poderes del capitán es el fundamento del régimen de su responsabilidad. A estos efectos conviene distinguir dos supuestos de responsabilidad: a) por exceso o abuso de las

fletador embarcare efectos distintos a los dispuestos en el contrato sin conocimiento del fletante o capitán y, por ello, sobrevinieren perjuicios al fletante o a los cargadores por confiscación, embargo, detención u otras causas, “responderá el causante con el importe de su cargamento, y además con sus bienes, de la indemnización completa a todos los perjudicados por su culpa” (artículo 681 del *Código de Comercio*). De la misma manera, de formar parte de la dotación del buque los sujetos detenidos a bordo de aquél, realizando, como así alega el capitán, distintas actividades laborales, conviene señalar que estos sujetos carecían de contrato de trabajo –concretamente, contrato de embarco, de enrolamiento o relación de embarque-, y en caso de ser miembros de la tripulación, es obligación del capitán tener a bordo del buque el rol de los individuos que la conforman, así como las contrataciones con ellos celebradas –documentación de la que carecen-. Esta información habría de contenerse asimismo en el Libro II, rubricado “De contabilidad”.

A continuación procedo a analizar pormenorizadamente cada uno de los contratos que pudieron ser formalizados por el Sr. Silvestre-Holmes –entiendo en nombre y representación de la empresa en la que ostenta el cargo de administrador, que como hemos comentado es lo más lógico y frecuente- y el propietario⁶⁹ del buque *Pobre Mitrofán*. Para ello tomo en consideración la gestión náutica del mismo. Supuesto que la dotación hubiese sido dispuesta por el Sr. Silvestre-Holmes en nombre y representación de la empresa *Conservas y Congelados, Sousa-Holstein, S.A.*, a título de naviero social, procedo a analizar el contrato que pudo haber formalizado con el propietario del buque *Pobre Mitrofán* que le habría convertido en el encargado de la realización de las funciones relativas a la gestión náutica del barco. Dado que para ser naviero de un buque no es necesario ser el titular o propietario del mismo, en caso de no ostentar su titularidad, la empresa *Conservas y Congelados, S.A.* pudo haberse convertido en naviero social del buque *Pobre Mitrofán* –encargándose de la gestión náutica y comercial del mismo-, como consecuencia de la asunción de las funciones de armarlo y explotarlo por un contrato de arrendamiento de buque. A sensu contrario, procedo a desarrollar los tipos contractuales que el Sr. Silvestre-Holmes –recordemos, en nombre y representación de la empresa que administra- pudo formalizar con el propietario del buque *Pobre Mitrofán* sin asumir las funciones de “gestión náutica” que le correspondían según el tipo contractual que acabo de citar y que son: contrato de fletamento por tiempo, por viaje o de transporte en línea regular o régimen de conocimiento.

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE

El arrendamiento de buque –contrato que se practica bajo los nombres de “*bareboat charter*”, “*affrètement coque nue*”, “*imbrago*”, etc.-, es una verdadera *locatio rei*, en la que el propietario cede a otra persona su goce y disfrute por tiempo cierto a cambio de un precio -alquiler, “*hire*”-. Su contenido esencial es el de que el propietario cede la

facultades conferidas, frente a los terceros y frente al naviero (arts. 588 y 621); b) por actos ilícitos del capitán, también llamados actos de baratería, que generan responsabilidad contractual y extracontractual (arts. 610, 612, 618 y 631). La jurisprudencia impone la responsabilidad solidaria del capitán y del naviero, por daños causados por actos ilícitos del capitán, apostando a favor de la protección de terceros.

⁶⁹ El propietario del buque es el que ostenta la propiedad sobre la nave, pudiendo coincidir o no con el armador o el naviero. Ha de advertirse que los formularios emplean con frecuencia la expresión “propietario” (*shipowner*) para referirse al naviero como titular y responsable del fletamento, transporte, remolque, etc.

posesión del buque (normalmente desarmado, de ahí su nombre de “bareboat” o de “coque nue”) al arrendatario, que desde ese momento, se convierte en el naviero del buque (titular de su explotación). De ahí se deriva uno de los principios básicos en la materia: el arrendatario se convierte en el naviero del buque, quedando el propietario absolutamente desinteresado de su explotación. Por ello, cualquier responsabilidad derivada de tal explotación recae sobre el arrendatario y los terceros que hayan contratado con éste, o entrado en relación con el buque de otra forma, no pueden ejercitar sus créditos sino contra él.

Existen dos clases de arrendamiento: arrendamiento a caso desnudo (“*bareboat charter*”) y de buque armado y equipado (“*charter by demise*”). La diferencia está en la cesión o no de las relaciones laborales. El “*bareboat charter*” exige dos condiciones: el casco debe estar en condiciones de navegabilidad y la tripulación debe ser contratada directamente por el arrendatario y, correlativamente, el “*charter by demise*” exige, además de la cesión del casco armado, pertrechado y apto para navegar, que el control de la dotación, contratada directamente por el arrendador, pase a manos del arrendatario. En ambas hipótesis el arrendatario deviene naviero o titular de la empresa de navegación: en un caso porque contrata directamente la tripulación y en el otro porque el arrendamiento incluye la cláusula de cesión.

La utilización de este contrato persiste en la actualidad, no sólo como medio utilizado por los Gobiernos para incrementar su capacidad de transporte en épocas de crisis, sino también como método para que un naviero establecido haga frente a una necesidad perentoria de mayor capacidad de flota y para resolver en ocasiones los problemas derivados de las reservas nacionales de ciertos tráficos. Hoy en día, en época de crisis de la construcción naval e industria naviera, el arrendamiento de buques es utilizado para explotar aquéllos que, una vez construidos, carecen de comprador interesado o han sido adjudicados a entidades financieras acreedoras en la crisis naviera, entidades que no desean explotarlos ellas mismas directamente. La forma de este contrato no es precisa, puesto que la exigencia de escrito del artículo 652 del *Código de Comercio* no se aplica sino al fletamento. En la práctica, dada la complejidad del contenido del contrato, su posible invocación frente a terceros e, incluso, su hipotética inscripción registral⁷⁰, favorecen su redacción por escrito. La BIMCO (Baltic and International Maritime Council) ha aprobado dos modelos de contrato de arrendamiento de buque, el BARECON A y B, utilizados respectivamente para buques ya existentes y para nuevas construcciones financiadas con hipoteca o “*mortgage*”. En el caso presente

⁷⁰ Aunque en este punto, nuestra más autorizada doctrina sostiene desde antiguo que el contrato de arrendamiento del buque no es un acto inscribible en el Libro de Buques del Registro Mercantil –futuro Registro de la Propiedad Mobiliaria– en base al contenido del artículo 145 del Reglamento de aquel Registro. Esta situación trae consigo una ausencia de publicidad del contrato, que conllevaría aparentemente su oponibilidad a terceros de buena fe. Esta drástica conclusión puede paliarse, aunque en forma defectuosa, si el arrendatario se ha inscrito como naviero en el Registro Mercantil, de acuerdo con los artículos 19 y 595 el Código de Comercio y 81 del Reglamento del Registro Mercantil. Y decimos que este paliativo actúa en forma defectuosa porque es evidente que la inscripción como naviero del arrendatario no incluye referencia ninguna al buque concreto arrendado, por lo que para el tercero resulta casi imposible deducir el hecho del arrendamiento por la inscripción registral del arrendatario como naviero, máxime cuando éste puede serlo a su vez, y por ello figurar inscrito como tal, de otros buques de su propiedad. Esta ausencia de publicidad del contrato llevaría a la conclusión de su inoponibilidad frente a terceros, aunque nuestro Tribunal Supremo la ha paliado en ocasiones cuando el contrato era efectivamente conocido por el tercero (Sentencia de 12 de junio de 1961) o éste podía suponer que tal contrato existía dada la persona que contrató con él (Sentencia de 14 de marzo de 1975).

se trataría de un contrato BARECON A, que se adjunta como **DOCUMENTO IV**, extraída del Portal de BIMCO.

En cuanto a las obligaciones de las partes, son obligaciones del arrendatario –o locatario- (1) usar el buque diligentemente conforme al uso pactado y su propia naturaleza y tipo y, en caso de violación de estos deberes, serán responsabilidad del arrendatario los daños que sufra el buque⁷¹; (2) devolverlo al término del plazo contractual en el mismo estado, condición y clase con que fue entregado, salvo el uso y desgaste normal⁷² y (3) garantizar al propietario contra las responsabilidades derivadas del empleo del buque. En efecto, aunque aquél es extraño a la utilización que del buque haga el arrendatario, que se convierte en naviero del mismo, existen una serie de supuestos en los que la ley atribuye al propietario (naviero o no) responsabilidades derivadas de su navegación o concede privilegios sobre el buque a determinados acreedores marítimos. En tales casos el arrendatario está obligado a impedir la detención o gravamen del buque y a resarcir al propietario de los gastos, daños y perjuicios ocasionados como consecuencia de los créditos nacidos de la explotación del buque. Y, por su parte, son obligaciones del arrendador –o propietario- la de (1) entregar el buque en la fecha pactada, en perfecto estado de navegabilidad, la cual afecta no solo al buque, sino también a sus instalaciones, equipo y personal navegante (cuando se cede con la tripulación, que debe ser suficiente y competente)⁷³; (2) mantener al arrendatario en el uso pacífico de la cosa y (3) realizar las reparaciones necesarias para mantener la navegabilidad del buque durante la vigencia del contrato⁷⁴.

CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE

En el fletamento por viaje, el fletante conserva tanto la gestión náutica como la comercial y, por tanto, la dotación sería en este caso dispuesta por el propietario (y/o naviero). Existen dos concepciones distintas del fletamento por viaje: por un lado, para la doctrina mayoritaria es aquel contrato por el cual una parte denominada armador o fletante (“*owner*”), pone un buque o buques determinados a disposición de otra denominada fletador (“*charterer*”), con objeto de transportar una mercancía determinada en un viaje o viajes definidos, y en virtud de un precio –determinado generalmente en función de la mercancía cargada o a un tanto alzado- llamado flete

⁷¹ Las pólizas suelen delimitar al efecto los límites de navegación en que puede emplearse el buque: tráfico legal, mercancías adecuadas al buque, límites de zonas de guerra o peligrosas, etc.

⁷² Esta obligación de devolución implica en definitiva una accesoria de custodia y conservación del buque, en la que juega la presunción de que los daños sufridos por el mismo son responsabilidad del arrendatario salvo prueba en contrario (art. 1563 y 1183 Código Civil).

⁷³ Al respecto conviene advertir que el estado de navegabilidad presupone que la estructura, condición y equipo del buque son tales que puede recibir y transportar el cargamento con seguridad y sin riesgo de averías.

⁷⁴ Esta cuestión es controvertida, pues dicha obligación se dispone en el artículo 1554.2 del Código Civil, que únicamente encuentra exclusión en aquellos casos en que las reparaciones sean necesarias como consecuencia de daños causados por dolo o culpa del locatario (artículo 1555.2 del mismo texto legal). No obstante, la práctica usual y el Derecho comparado se apartan tan significativamente de este principio legal que quizá pueda hablarse de un uso en sentido contrario. En efecto, la Clausula 8ª BARECON dispone que las reparaciones necesarias para mantener en buen estado el buque son de cargo del arrendatario, puesto que el buque está a su plena disposición. Y en el mismo sentido se manifiesta el Derecho francés y alemán. El Codice della Navigazione (art. 379), con una orientación parcialmente diversa, pone a cargo del arrendador las reparaciones debidas a causa de fuerza mayor o desgaste normal del buque, con la exclusión, según la doctrina, de las obras de pequeña manutención.

("freight"); por otro lado, algunos autores entienden que es el contrato en virtud del cual el naviero se obliga frente al fletador, a cambio de un precio o flete, a poner a su disposición un buque en condiciones de navegabilidad para la realización de un viaje convenido. La diferencia descansa en la finalidad última del contrato: la primera posición defiende que se trata de un transporte y la segunda defiende la puesta a disposición de un buque para la realización de un viaje, pudiendo tener objetivos distintos del transporte.

La regulación del fletamento por viaje se confía a la autonomía de la voluntad. Su regulación del *Código de Comercio* (artículos 652 a 692) es dispositiva, y lo habitual es cerrar el fletamento por viaje de acuerdo con las pólizas de fletamento tipo, en función del viaje que se ha de realizar y el cargamento que se ha de transportar. Sin perjuicio que el Código exige determinadas circunstancias que la póliza debe recoger necesariamente –nombre, porte, pabellón, puerto de matrícula, nombre y domicilio del capitán, del naviero o fletante y del fletador, puerto de carga y descarga, cabida, etc.- los formularios abundan en otros aspectos más conflictivos –facultad de resolución del fletador, la desviación de ruta, el derecho de retención del cargamento, etc.-. En el fletamento por viaje, además de la póliza de fletamento, el contrato puede documentarse en un conocimiento de embarque y al respecto, aparece la problemática relativa a dicha simultaneidad pues puede surgir la cuestión de si las cláusulas añadidas en el conocimiento de embarque novan las obligaciones establecidas en la póliza de fletamento; la póliza de fletamento documenta el contrato, mientras que el conocimiento de embarque aparece en la fase de ejecución, es de naturaleza unilateral y su alcance es limitado al de documentar el hecho de la carga: es el documento que acredita la recepción del cargamento a bordo –documento probatorio- y sirve para exigir su entrega en el destino –título de crédito-. Por ello, no parece que una cláusula establecida en el conocimiento de embarque –a las que se reconoce un valor meramente interpretativo- pueda novar alguna de las establecidas en el contrato de fletamento, máxime si tienen un valor esencial en el contrato. Se adjuntan la póliza de fletamento GENCON y el conocimiento de embarque como **DOCUMENTOS V y VI**, extraídas del Portal de BIMCO.

En cuanto a las obligaciones de las partes, son obligaciones del fletante: (1) poner a disposición del fletador el buque designado en condiciones de navegar⁷⁵; (2) realizar el viaje convenido⁷⁶ y (3) transportar las mercancías al lugar de destino⁷⁷. Por su parte, son obligaciones del fletador (1) pagar el precio o flete convenido, (2) poner a disposición

⁷⁵ No se trata de una cesión de la posesión como sucede en el arrendamiento, ni siquiera el empleo comercial del buque pasa del fletante al fletador como acontece en el fletamento por tiempo: en el fletamento por viaje el capitán y la tripulación solo reciben órdenes del naviero. El buque habrá de estar en buenas condiciones de navegabilidad, es decir, en condiciones de realizar el viaje pactado, y en su caso, transportar la carga convenida y, si durante el viaje quedara inservible, vendrá obligado el capitán a fletar otro a su costa para hacer el transporte, a no ser que no encontrara buque en diferentes puertos, hasta una distancia de ciento cincuenta kilómetros, en cuyo caso podrá depositar la carga a disposición de los fletadores.

⁷⁶ En el fletamento por viaje no basta con que el naviero ponga los medios (buque y tripulación) a disposición del fletador, es menester que, efectivamente, realice el viaje convenido. Se trata de una obligación de resultado cuyo contenido no queda a la discrecionalidad del naviero.

⁷⁷ Naturalmente aunque no es obligación esencial del contrato de fletamento por viaje transportar mercancías homogéneas, el naviero está obligado a: recibir a bordo mercancías, realizar las operaciones de carga y estiba, custodiar y conservar la carga durante el viaje, extender y entregar el conocimiento de embarque si fuera requerido, mantener el itinerario o ruta normal, no recibir a bordo la carga de otra persona, cuando el buque hubiera sido fletado por entero, no contratar más carga de la que el buque pueda soportar...

del capitán las mercancías que han de ser embarcadas y (3) otras obligaciones accesorias tales como: pagar el combustible, esperar a que el buque se repare en caso de arribada, pagar la estiba y desestiba, etc. Las mercancías que embarque el fletador han de ser de la especie contratada. En este sentido, nuestro *Código de Comercio* contiene algunos preceptos sobre casos especiales relativos a entrega de mercancías de clase diversa, pero, en todo caso, entendemos que con carácter general habrá que estar al artículo 1166 del *Código Civil* que establece que: “el deudor de una cosa no puede obligar a su acreedor a que reciba otra cosa diferente, aun cuando fuera de igual o mayor valor que la debida”.

CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO

Este contrato puede definirse como aquel en virtud del cual una persona –fletante- pone a disposición de otra –fletador- y a cambio de un precio o flete –“hire”⁷⁸-, un buque para la realización de aquellos viajes que esta última ordene durante un cierto período de tiempo. Este tipo contractual se distingue nítidamente del contrato de arrendamiento de buque ya que mientras en éste se opera el traspaso de la posesión y control del buque del arrendador al arrendatario, que deviene naviero y, naturalmente, principal del Capitán y tripulación, en el “Time Charter” el fletante, en quien permanece la cualidad de naviero, retiene la posesión y control del buque a través de la dotación, sus dependientes, adquiriendo el fletador únicamente unas limitadas facultades en cuanto a su utilización comercial –es decir, será el fletador quien unilateralmente determine la aventura marítima-. Mientras el arrendamiento de buque supone una *locatio rei* o arrendamiento de cosa, el “Time Charter” es exclusivamente una *locatio operis*, es decir, un arrendamiento de obra en que el precio no retribuye la detentación del objeto sino la obtención de un resultado. Es determinante por tanto, que en caso de que el propietario hubiese formalizado con el Sr. Silvestre-Holmes este tipo contractual, la contratación de la dotación le correspondería al primero, con la evidente puesta del Capitán bajo las órdenes del fletador en la esfera comercial⁷⁹.

En cuanto al régimen pacticio, si bien las partes pueden hacer su contrato en la forma en que mejor convengan, como ocurre en el supuesto analizado con anterioridad –también fletamento, pero en su modalidad temporal- lo usual es que adopten alguna de las pólizas internacionales en uso, añadiendo cláusulas al texto impreso, o modificándolo, según sus concretas necesidades. Entre las pólizas de “Time Charter” destaca la BALTIME, la NYPE o la LINERTIME. Se adjuntan como **DOCUMENTOS VII, VIII y IX**, respectivamente, extraídas del Portal de BIMCO.

Son obligaciones del naviero-fletante, en este tipo contractual, (1) la puesta a disposición del fletador, por el tiempo acordado, del buque de que se trate en el momento y lugar pactados; (2) la garantía inicial de la navegabilidad del buque y la obligación subsiguiente de mantenimiento de esta⁸⁰; (3) el pago oportuno de los gastos

⁷⁸ El flete se calcula según unidades temporales (horas, días, semanas, meses o años), en contraste con el fletamento por viaje y con el transporte, que se calcula en razón de las mercancías embarcadas.

⁷⁹ El buque ha de estar en condiciones de navegabilidad, pues a diferencia del fletamento por viaje, la obligación del fletante se caracteriza por la explotación continua, sin tiempos muertos entre viajes

⁸⁰ El mantenimiento se extiende a todos y cada uno de los viajes y desde principio a fin. El fletante está obligado a reparar y sustituir, tan pronto como sea posible, los elementos necesarios para subsanar la causa de la innavegabilidad sobrevenida. Para reforzar esta obligación, las pólizas establecen la suspensión del pago del flete mientras el buque no puede prestar el servicio (cláusula *off hire*).

que le incumben; (4) la realización diligente de los viajes ordenados y con la máxima celeridad (utmost dispatch) y (5) la puesta del capitán bajo las órdenes del fletador en la esfera comercial, además de otras dispuestas en las pólizas⁸¹ -obligación que va dirigida igualmente al resto de la dotación, pues tienen el deber de prestar al fletador la misma asistencia que darían al fletante si explotara el buque-. Por su parte, son obligaciones del fletador (1) el empleo del buque en los términos de la póliza, lo que, básicamente, suele significar: a) dentro de los límites geográficos marcados; b) entre puertos y muelles buenos y seguros y c) con mercancías lícitas y no peligrosas. En cuanto al último punto, ha de explicitarse que no serán mercancías “lícitas” aquellas cuya carga constituya una infracción de la ley local o no puedan descargarse lícitamente en el puerto de destino designado –recordemos, que a bordo del buque se incautan 2000 cajetillas de tabaco, que a pesar de no superar los límites pecuniarios exigidos para ser considerado una conducta delictiva, sí es una infracción administrativa leve de acuerdo con el artículo 11 de la *Ley Orgánica 12/1995, de Represión del Contrabando*-; (2) el pago del flete o “hire” en el momento y lugar acordados; (3) el pago de los gastos que le incumben y (4) la devolución del buque al armador al término del contrato en el mismo buen estado y condición en que fue recibido, exceptuados el uso y desgaste naturales del mismo.

El fletamento por tiempo, además de las causas comunes, presenta no pocas situaciones singulares que supondrían la extinción del contrato. Por un lado, están las causas de resolución por incumplimiento de obligaciones esenciales en la economía del contrato, como podría ser el caso que nos ocupa, al emplear el buque fuera de los límites convenidos –zonas geográficas, puertos inseguros, mercancías prohibidas o peligrosas- y, por otro lado, existen situaciones provocadas por circunstancias excepcionales no previstas en el contrato que alteran el sinalagma de la relación contractual desequilibrando, desproporcionalmente, la economía de uno de los contratantes – naufragio, varada, y en general accidentes de la navegación-.

CONTRATO DE TRANSPORTE EN LÍNEA REGULAR O EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO

Desde el punto de vista económico y funcional, transportar personas y mercancías por mar es el destino habitual de los buques mercantes. La navegación marítima gira, en efecto, en torno al transporte y por eso se considera el acto jurídico central. Son varias las diferencias que separan al transporte de los demás contratos de explotación. En primer lugar, el transporte se caracteriza por el traslado por mar de un lugar a otro de personas o mercancías a cambio de un precio llamado “flete”⁸². En segundo término, la prestación fundamental del servicio de transporte se integra por tres obligaciones principales: el desplazamiento marítimo, la custodia y la entrega del cargamento en el puerto de destino. En tercer lugar, el transporte de mercancías se puede documentar en póliza de fletamento o bajo conocimiento de embarque, reservándose la póliza para el tráfico libre, preferentemente cargamentos homogéneos que ocupan la capacidad total

⁸¹ El contenido de la cláusula es tan amplio que el fletador está facultado para celebrar contratos de fletamento o transporte de mercancías con terceros. La SSTS de 30 de diciembre de 1992, 8 de noviembre de 1993 y 24 de abril de 1995 imponen la responsabilidad solidaria de fletante y fletador frente a los terceros perjudicados. Para paliar la situación, las pólizas suelen estipular una cláusula de indemnización o garantía (cláusula non-lien), en virtud de la cual el fletador deberá abonar al fletante los daños ocasionados por reclamaciones de terceros que fueren imputables al empleo comercial del buque.

⁸² El objeto inmediato del contrato es la mercancía y no el buque como en el arrendamiento, ni tampoco la navegación o el viaje como en el fletamento por tiempo o viaje, respectivamente.

del buque y el conocimiento de embarque para el tráfico en línea regular, relativo a mercancías heterogéneas que ocupan espacios limitados dentro de una carga general. Y en último lugar, el transporte en régimen de conocimiento de embarque se rige por una disciplina uniforme, imperativa e internacional (las *Reglas de la Haya-Visby* y las *Reglas de Hamburgo*), destinada a proteger a los cargadores o titulares del conocimiento frente a las cláusulas de exoneración de la responsabilidad del porteador marítimo. Por el contrario, el fletamento, como ya hemos visto, se rige por la autonomía de la voluntad, sin que exista una regulación internacional y uniforme.

Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, una persona –porteador– asume, mediante un determinado precio, la obligación de transportar por mar de un lugar a otro, mercancías bajo su propia custodia. El transporte de mercancías por mar en régimen de conocimiento de embarque presenta una regulación bifronte: nacional e internacional. En el plano interno se aplica el *Código de Comercio* (artículo 706 a 718) y en el transporte internacional, el Convenio de Bruselas de 1924, modificado por los *Protocolos de Bruselas de 1968 y 1979* (las *Reglas de la Haya-Visby*) y la *Ley de 22 de diciembre de 1949*, que introdujo en España aquel *Convenio de 1924*. Posteriormente se adoptó el *Convenio de Hamburgo de 1978*, en vigor en el plano internacional, pero no ratificado por España.

El concepto legal de porteador se deduce con inicial nitidez del artículo primero del *Convenio de Bruselas de 1924* –pues conviene señalar que no hay unanimidad en la doctrina a la hora de señalar los elementos personales de esta parte– que establece que “porteador comprende al propietario del buque o el fletador parte en un contrato de transporte con el cargador”⁸³. Resulta evidente que la cualidad de porteador corresponde al empresario que asume la obligación de desplazamiento y no al personal de su empresa que materialmente lo ejecuta. En este sentido, resulta totalmente fuera de lugar plantearse siquiera si el capitán u otros miembros de la dotación pueden calificarse de porteadores. La respuesta debe ser negativa. Por su parte, cargador lo es quien haya contratado con un porteador el transporte de mercancías y su identificación deriva del tenor literal del conocimiento de embarque.

En cuanto a las obligaciones de las partes, será obligación del cargador (1) la entrega de las mercancías en el lugar pactado y realizar las operaciones de carga según el pacto que corresponda (artículo 619 del *Código de Comercio*) y dentro del plazo pactado o el usual del puerto en que se ejecute (artículo 656). El *Código de Comercio* configura esta obligación de manera que el cargamento debe de cumplir la cantidad

⁸³ Pues bien, aunque dicho Convenio parte de un concepto de porteador basado en el dato contractual de asumir la obligación de portear, otros preceptos del mismo Convenio ponen de manifiesto la idea implícita de que el naviero del buque transportista es siempre “porteador”. En este sentido, establece el Convenio en su artículo tercero, al enumerar las obligaciones del porteador, algunas que solo pueden ser asumidas por el naviero del buque, no por su mero fletador. Por su parte, los artículos 3.8, 4.2, 4.5 y 7 establecen que de los daños ocurridos a las mercancías transportadas deben ser declarados responsables “el porteador o el buque”. Esta constante referencia al buque como sujeto de responsabilidad al lado del porteador deriva de la práctica jurisprudencial anglosajona que consideraba que el receptor de las mercancías ostentaba una *actio in rem* contra el buque por los daños sufridos, y lo que en definitiva está manifestando es una concepción interna del Convenio en la línea de que el naviero, haya o no contratado el transporte, es responsable de su ejecución material, y por ello, es “porteador”, y puede por tanto, contratar nuevamente otros viajes. Puede concluirse a este respecto, que existe hoy en la jurisprudencia y la doctrina más moderna del Derecho comparado una fuerte tendencia a considerar que el concepto de porteador no se agota en el puro dato contractual de la asunción formal en el conocimiento de embarque de la obligación de transportar, sino que incluye en todo caso al naviero del buque que materialmente haya realizado el transporte.

pactada (artículo 652.7), viniendo obligado a pagar el flete de la carga comprometida que dejó de embarcar (artículo 680); deberá entregar las mercancías pactadas y no otras (artículo 681), y nunca las que fuesen de ilícito comercio (artículo 682). Esta obligación de carga puede corresponderle asimismo al porteador cuando así se hubiese pactado. Además de ésta, se reconocen otras obligaciones para esta parte del contrato como (2) el pago del flete convenido por entero, (3) o hacer frente a la responsabilidad de los daños y perjuicios producidos por el embarque de mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cargadas sin el consentimiento del porteador. Por su parte, corresponde al porteador la obligación de (1) entregar el buque en buenas condiciones de navegabilidad, (2) proceder de manera adecuada a la carga y estiba de las mercancías -la interpretación más correcta de este precepto es la de entender que se impone la obligación de cargar “apropiada y cuidadosamente” en aquellos casos en el que el porteador haya asumido la operación de carga como parte de su prestación, pero dejando en libertad a las partes para pactar que sea el propio cargador (por sí o mediante una empresa portuaria) quien realice tal operación- y (3) entregar al cargador un conocimiento de embarque en el que se recojan las menciones señaladas en el artículo III.3 de las *Reglas de Hamburgo*.

Este tipo de contrato se formaliza mediante conocimiento de embarque. Ni nuestro *Código de Comercio*, ni nuestra anterior *Ley de Transporte Marítimo de 22 de diciembre de 1949* ni las actuales *Reglas de la Haya/Visby* definen el conocimiento, pero de su articulado puede deducirse su concepto: documento en el que el Capitán (el Sr. Gutiérrez) reconoce (de aquí el nombre de “conocimiento”) haber recibido a bordo determinadas cosas para su transporte, las cuales, una vez terminado éste, promete entregar al legítimo tenedor del título. De ahí que sea difícil de sostener la alegación del Sr. Gutiérrez sobre el desconocimiento de que a bordo del buque se transportaban 2000 cajetillas de tabaco. Las *Reglas de Hamburgo*, por su parte, ofrecen la siguiente definición del conocimiento de embarque a los efectos del propio Convenio: “documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador”. El conocimiento de embarque se adjunta como **DOCUMENTO X**.

CONCLUSIONES

PRIMERO.- El buque *Pobre Mitrofán* es un buque mercante con pabellón español y, por tanto, inscrito en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de la Marina Mercante. Como ya se menciona en el desarrollo del Informe, el hecho de que se halle inscrito en este Registro no le exime de la obligación de estarlo igualmente en el Registro de Bienes Muebles, pues no es el mismo el objeto de cada uno, sino que difiere. En el Registro de Buques y Empresas Navieras encontrarían asiento aquellas circunstancias y elementos técnicos que permiten identificar el buque y reconocer al mismo la legitimidad para enarbolar la bandera o pabellón nacional, mientras que en el Registro de Bienes Muebles quedaría constancia de las circunstancias que afectan a la propiedad y a los gravámenes sobre el buque.

SEGUNDO.- No obstante, en el Registro de Buques y Empresas Navieras no sólo habría de estar inscrito el buque, sino también el naviero del mismo, ya sea individual o social. Nada se menciona acerca de quién sea el naviero en este caso concreto, pero al transportarse un cargamento de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein*, y ostentar la misma la forma societaria de sociedad anónima, lo habitual es que sea la misma entidad mercantil quien formalice los contratos de transporte marítimo. Supuesto que sea el Sr. Silvestre-Holmes el naviero del buque a título individual, el mismo habría de estar inscrito en este registro y además en la Matrícula de Comerciantes de la provincia. Y por el contrario, supuesto que sea la sociedad mercantil quien ostente el título de naviero social del buque, ésta habría de estar inscrita en este registro y además en el Registro Mercantil.

TERCERO.- De lo expuesto en el desarrollo del Informe se extrae que resulta muy difícil de sostener lo alegado por el Sr. Silvestre-Holmes acerca del desconocimiento de que a bordo del buque se hallaban 2000 cajetillas de tabaco, pues es obligación del capitán, el Sr. Gutiérrez, tener a bordo del mismo tres libros foliados y sellados por la Autoridad de Marina o, en su defecto, la Autoridad competente, donde se recoja – concretamente en el rubricado “Del cargamento”- la información que permita individualizar las mercancías que sean objeto de transporte. Del mismo modo, es obligación del capitán, hallarse a bordo del buque mientras se procede a la carga de las mismas.

CUARTO.- Es evidente que a bordo del buque habría de existir un conjunto de sujetos que conformasen la dotación del mismo, pues corresponde a ésta la dirección, maniobra y servicios del buque. La definición de dotación se dispone en el artículo 648 del *Código de Comercio*, y en ella están comprendidos la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de a bordo no especificados. El capitán del buque, el Sr. Gutiérrez alega que todos los sujetos detenidos formaban parte de la dotación, y si ello fuese así, es obligación del capitán tener a bordo del buque el rol de los individuos que la conforman, así como las contrataciones con ellos celebradas – documentación de la que carecen-. Esta información habría de contenerse igualmente en uno de los tres libros mencionados en el punto que precede –en este caso rubricado “De contabilidad”-.

QUINTO.- En cuanto a los contratos que pudieron ser formalizados entre el propietario del buque *Pobre Mitrofán* y el Sr. Silvestre-Holmes, ya sea a título individual o en nombre y representación de la empresa que administra, tomo como base la gestión náutica del mismo. Supuesto que la dotación hubiese sido dispuesta por el Sr. Silvestre Holmes o la empresa que administra a título de naviero –social-, se hubiese formalizado por ambos un contrato de arrendamiento de buque, pues lo característico de este tipo contractual es que el arrendatario se convierte en naviero del mismo, quedando el arrendador absolutamente desinteresado en su explotación, y correspondiéndole al arrendatario las funciones de gestión náutica y comercial del buque.

SEXTO.- A sensu contrario, supuesto que sea el propietario del buque, el directamente encargado de la gestión náutica del mismo y por tanto obligado a hacer su entrega junto con la dotación, quedando la parte interesada de la contratación limitada a ordenar el trayecto o la aventura marítima o a hacer la entrega de las mercancías que sean objeto de transporte, los contratos formalizados habrían sido bien un fletamento por tiempo, por viaje o transporte en régimen de conocimiento o en línea regular.

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS NORMATIVOS:

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio.
- Ley de 22 de diciembre de 1949, de unificación de reglas en los conocimientos de embarque en buques mercantes.
- Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.
- Ley de Transporte Marítimo, de 22 de diciembre de 1949.

LIBROS DE TEXTO Y MANUALES:

- *Manual de Derecho del Transporte Marítimo* – José María Ruiz Soroa, S. Zabaleta Sarasúa y M. González Rodríguez.
- *Lecciones de Derecho Mercantil*. Editorial Thomson Reuters – Aurelio Menéndez y Angel Rojo.
- *Instituciones de Derecho Mercantil*. Volumen II. Editorial Thomson Aranzadi – Fernando Sánchez Calero y Juan Sánchez-Calero Guilarte.
- *Compendio de Derecho Marítimo*. Segunda Edición. Editorial Tecnos - Ignacio Arrollo.

**V. SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL SR. SILVESTRE-
HOLMES, ADMINISTRADOR DE LA EMPRESA CONSERVAS Y
CONGELADOS SOUSA-HOLSTEIN, S.A.**

I. INTRODUCCIÓN

II. MATERIALES Y MÉTODOS

III. DESARROLLO DEL INFORME

DE LA ADMINISTRACIÓN DE LAS SOCIEDADES ANÓNIMAS

DE LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO PARA CON EL CAPITÁN

DEL RÉGIMEN DE INCOMPATIBILIDADES

DE LAS PRERROGATIVAS PARLAMENTARIAS Y EL FUERO ESPECIAL

IV. CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El 30 de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptaron a 50 millas de las costas gallegas el buque *Pobre Mitrofán*, con pabellón español y procedente de Mauritania, que transportaba un cargamento de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.* y del que se sospechaba que realizaba actividades de contrabando. Durante su inspección, se incautaron dos mil cajetillas de tabaco y se detuvieron a todos los sujetos que se hallaban a bordo –de distintas nacionalidades-, que presentaron acto seguido solicitud de asilo, alegando haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de migrantes.

El capitán del buque, el Sr. Gutiérrez niega tales acusaciones y alega no tener constancia de que a bordo del mismo se hallasen dichas cantidades de tabaco, además de que todos los sujetos detenidos eran miembros de la tripulación, a pesar de que los mismos careciesen de todo tipo de documentación –salvo los ciudadanos españoles y daneses- y de contrato de trabajo.

El 3 de enero de 2014, el juez de instrucción ordena detener al Sr. Silvestre-Holmes, de nacionalidad española, administrador de la empresa cuya mercancía se transportaba, con domicilio social en Lalín, Pontevedra, y Senador de las Cortes Generales del Reino de España.

MATERIALES Y MÉTODOS

Para el desarrollo de este Informe, estudiaré primeramente la figura de la administración de las sociedades anónimas, sus funciones, sus limitaciones y sus responsabilidades, basándome en el *Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital*, en el *Código Penal*, en el *Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Pública* y en la *Ley General de Seguridad Social*.

Asimismo, atenderé a los supuestos en que corresponde a la empresa *Conservas y Congelados, Sousa-Holstein, S.A.*, en calidad de naviero social –y por tanto sólo de haberse formalizado un contrato de arrendamiento de buque- responder de los actos u omisiones cometidos por el capitán del buque, de conformidad con el *Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio*.

A continuación, atenderé al régimen de incompatibilidades de los Altos Cargos de la Administración, para el caso de que los Senadores de las Cortes Generales del Reino de España no puedan desarrollar simultáneamente ambas actividades. Para ello me baso en el *Reglamento del Senado, de 3 de mayo de 1994*, en la *Constitución Española de 1978*,

en la *Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General* y en la *Ley 5/2006, de 10 de abril, de regulación de los conflictos de intereses de los miembros de Gobierno y de los Altos Cargos de la Administración General del Estado*.

Finalmente, analizaré si correspondía la competencia al juez de instrucción y no a otro tipo de autoridad judicial el ordenar la detención de este sujeto, para el caso de que el mismo ostente la cualidad de aforado. Todo ello de conformidad con el *Reglamento del Senado*, la *Ley Orgánica del Poder Judicial*, la *Ley de Enjuiciamiento Criminal* y la *Ley de 9 de febrero de 1912*.

DESARROLLO DEL INFORME

DE LA ADMINISTRACIÓN DE LAS SOCIEDADES ANÓNIMAS

La *Ley de Sociedades de Capital* no somete al órgano de administración de la sociedad anónima⁸⁴ a una estructura rígida y predeterminada, sino que faculta a las sociedades para optar entre varias formas alternativas, que se disponen en su artículo 210. Es posible así nombrar a un administrador único, a varios administradores solidarios con facultades individuales para ejercitar por sí solos las competencias propias del órgano de administración, a varios administradores con facultades conjuntas o mancomunadas, donde para cualquier acto se requiere el concurso y acuerdo de todos ellos o a un consejo de administración, órgano colegiado que adopta sus decisiones por mayoría. Al respecto, nada se dispone en la Introducción del Informe acerca de cómo se confía la administración de esta sociedad anónima, pero al ordenarse únicamente la detención del Sr. Silvestre-Holmes, entiendo se trata de un administrador único. Se adjunta como **DOCUMENTO XI**, Acta de la Junta General Extraordinaria por el que se nombra Administrador Único de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A*, a D. Rodrigo Silvestre-Holmes.

Del articulado de la *Ley de Sociedades de Capital* se extrae que para ser nombrado administrador no se exige ninguna condición especial –únicamente que el nombramiento se inscriba en el Registro Mercantil dentro de los diez días siguientes a la aceptación del cargo- y ni siquiera es preciso, salvo que los estatutos dispongan lo contrario, ostentar la cualidad de socio: Es más, es posible nombrar administrador a una persona jurídica, si bien ésta debe designar necesariamente a un representante para el ejercicio de las funciones propias del cargo. En la sociedad anónima el nombramiento del administrador tiene carácter temporal y el plazo de duración no puede exceder de seis años, aunque la misma persona puede ser reelegida indefinidamente. No obstante, cualquier accionista podrá solicitar la destitución inmediata del administrador incurso en cualquiera de las prohibiciones legales, sin perjuicio de la responsabilidad que derive de su conducta desleal. El cargo será gratuito, salvo que los estatutos sociales dispongan

⁸⁴ La importancia de la sociedad anónima, como prototipo de sociedad capitalista, ha sido, en los últimos tiempos, muy superior a la de cualquier otra forma social. La razón de su éxito y de su desarrollo se debió a los dos grandes rasgos que la caracterizan: la división del capital en acciones, que son fácilmente transmisibles y permiten la diversificación del riesgo, y la no responsabilidad de los socios por las deudas de la sociedad.

expresamente lo contrario, en cuyo caso será en estos últimos donde se establezca el sistema para su determinación. En lo referente a la competencia de los administradores, y al margen de las facultades y deberes que la Ley les encomienda directamente, han de entenderse facultados para realizar todas aquellas actividades u operaciones que sean idóneas para el desarrollo del objeto social y que no estén reservadas a la junta general. En consecuencia, y al margen de la función representativa de la sociedad, de la que en ningún caso pueden ser desposeídos, a los administradores les corresponde también toda la actividad de gestión de la empresa dentro de los límites marcados por el objeto social.

Si efectivamente la representación de la sociedad descansase sobre un administrador único, el poder de representación –tanto en juicio como fuera de él– correspondería necesariamente a éste. Sería él quien respondiese frente a la sociedad, frente a los socios y frente a los acreedores sociales del daño que causase por actos u omisiones –desleales– contrarios a la Ley o a los estatutos o por los realizados incumpliendo los deberes inherentes al desempeño del cargo⁸⁵ y, en ningún caso, exoneraría de responsabilidad la circunstancia de que el acto o acuerdo lesivo hubiese sido adoptado, autorizado o ratificado por la junta general. Del mismo modo, habría de responder el administrador societario en el ámbito concursal, penal, administrativo, laboral y tributario. A continuación procedo a analizar las responsabilidades que le serían reclamadas al Sr. Silvestre-Holmes en el supuesto que es objeto de estudio.

En primer lugar, conviene señalar que las *conductas desleales* en perjuicio de la compañía, con las que el administrador de una sociedad mercantil se lucraba mediante abuso de su posición, y siempre que la culpa o negligencia pudiese imputarse directamente al administrador de la sociedad no han sido nunca impunes. No obstante, al *Código Penal de 1995* se han incorporado unas figuras específicas –delitos societarios, Capítulo XIII– destinadas a sancionar la actividad ilícita generada desde las sociedades mercantiles o entidades asimiladas y que distorsiona la función institucional de éstas en la vida económica y hace que los ciudadanos pierdan confianza en esta forma de participación en el mercado⁸⁶. Para estos supuestos, el artículo 120 del *Código Penal* establece en su apartado cuarto, la responsabilidad civil subsidiaria de las personas jurídicas “por los delitos o faltas que hayan cometido sus empleados o dependientes, representantes o gestores en el desempeño de sus obligaciones o servicios”. Ahora bien, para que proceda la declaración de responsabilidad civil subsidiaria, se exigen jurisprudencialmente⁸⁷ los siguientes requisitos: existencia de una persona o empresa por cuenta de la cual presta el servicio inculpado, relación de dependencia, directa o indirecta, entre el principal y el servidor y que el dependiente actúe dentro de la esfera de su cometido o servicio, sin extralimitaciones.

⁸⁵ No obstante, lo mismo ocurriría en caso de tratarse de un consejo de administración, pues cada uno de los miembros respondería solidariamente si hubiesen participado o realizado el acto dañoso, salvo que pudiesen probar que no participaron en el mismo, o que conociéndolo hicieron lo posible para evitarlo.

⁸⁶ El presente supuesto sería susceptible de quedar encuadrado en el artículo 295 del Código Penal: “Los administradores de hecho o de derecho o los socios de cualquier sociedad constituida o en formación, que en beneficio propio o de un tercero, con abuso de las funciones propias de su cargo, dispongan fraudulentamente de los bienes de la sociedad o contraigan obligaciones a cargo de ésta causando directamente un perjuicio económicamente evaluable a sus socios, depositarios, cuentapartícipes o titulares de los bienes, valores o capital que administren, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años, o multa del tanto al triplo del beneficio obtenido”.

⁸⁷ Sentencias del Tribunal Supremo de 24 de abril de 1978, 20 de marzo de 1979, 17 de diciembre de 1983, 8 de febrero de 1990, 29 de octubre de 1994, 12 de abril de 1995, 23 de abril de 1996, 22 de enero y 8 de octubre de 1999 y 28 de junio y 2 de octubre de 2000.

En segundo lugar, en cuanto a la *responsabilidad penal*⁸⁸, sorprende la –relativa– irresponsabilidad penal de las sociedades mercantiles y la paradójica responsabilidad de sus administradores por hechos ajenos. El ordenamiento penal español, siguiendo un modelo muy extendido en el Derecho comparado, entiende que las personas jurídicas no pueden delinquir pues el régimen punitivo previsto en el Código está destinado exclusivamente a personas físicas; y así lo ha reiterado el Tribunal Supremo en una larga y reiterada jurisprudencia⁸⁹. En la actualidad el artículo 31 del Código establece en su primer apartado que “el que actúe como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, o en nombre o representación legal o voluntaria de otro, responderá personalmente, aunque no concurren en él las condiciones, cualidades o relaciones que la correspondiente figura de delito o falta requiera para poder ser sujeto activo del mismo, si tales circunstancias se dan en la entidad o persona en cuyo nombre o representación obre”. Ahora bien, la Sentencia del Tribunal Constitucional de 20 de julio de 1993 exige, para responsabilizar de un delito a una persona, acreditar su condición de administrador y la realización por el mismo de actos propios de la autoría del tipo delictivo de que se trate. En otros términos, y tal como recuerda la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2001, “si el administrador formal no ha tenido ninguna intervención en la realización de la conducta típica, no le puede alcanzar la responsabilidad penal derivada de ésta”. No obstante, a la vista de la jurisprudencia dictada en la materia, la cuestión no siempre resulta clara.

A partir del 1 de octubre de 2004, con la entrada en vigor de la *Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre*, el principio de la irresponsabilidad penal de las personas jurídicas debe entenderse aún de forma más relativa, ya que, desde entonces, el artículo 31 reconoce un segundo apartado, que dice: “en estos supuestos, si se impusiere en Sentencia una pena de multa al autor del delito, será responsable del pago de la misma de manera directa y solidaria la persona jurídica en cuyo nombre o por cuya cuenta actuó”. E igualmente, el artículo 129 del *Código Penal* posibilita que, en los casos expresamente previstos en su texto, y con carácter temporal o definitivo, se imponga a las personas jurídicas implicadas en la comisión de hechos delictivos la clausura de la empresa, sus locales o establecimientos, su disolución, la suspensión de sus actividades por tiempo máximo de cinco años, etc. A estas consecuencias accesorias debe añadirse también la prohibición que establece el artículo 20.a) del *Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas*, a cuyo tenor, no pueden contratar con éstas las personas que hayan sido condenadas mediante sentencia firme por delitos de falsedad, contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico, cohecho, malversación, tráfico de influencias, [...]. La prohibición de contratar alcanza a las personas jurídicas cuyos administradores o representantes, vigente su cargo o representación, se encuentren en la situación mencionada por actuaciones realizadas en nombre o a beneficio de dichas personas jurídicas o en las que concurren las condiciones, cualidades o relaciones que requiera la correspondiente figura de delito para ser sujeto activo del mismo.

En tercer lugar, el principio de culpabilidad que rige en materia de infracciones administrativas⁹⁰ no impide que nuestro *Derecho administrativo* admita la responsabilidad directa de las personas jurídicas, reconociéndoles, pues, capacidad

⁸⁸ En lo que se refiere al supuesto que es objeto de estudio, artículos 318 bis, 312.2.2º -en su caso- del Código Penal y el artículo 22.2 de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social

⁸⁹ Sentencias de 12 de noviembre de 1982, 8 de julio de 1986, 7 de noviembre de 2002 y 1 de abril de 2003.

⁹⁰ Recordemos, artículo 11 de la Ley Orgánica 12/1995, de Represión del Contrabando.

infractora. Pero esta posible responsabilidad en el procedimiento administrativo sancionador de las personas jurídicas no impide responsabilidades subsidiarias o incluso solidarias por el incumplimiento de las obligaciones impuestas en la Ley, que conlleven el deber de prevenir la infracción administrativa cometida por otros, de las personas físicas y jurídicas sobre las que tal deber recaiga. En estos casos un sujeto es el responsable de la comisión de la infracción pero existe otro sujeto sobre el que legalmente recaía el deber de haber prevenido la infracción cometida. En virtud de esta previsión, puede al mismo tiempo establecerse la responsabilidad de las personas jurídicas por ilícitos administrativos y responsabilidades solidarias o subsidiarias de personas físicas, como administradores, en cuanto adoptaron los acuerdos sociales que hicieron posibles tales infracciones administrativas.

Por último, puede al administrador reclamársele responsabilidad en el *ámbito laboral*. Por un lado, en cuanto a materia contractual⁹¹, el administrador societario no es un sujeto por completo ajeno al contrato de trabajo, pues al contrario, el mismo se encuentra estrechamente vinculado con él, en tanto que representante empresarial a quien compete la ejecución de las decisiones vinculadas a dicho contrato. Y no debe sorprender, por ello, que la legislación mercantil establezca un sistema de responsabilidad para los eventuales daños que pudieran derivarse de la conducta incumplidora del administrador social y que el mismo pueda proyectarse sobre los específicos comportamientos que afecten a la relación de trabajo. Por otro lado, en cuanto a materia de Seguridad Social⁹², el artículo 15.2 de la Ley General de Seguridad Social introduce una vía de imputación al establecer que la declaración de responsabilidad derivada podrá efectuarse “*en aplicación de cualquier norma con rango de Ley que se refiera o no excluya expresamente a las obligaciones de Seguridad Social*”. Sobre esta base la Inspección de Trabajo y Seguridad Social podrá extender actas de liquidación o, en su caso, requerimientos, en materia de cotización a la Seguridad Social, para la exigencia de responsabilidad solidaria a los administradores de sociedades mercantiles capitalistas en los casos en que tal responsabilidad les venga impuesta por normas de derecho mercantil o civil o de cualquier otra rama del Derecho, sin necesidad de declaración previa del orden jurisdiccional correspondiente. Igualmente, la Ley General de Seguridad Social ya tiene atribuida esta competencia en estos casos, y deberá dar oportunidad a los administradores para que prueben el carácter previo de la deuda que pretende derivar.

DE LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO PARA CON EL CAPITÁN

A la responsabilidad –ya sea directa, ya sea solidaria o subsidiaria- que pueda reclamarse al administrador o a la persona jurídica, habría que añadir la que le correspondería a esta última como consecuencia de su condición de naviero social del buque arrendado. Como se ha desarrollado en el Informe que precede, entiendo que se trata de un naviero social, pues la mercancía que es objeto de transporte pertenece a una empresa que ostenta la forma societaria de sociedad anónima y no tendría sentido que el administrador de la empresa contratase el buque en su propio nombre. Supuesto que sea el capitán el responsable de las faltas náuticas y comerciales, el único supuesto en que el naviero –social- hubiera de responder por los actos, omisiones u obligaciones contraídas por él, sería cuando la gestión náutica correspondiese al mismo, esto es, en caso de

⁹¹ Recordemos, artículos 7.1, 35 y 37 de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

⁹² Recordemos, artículo 22.2 de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

haberse formalizado entre el propietario del buque y el Sr. Rodrigo Silvestre-Holmes – en nombre y representación de la empresa que administra- un contrato de arrendamiento de buque. Pues en caso contrario, si los miembros de la dotación –o pasajeros- hubiesen sido dispuestos por el propietario del mismo, quedando la empresa absolutamente desinteresada de la gestión náutica, y siendo el objeto de la contratación el transporte de las mercancías -ya sea mediante fletamento por viaje, por tiempo o transporte en línea regular-, la empresa no sería responsable más que de la infracción aduanera que pesa sobre las 2000 cajetillas de tabaco –entendiéndose que éstas formaban parte de la única carga que se transportaba, perteneciente a la mentada empresa-.

Partiendo de esta premisa, dice el artículo 618 del *Código de Comercio* que el capitán será civilmente responsable para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieran contratado con él de, entre otras, las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir a las leyes o reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación o a los daños y perjuicios que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme a los artículos 610 y 612. En aquellos otros supuestos, en que el capitán no se excediese de sus atribuciones o facultades que le corresponden por razón del cargo, será el naviero el civilmente responsable de los actos, omisiones u obligaciones contraídas por aquél, de conformidad con los artículos 586 a 588 del mismo texto normativo.

Todo ello a que acabo de hacer mención sería de aplicación para el caso de que hubiese sido el capitán quien contratase a la tripulación en ausencia del naviero – artículo 610.1⁹³-; pues en caso contrario le corresponde a éste y no a aquél la contratación de la dotación, de conformidad con el artículo 597⁹⁴. Igualmente, si el hecho de transportar a extranjeros hasta la península, carentes de documentación e incumpliendo las prescripciones dispuestas en el artículo 612.1⁹⁵ y 3⁹⁶ fuese imputable directamente al capitán; y finalmente, si pudiese probarse la culpa del capitán en la existencia de 2000 cajetillas de tabaco a bordo, incumpliendo las obligaciones dispuestas en los preceptos previamente mentados.

DEL RÉGIMEN DE INCOMPATIBILIDADES

Se menciona en la Introducción del Informe que el administrador de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.*, ostenta asimismo el cargo de Senador de

⁹³ Nombrar o contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.

⁹⁴ El naviero elegirá y ajustará al capitán y contratará en nombre de los propietarios, los cuales quedarán obligados en todo lo que se refiere a reparaciones, pormenor de la dotación, armamento, provisiones de víveres y combustible y fletes del buque, y, en general, a cuanto concierna a las necesidades de la navegación.

⁹⁵ Tener a bordo, antes de emprender viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente Real o de navegación; el rol de los individuos que componen la dotación del buque, y las contrataciones con ellos celebradas; la lista de pasajeros; la patente de sanidad; la certificación del Registro, que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento, o copias autorizadas de ellos; los conocimientos o guías de la carga, y el acta de la visita o reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

⁹⁶ Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la autoridad de Marina y, en su defecto, por la autoridad competente [...].

las Cortes Generales del Reino de España, por lo que procedo a determinar el régimen de incompatibilidades en el que incurre, que impide el ejercicio simultáneo de ambas actividades, de acuerdo con el artículo 213.2⁹⁷ de la *Ley de Sociedades de Capital*.

Los Senadores ostentan prerrogativas que son comunes entre los miembros de los Parlamentos democráticos y que están dirigidas, no a proteger o a favorecer al parlamentario en sí, sino a garantizar el pleno ejercicio de las funciones correspondientes a las Cámaras de las que forman parte, asegurando su independencia respecto a los demás poderes. Gozan de inviolabilidad⁹⁸, de inmunidad⁹⁹, tienen un fuero especial¹⁰⁰ -que se analizará en el punto que prosigue- y deben respetar las incompatibilidades establecidas en la legislación electoral.

En cuanto a estas últimas, el Capítulo III del Título I del *Reglamento del Senado* se refiere al examen de incompatibilidades de dicho cargo, pero el mismo nos invita a revisar el articulado de la *Constitución* –concretamente su precepto 70¹⁰¹- que a su vez se remite a la *Ley Orgánica 5/1985, del Régimen Electoral General*. Este último texto normativo se refiere a las incompatibilidades en sus artículos 155 a 160 y es concretamente en el apartado c) del artículo 159.2¹⁰² donde se recoge la que sería de aplicación al presente supuesto, al recaer en el cargo de administrador único de una empresa, la función relativa a su representación y la consiguiente capacidad de servirse de la firma social y de vincular a la sociedad en sus relaciones con terceros. Al tomar posesión, los Senadores deben formular una declaración con sus datos que después es conocida e informada por la Comisión de Incompatibilidades y, en caso de apreciarse alguna incompatibilidad, el afectado debe optar entre su escaño y la condición o puesto que determina la misma. Asimismo están obligados a comunicar cualquier alteración que se produzca en su situación durante la Legislatura, y deben hacer declaración –que se inscribirá en un Registro de intereses de carácter público- de otras actividades que les proporcionen o puedan proporcionar ingresos económicos, una vez cesados en el desempeño del cargo –artículo 11-, así como de sus bienes y derechos patrimoniales – artículo 12- y declaración del control y gestión de los valores y activos financieros – artículo 13-.

Se entiende que en el presente supuesto el Sr. Silvestre-Holmes, en su condición de Senador de las Cortes Generales del Reino de España, habría incumplido la obligación relativa a comunicar dicha información, que, en su caso, habría supuesto necesariamente

⁹⁷ 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.

⁹⁸ Artículo 71.1 de la Constitución y 21 del Reglamento del Senado, que supone irresponsabilidad – absoluta y perpetua- por sus manifestaciones escritas y orales en el ejercicio de su cargo –y una vez abandonado el escaño-. Pero está limitada a las intervenciones que se producen en las sesiones parlamentarias, no a las que un senador pueda mantener en actos al margen de los parlamentarios en sentido estricto.

⁹⁹ Artículo 71.2 de la Constitución y 22 del Reglamento del Senado, que supone que no pueden ser inculcados ni procesados sin la previa autorización de la Cámara solicitada mediante suplicatorio. La intervención del Senado no es para juzgar sobre la cuestión de fondo, sino para comprobar que no obedece a motivos alejados de la pura administración de justicia.

¹⁰⁰ Solo pueden ser imputados y juzgados por la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo.

¹⁰¹ La ley electoral determinará las causas de inelegibilidad e incompatibilidad de los Diputados y Senadores [...].

¹⁰² El desempeño de puestos o cargos que lleven anejas funciones de dirección, representación, asesoramiento o prestación de servicios en Empresas o Sociedades arrendatarias o administradoras de monopolios.

la obligación de elegir entre el desempeño de uno u otro cargo. Al respecto, la *Ley 5/2006, de 10 de abril, de regulación de los conflictos de intereses de los miembros de Gobierno y de los Altos Cargos de la Administración General del Estado*, se encarga de la tipificación de las infracciones y de la imposición de sanciones en su Capítulo V, rubricado “régimen sancionador” (artículos 17 a 22). Este texto normativo se refiere efectivamente al deber de dedicación exclusiva al cargo público de estos ciudadanos –si bien contempla excepciones, pues el cargo es compatible con determinadas actividades públicas y privadas, que se enumeran en los artículos 9 y 10-. El hecho de incumplir las normas de incompatibilidad dispuestas en este texto legal se califica como infracción muy grave, de conformidad con el artículo 17.1; en cuyo caso, la sanción objeto de imposición consistiría en la destitución del cargo público que ocupen –sin posibilidad de un nuevo nombramiento por un período de entre 5 y 10 años-; en la no percepción de la pensión indemnizatoria creada por el artículo 10 de la *Ley 74/1980, de 29 de diciembre* y en la obligación de restituir –en su caso- las cantidades percibidas indebidamente en la forma que se establezca reglamentariamente. Todo ello, dice, sin perjuicio de las demás responsabilidades en otros ámbitos jurisdiccionales a que hubiera lugar.

DE LAS PRERROGATIVAS PARLAMENTARIAS Y EL FUERO ESPECIAL

En el Capítulo I del Título II del *Reglamento del Senado* se regulan las prerrogativas parlamentarias –artículos 20 a 26-, de acuerdo con las cuales, los diputados gozan de inviolabilidad, inmunidad y están sometidos a un fuero especial. En el caso presente interesan las dos últimas, que están indisolublemente unidas, por lo que procedo a su análisis.

La inmunidad impide que se inicie un procedimiento penal sin previa autorización parlamentaria y que el sujeto sea detenido, salvo en caso de flagrante delito. A diferencia de la inviolabilidad, la inmunidad solo protege a los parlamentarios frente a cualquier procedimiento penal –no frente a otros procedimientos judiciales-, sin importar que el delito que se le impute lo haya cometido en el ejercicio de sus funciones o no. Además, la inmunidad cesa en el momento en que el parlamentario pierde esta condición. Ahora bien, esa inmunidad no sólo tiene carácter temporal, sino que esta prerrogativa es susceptible de levantarse si así lo decide el Pleno de la Cámara. La intervención del Senado no prejuzga sobre la cuestión de fondo –la supuesta comisión de un delito- sino que sirve para comprobar que no obedece a motivos torticeros, alejados de la pura administración de justicia. A tal efecto se sigue un procedimiento –mediante suplicatorio- con participación del afectado y que termina con la correspondiente decisión mediante votación secreta. El Tribunal Constitucional ha cambiado la forma histórica de entender el suplicatorio que el Tribunal Supremo dirige frente al Congreso o al Senado para procesar a uno de sus miembros: antes se consideraba que su concesión era un acto libre del Pleno que no necesitaba ningún tipo de razonamiento. Sin embargo, ahora el Constitucional exige que la denegación del suplicatorio deba ser motivada, justificando si tras esa petición hay una persecución política, único caso en que la Cámara podría denegar la concesión (Sentencia del Tribunal Constitucional 206/1992, de 27 de noviembre, caso *González Bedoya*). Esta prerrogativa no se aplica cuando se trate de un delito flagrante, pues por su propia naturaleza queda excluida cualquier duda sobre el origen de la acusación. Unido a la anterior prerrogativa, el fuero especial atribuye el monopolio de los procesos penales

contra diputados y senadores al Tribunal Supremo. En realidad esta prerrogativa no es sólo una garantía de los miembros del Poder Legislativo sino también del Poder Judicial en cuanto el fuero especial dificulta eventuales presiones sobre el juzgador. A cambio de este equilibrio de poderes los parlamentarios no tienen derecho a presentar un recurso contra la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, lo cual puede ser una insuficiencia de nuestro sistema procesal, pero no llega a ser una violación de la Constitución (Sentencia del Tribunal Constitucional 51/1985, de 10 de abril, caso *Castells*). Esta prerrogativa, que aparecía ya consagrada con nitidez en el artículo 47 de la *Constitución de 1876*, se desplegó en el ámbito legislativo en la *Ley de 9 de febrero de 1912*. Hoy el mandato constitucional se encuentra desarrollado por el artículo 57.1.2^o¹⁰³ de la *Ley Orgánica del Poder Judicial* en concordancia con el texto superior.

De la lectura de la Sentencia del Tribunal Constitucional –caso *González Bedoya*–, se deduce que el mismo considera que la inviolabilidad de los parlamentarios, por la que se exime a éstos de responsabilidad penal "por las opiniones manifestadas en el ejercicio de sus funciones", y la inmunidad, que impide su detención -salvo en caso de flagrante delito- y condiciona su inculpación penal a la previa concesión de suplicatorio –funcionando a modo de "autorización"- del Congreso o del Senado, deben ser interpretadas en sentido restrictivo. En ningún caso, estas prerrogativas pueden "generar zonas inmunes al imperio de la ley" y sólo podrán alegarse cuando sea previsible que la acción penal emprendida contra el parlamentario busque "perturbar el funcionamiento de las Cámaras o alterar su composición".

De lo expuesto se deduce que habría que identificar si los hechos constituyen flagrante delito, pues si ello fuese efectivamente así, no habría lugar a la mentada prerrogativa, y con ello no habría de atenderse al trámite conferido por la concesión de suplicatorio por el Senado que posibilitaría el conocimiento del asunto directamente al Tribunal Supremo. Ya han sido analizados todos los extremos que se mencionan en el supuesto de hecho a lo largo de la totalidad de los Informes y en tal estado de circunstancias, en que careceremos de datos suficientes que permitan probar si media culpa o negligencia bien por parte del capitán, bien del administrador directamente y atendiendo a la definición ofrecida en el artículo 791^o¹⁰⁴ de la *Ley de Enjuiciamiento Criminal* de "flagrante delito", no podríamos ampararnos en la existencia de aquél.

Con todo, si bien es cierto que la detención la ordena el juez de instrucción, y que de lo expuesto resulta evidente que la competencia le correspondería al Tribunal Supremo, puede ser susceptible de quedar encuadrado en la previsión dispuesta en el artículo

¹⁰³ La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo conocerá: De la instrucción y enjuiciamiento de las causas contra el Presidente del Gobierno, Presidentes del Congreso y del Senado, Presidente del Tribunal Supremo y del Consejo General del Poder Judicial, Presidente del Tribunal Constitucional, miembros del Gobierno, Diputados y Senadores, Vocales del Consejo General del Poder Judicial, Magistrados del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo, Presidentes de la Audiencia Nacional y de cualquiera de sus Salas y de los Tribunales Superiores de Justicia, Fiscal General del Estado, Fiscales de Sala del Tribunal Supremo, Presidente y Consejeros del Tribunal de Cuentas, Presidente y Consejeros del Consejo de Estado y Defensor del Pueblo, así como de las causas que en su caso, determinen los Estatutos de Autonomía.

¹⁰⁴ Se considerará delito flagrante el que se estuviere cometiendo o se acabare de cometer cuando el delincuente sea sorprendido en el acto. Se entenderá sorprendido en el acto no sólo al delincuente que fuere detenido en el momento de estar cometiendo el delito, sino también al detenido o perseguido inmediatamente después de cometerlo, si la persecución durare o no se suspendiere mientras el delincuente no se ponga fuera del inmediato alcance de los que le persiguen. También se considerará delincuente in fraganti aquel a quien se sorprendiere inmediatamente después de cometido un delito con efectos, instrumentos o vestigios que permitan presumir su participación en él.

segundo de la *Ley de 9 de febrero de 1912*, que al respecto establece: “si incoado un sumario por un Juez de Instrucción ó por un Juzgado instructor de Guerra ó Marina, ya de oficio, ya por denuncia ó querrela, apareciesen indicios de responsabilidad contra algún Senador ó Diputado, tan pronto como fuesen practicadas las medidas necesarias para evitar la ocultación del delito ó la fuga del delincuente, se remitirán las diligencias en el plazo más breve posible al Tribunal Supremo ó al Consejo Supremo de Guerra y Marina, si procediese con arreglo á lo establecido en el artículo 1^o”.

CONCLUSIONES

PRIMERO.- Nada se menciona en la Introducción del Informe acerca de cómo se confía la administración de esta sociedad anónima, pero al ordenarse por el juez de instrucción la sola detención del Sr. Rodrigo Silvestre-Holmes, entiendo se trata de un administrador único. Adjunto como **DOCUMENTO XI** Acta de la Junta General por la que se nombra a este sujeto administrador único de la empresa *Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.*, con domicilio social en Lalín. Al administrador único de una sociedad anónima corresponde el poder de representación –tanto en juicio como fuera de él- y sería él quien respondiese frente a la sociedad, frente a los socios y frente a los acreedores sociales del daño que causase por actos u omisiones –desleales- contrarios a la Ley o a los estatutos o por los realizados incumpliendo los deberes inherentes al desempeño del cargo. Igualmente le puede ser reclamada al administrador de una persona jurídica, responsabilidad en el ámbito concursal, penal, administrativo, laboral y tributario.

SEGUNDO.- De haberse incurrido en conductas desleales, en que la culpa o negligencia pudiese imputarse directamente al administrador de la sociedad, resulta obligado tener en cuenta que existen en el Código Penal de 1995 unas figuras específicas –delitos societarios- destinadas a sancionar la actividad ilícita generada desde las sociedades mercantiles o entidades asimiladas, que distorsionan la función institucional de éstas en la vida económica, y hace que los ciudadanos pierdan confianza en esta forma de participación en el mercado. El artículo 120.4 del Código reconoce, en caso de cumplirse ciertos requisitos, la responsabilidad civil subsidiaria de las personas jurídicas por los delitos o faltas que hayan cometido sus representantes.

TERCERO.- Siguiendo un modelo –muy extendido- en el Derecho comparado, nuestro ordenamiento consideraba que las personas jurídicas no podían delinquir pues el régimen punitivo previsto en el Código Penal estaba destinado exclusivamente a personas físicas. Actualmente el artículo 31 del Código reconoce la responsabilidad personal del que actúe como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, aún cuando no concurren en él las condiciones que la correspondiente figura de delito o falta requiera para poder ser sujeto activo del mismo, si las mismas se dan en la persona en cuya representación obre. Si bien la Sentencia del Tribunal Constitucional de 20 de julio de 1993 exige, para responsabilizar de un delito a una persona, acreditar su condición de administrador y realización por el mismo de actos propios de la autoría del tipo delictivo de que se trate. La entrada en vigor de la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, supuso que el principio de la irresponsabilidad penal de las personas jurídicas debe entenderse aún de forma más relativa ya que, desde entonces, el artículo 31 reconoce un segundo apartado de conformidad con el cual la entidad a la que represente el administrador, se hará responsable del pago de la multa a éste impuesta de manera directa y solidaria. Igualmente, el artículo 129 del Código Penal posibilita que se imponga a las personas jurídicas implicadas en la comisión de hechos delictivos la imposición de penas o consecuencias accesorias expresamente tasadas. A ellas habría de añadirse también la prohibición que establece el artículo 20.a) del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

CUARTO.- Por otra parte, el principio de culpabilidad que rige en materia de infracciones administrativas no impide que nuestro Derecho administrativo admita la responsabilidad directa de las personas jurídicas, reconociéndoles capacidad infractora. No obstante, se reconocen responsabilidades subsidiarias o solidarias por el incumplimiento de las obligaciones impuestas en la Ley que conlleven el deber de prevenir la infracción administrativa cometida por otros, a las personas físicas y jurídicas sobre las que tal deber recaiga.

QUINTO.- En materia laboral, el administrador societario no es un sujeto por completo ajeno al contrato de trabajo, pues al contrario, el mismo se encuentra estrechamente vinculado con él, en tanto que representante empresarial a quien compete la ejecución de las decisiones vinculadas a dicho contrato. Y no debe sorprender que la legislación mercantil establezca un sistema de responsabilidad para los eventuales daños que pudieran derivarse de la conducta incumplidora del administrador social. Por otro lado, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social podrá extender actas de liquidación o, en su caso, requerimientos, en materia de cotización a la Seguridad Social, para la exigencia de responsabilidad solidaria a los administradores de sociedades mercantiles capitalistas en los casos en que tal responsabilidad les venga impuesta por normas de cualquier rama de derecho, sin necesidad de declaración previa del orden jurisdiccional correspondiente.

SEXTO.- A la responsabilidad –ya sea directa, solidaria o subsidiaria- que pueda reclamarse al administrador o a la persona jurídica habría que añadir la que le correspondería a esta última como consecuencia de su condición de naviero social del buque arrendado. Dice el artículo 618 del Código de Comercio que el capitán será civilmente responsable para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieran contratado con él de, entre otras, las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir a las leyes o reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación o a los daños y perjuicios que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme a los artículos 610 y 612. En aquellos otros supuestos, en que el capitán no se excediese de sus atribuciones o facultades que le corresponden por razón del cargo, será el naviero el civilmente responsable de los actos, omisiones u obligaciones contraídas por aquél, de conformidad con los artículos 586 a 588 del mismo texto normativo.

SÉPTIMO.- El administrador de la empresa *Conservas y Congelados, Sousa-Holstein, S.A.*, el Sr. Rodrigo Silvestre-Holmes, ostenta asimismo el cargo de Senador de las Cortes Generales del Reino de España, incurriendo en una incompatibilidad, de conformidad con el artículo 159.2.c) de la Ley del Régimen Electoral General. Tanto en el Reglamento del Senado, como en la Ley 5/2006, de 10 de abril, se hace referencia a la obligación de los Altos Cargos de la Administración de poner en conocimiento las actividades que desarrollan y que pueden tener por consecuencia alguna causa de incompatibilidad –tanto las del momento presente, como las que desarrolle una vez cesado en el cargo-. Igualmente habrá de inventariar sus bienes y derechos patrimoniales así como sus valores y activos financieros. Es en esta Ley 5/2006 donde se tipifican las infracciones y se prevén las sanciones en que puedan incurrir estos Altos Cargos, de cuyo tenor se extrae que el Sr. Silvestre-Holmes habría incurrido en una infracción calificada como muy grave del artículo 17.1, por no notificar el desempeño de la actividad de representación de la sociedad anónima, que habría supuesto necesariamente la exigencia de optar entre uno u otro cargo. Las sanciones que serían

objeto de imposición se prevén en el mismo precepto y se enumeran en el Desarrollo del Informe.

OCTAVO.- Por último, se analizan las prerrogativas parlamentarias de inmunidad y fuero especial, para el caso de que fuese necesaria la concesión de suplicatorio por el Pleno de la Cámara que posibilitaría el conocimiento de la causa contra uno de sus miembros por el Tribunal Supremo. Este es el régimen general, y a aplicar salvo que se tratase de flagrante delito. En el supuesto que es objeto de estudio –que resulta encuadrable en el artículo segundo de la Ley de 9 de febrero de 1912- se carece de datos suficientes que permitan afirmar con rotundidad que en las conductas constitutivas de delito o infracción medie culpa o negligencia directa del administrador, el Sr. Silvestre-Holmes, y además, de conformidad con la descripción que se ofrece en el artículo 791 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, no cabría ampararse en apariencia de delito flagrante, siendo por tanto, necesaria para el conocimiento por parte del Tribunal Supremo, la obtención de la “autorización” del Senado, esto es, el suplicatorio.

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS NORMATIVOS:

- Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.
- Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.
- Reglamento del Senado de 3 de mayo de 1994.
- Constitución Española de 1978
- Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General.
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- Ley de 9 de febrero de 1912, declarando los Tribunales que han de entender en el conocimiento de las causas contra Senadores y Diputados.
- Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.
- Ley 5/2006, de 10 de abril, de regulación de los conflictos de intereses de los miembros de Gobierno y de los Altos Cargos de la Administración General del Estado

LIBROS DE TEXTO Y MANUALES:

- *Constitución y Jurisprudencia constitucional*. Editorial Tirant Lo Blanch – José Antonio Portero Molina.
- *Lecciones de Derecho Mercantil*. Editorial Thomson Reuters – Aurelio Menéndez y Ángel Rojo.
- *Instituciones de Derecho Mercantil*. Editorial Thomson Aranzadi – Fernando Sánchez Calero y Juan Sánchez-Calero Guilarte.
- *La responsabilidad de los administradores de las sociedades mercantiles*. Tercera Edición. Editorial Tirant Lo Blanch – Ángel Rojo y Emilio Beltrán.

DOCUMENTO I



ACTA DE INFRACCIÓN

Datos del Acta

Acta de Infracción Nº: 162014000000108 Materia: Infracciones laborales y Seguridad Social

Fecha: 4 Enero 2014 Otros sujetos responsables (Ver anexo): SI: NO:

Datos de la Empresa

Nombre Empresa: Conservas y Congelados, Sousa-Holstein, S.A. N.I.F./C.I.F.: J030819654

Actividad: Fábrica y distribución de mercancías C.C.C.: 84628492749

Domicilio: C/ Don Quijote, nº3 (Casco Urbano), 36500

Localidad: Lalín, Pontevedra

Orden de Servicio: 6/0000002/14 - Acta de Infracción: 162014000000108

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

(Ver cuerpo del Acta en paginas siguientes)

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

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

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



INICIO TEXTO ACTA

En fecha cuatro de enero de dos mil catorce, a las 9 horas, se ha realizado visita de inspección al centro de trabajo sito en Calle Don Quijote, nº3 del Casco Urbano, 36500, Lalín. En fecha diez de enero de dos mil catorce, se produce la comparecencia del Sr. Rodrigo Silvestre-Holmes, administrador de la entidad.

ACTUACIONES PRACTICADAS

En fecha treinta de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptan a 50 millas de las costas gallegas el buque Pobre Mitrofán, de pabellón español y procedente de Mauritania, como consecuencia de las sospechas de que a bordo se realizasen actividades de contrabando.

Durante su inspección, los agentes incautan dos mil cajetillas de tabaco y detienen a todos los sujetos hallados a bordo, de distintas nacionalidades, que carecen de documentación acreditativa de nacionalidad e identidad y de contrato de trabajo. Los ciudadanos extranjeros presentan en el momento de ser entregados al Cuerpo Nacional de Policía solicitud de asilo, alegando ser víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes.

Se procede al interrogatorio de los ciudadanos hallados a bordo. Se retiene la documentación de los sujetos que la portaban. Se comprueba la veracidad de las solicitudes de asilo presentadas. Se retienen los Tres Libros foliados y sellados por la Autoridad de Marina o en su defecto, la Autoridad competente.

HECHOS COMPROBADOS

Es evidente que a bordo del buque ha de existir un conjunto de sujetos que conformen la dotación del mismo, pues sin ella no sería posible una correcta dirección, maniobras y funcionamiento de aquél. La definición de dotación se recoge en el artículo 648 del Código de Comercio.

En el presente supuesto, de las pruebas practicadas no se extraen indicios ciertos y suficientes que acrediten que los ciudadanos no comunitarios realizasen actividades laborales a bordo del buque, por lo que no cabría aplicar sobre aquellos hechos calificación alguna.



Se constata la contratación del buque Pobre Mitrofán por la Empresa actuada, Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.

Se acredita la nacionalidad de cada uno de los sujetos: seis ciudadanos españoles (que portan su respectiva documentación), cuatro ciudadanos daneses (portan igualmente su documentación), cuatro ciudadanos de Burkina Faso, dos ciudadanos de Perú y dos de Filipinas.

Se constata la no existencia de contratos laborales de ninguno de los sujetos. Se constata la situación de no-alta en la Seguridad Social de ninguno de los ciudadanos.

PRECEPTOS INFRINGIDOS

De conformar la dotación del buque los ciudadanos españoles, los preceptos infringidos serían: 7.1, 14 y 22.2 de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

TIPIFICACIÓN, CALIFICACIÓN Y GRADUACIÓN

Artículo 7.1: Son infracciones graves: No formalizar por escrito el contrato de trabajo cuando este requisito sea exigible o cuando lo haya solicitado el trabajador.

En este supuesto ninguno de los sujetos hallados a bordo del buque, esto es, 18 ciudadanos tanto nacionales como extranjeros, tenían en su poder en el momento de la inspección del buque contrato de trabajo; y al respecto, el principio general de libertad de forma del mismo -establecido en el artículo 8 del *Estatuto de los Trabajadores*- no es óbice para que en determinados supuestos se exija la forma escrita, ya sea por expresa disposición normativa ya sea porque cualquiera de las partes lo solicita en el momento de formalización del contrato de trabajo o durante el transcurso de la relación laboral. En este caso concreto, al hablar de la dotación de un buque, deberíamos referirnos con mayor concreción a contratos de embarco, contratos de enrolamiento o relaciones de embarque; en estos casos, es obligación del armador registrar en la oficina pública de empleo, dentro de los diez días siguientes a su concertación, los contratos que deban celebrarse por escrito o las contrataciones efectuadas aunque no exista obligación legal de formalizarlas por escrito. Esta obligación común de inscripción registral presenta la peculiaridad de efectuarse en el Instituto Social de la Marina, organismo público que desempeña las funciones de registro y de oficina de empleo de la gente del mar. La doctrina laboralista entiende que la inobservancia del registro conlleva la imposición de una multa al armador pero



no afecta a la validez del contrato de embarco, pues su nulidad iría en contra los derechos del trabajador.

Artículo 14: "Son infracciones leves: no comunicar a la oficina de empleo las contrataciones realizadas en los supuestos en que estuviere establecida esa obligación".

En este caso concreto, al hablar de la dotación de un buque, deberíamos referirnos con mayor concreción a contratos de embarco, contratos de enrolamiento o relaciones de embarque; en estos casos, es obligación del armador registrar en la oficina pública de empleo, dentro de los diez días siguientes a su concertación, los contratos que deban celebrarse por escrito o las contrataciones efectuadas aunque no exista obligación legal de formalizarlas por escrito –artículo 16.1 del *Estatuto de los Trabajadores*-. Esta obligación común de inscripción registral presenta la peculiaridad de efectuarse en el Instituto Social de la Marina, organismo público que desempeña las funciones de registro y de oficina de empleo de la gente del mar. Por su parte, el artículo 44.3 de la *Ley 51/1980, Básica de Empleo*, dispone que toda contratación realizada por las empresas deberá ser comunicada al Instituto Nacional de Empleo (INEM). Desde luego, la doctrina laboralista entiende que la inobservancia del registro conlleva la imposición de una multa al armador pero no afecta a la validez del contrato de embarco, pues su nulidad iría en contra los derechos del trabajador

Artículo 22.2: Se consideran infracciones graves las siguientes: No solicitar la afiliación inicial o el alta de los trabajadores que ingresen a su servicio, o solicitar la misma, como consecuencia de actuación inspectora, fuera del plazo establecido. A estos efectos se considerará una infracción por cada uno de los trabajadores afectados.

La conducta sancionada consiste en la no comunicación en tiempo y forma la afiliación o alta de los trabajadores por cuenta ajena siempre que haya una ausencia total de cotización, con lo que la Seguridad Social se ve impedida para conocer con precisión datos relevantes que afecten a la gestión del Sistema de Seguridad Social.

La calificación de las infracciones se hará conforme a la Sección primera del Capítulo VI de la Ley, según la cual se podrá imponer cada sanción en los grados mínimo, medio y máximo. El artículo 40.1. a y b) establece que "las infracciones en materia de relaciones laborales y empleo, en materia de Seguridad Social, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 siguiente, en materia de movimientos migratorios y trabajo de extranjeros, en materia de empresas de trabajo



temporal y empresas usuarias, excepto las que se refieran a materias de prevención de riesgos laborales, que quedarán encuadradas en el apartado 2 de este artículo, así como las infracciones por obstrucción se sancionarán: las leves, en su grado mínimo, con multas de 60 a 125 euros; en su grado medio, de 126 a 310 euros; y en su grado máximo, de 311 a 625 euros y las graves con multa, en su grado mínimo, de 626 a 1.250 euros, en su grado medio de 1.251 a 3.125 euros; y en su grado máximo de 3.126 a 6.250 euros". Pero concretamente el apartado e) de este mismo precepto se refiere a los criterios para establecer la sanción que corresponda para la conducta tipificada en el artículo 22.2. Al respecto establece que "las infracciones señaladas en los artículos 22.2 y 23.1.a) se sancionarán: La infracción grave del artículo 22.2 se sancionará con la multa siguiente: en su grado mínimo, de 3.126 a 6.250 euros; en su grado medio, de 6.251 a 8.000 euros y, en su grado máximo, de 8.001 a 10.000 euros".

En el presente supuesto, el no haber formalizado contrato de trabajo con los ciudadanos españoles ni haber solicitado en tiempo y forma su afiliación y alta a la Seguridad Social se considerará infracción grave en su grado medio, como consecuencia de los perjuicios causados a los ciudadanos por tales omisiones. Son seis ciudadanos españoles y se considerará infracción por cada uno de los sujetos afectados.

Orden de Servicio: 6/0000002/14 - Acta de Infracción: 162014000000106

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

ilbadajoz@meyss.es
www.meyss.es/ilss

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



Por lo que se propone la imposición de la sanción por un importe total de: $(6251 \times 6 + 126 \times 6 + 1251 \times 6) = 45768$ euros

Cuarenta y cinco mil setecientos sesenta y ocho euros (45768 €)

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

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

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

Con dirección en:

C/ Álvaro Cunqueiro, nº22, 36500, Lalin – Pontevedra

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

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

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

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

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



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

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

Orden de Servicio: 6/0000002/14 - Acta de Infracción: 162014000000108

EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

ACTUANTE ACTUANTE ACTUANTE

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

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

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

DOCUMENTO II



ACTA DE INFRACCIÓN

Datos del Acta

Acta de Infracción Nº: Materia:

Fecha: Otros sujetos responsables (Ver anexo): SI: NO:

Datos de la Empresa

Nombre Empresa: N.I.F./C.I.F.:

Actividad: C.C.C.:

Domicilio:

Localidad:

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

(Ver cuerpo del Acta en paginas siguientes)

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

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

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



INICIO TEXTO ACTA

En fecha cuatro de enero de dos mil catorce, a las 9 horas, se ha realizado visita de inspección al centro de trabajo sito en Calle Don Quijote, nº3 del Casco Urbano, 36500, Lalín. En fecha diez de enero de dos mil catorce, se produce la comparecencia del Sr. Rodrigo Silvestre-Holmes, administrador de la entidad.

ACTUACIONES PRACTICADAS

En fecha treinta de diciembre de 2013, patrulleras de la Guardia Civil interceptan a 50 millas de las costas gallegas el buque Pobre Mitrofán, de pabellón español y procedente de Mauritania, como consecuencia de las sospechas de que a bordo se realizasen actividades de contrabando.

Durante su inspección, los agentes incautan dos mil cajetillas de tabaco y detienen a todos los sujetos hallados a bordo, de distintas nacionalidades, que carecen de documentación acreditativa de nacionalidad e identidad y de contrato de trabajo. Los ciudadanos extranjeros presentan en el momento de ser entregados al Cuerpo Nacional de Policía solicitud de asilo, alegando ser víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes.

Se procede al interrogatorio de los ciudadanos hallados a bordo. Se retiene la documentación de los sujetos que la portaban. Se comprueba la veracidad de las solicitudes de asilo presentadas. Se retienen los Tres Libros foliados y sellados por la Autoridad de Marina o en su defecto, la Autoridad competente.

HECHOS COMPROBADOS

Es evidente que a bordo del buque ha de existir un conjunto de sujetos que conformen la dotación del mismo, pues sin ella no sería posible una correcta dirección, maniobras y funcionamiento de aquél. La definición de dotación se recoge en el artículo 648 del Código de Comercio.

Se acredita la nacionalidad de cada uno de los sujetos: seis ciudadanos españoles (que portan su respectiva documentación), cuatro ciudadanos daneses (portan igualmente su documentación), cuatro ciudadanos de Burkina Faso, dos ciudadanos de Perú y dos de Filipinas.



De las pruebas practicadas se concluye que los ciudadanos no comunitarios – procedentes de Perú, Filipinas y Burkina Faso- realizaban actividades laborales a bordo del buque.

Se constata la contratación del buque Pobre Mitrofán por la Empresa actuada, Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A. mediante contrato de arrendamiento de buque.

Se constata la no existencia de contratos laborales de ninguno de los sujetos. Se constata la situación de no-alta en la Seguridad Social de ninguno de los ciudadanos.

PRECEPTOS INFRINGIDOS

De conformar la dotación del buque los ciudadanos españoles, los preceptos infringidos serían: 7.1, 14, 22.2, 35.3 y 37.1 y 3 de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

TIPIFICACIÓN, CALIFICACIÓN Y GRADUACIÓN

Artículo 7.1: Son infracciones graves: No formalizar por escrito el contrato de trabajo cuando este requisito sea exigible o cuando lo haya solicitado el trabajador.

En este supuesto ninguno de los sujetos hallados a bordo del buque, esto es, 18 ciudadanos tanto nacionales como extranjeros, tenían en su poder en el momento de la inspección del buque contrato de trabajo; y al respecto, el principio general de libertad de forma del mismo -establecido en el artículo 8 del *Estatuto de los Trabajadores*- no es óbice para que en determinados supuestos se exija la forma escrita, ya sea por expresa disposición normativa ya sea porque cualquiera de las partes lo solicita en el momento de formalización del contrato de trabajo o durante el transcurso de la relación laboral. En este caso concreto, al hablar de la dotación de un buque, deberíamos referirnos con mayor concreción a contratos de embarco, contratos de enrolamiento o relaciones de embarque; en estos casos, es obligación del armador registrar en la oficina pública de empleo, dentro de los diez días siguientes a su concertación, los contratos que deban celebrarse por escrito o las contrataciones efectuadas aunque no exista obligación legal de formalizarlas por escrito. Esta obligación común de inscripción registral presenta la peculiaridad de efectuarse en el Instituto Social de la Marina, organismo público que desempeña las funciones de registro y de oficina de empleo de la gente del mar. La doctrina laboralista entiende que la inobservancia del registro conlleva la imposición de una multa al armador pero



no afecta a la validez del contrato de embarco, pues su nulidad iría en contra los derechos del trabajador.

Artículo 14: "Son infracciones leves: no comunicar a la oficina de empleo las contrataciones realizadas en los supuestos en que estuviere establecida esa obligación".

En este caso concreto, al hablar de la dotación de un buque, deberíamos referirnos con mayor concreción a contratos de embarco, contratos de enrolamiento o relaciones de embarque; en estos casos, es obligación del armador registrar en la oficina pública de empleo, dentro de los diez días siguientes a su concertación, los contratos que deban celebrarse por escrito o las contrataciones efectuadas aunque no exista obligación legal de formalizarlas por escrito –artículo 16.1 del *Estatuto de los Trabajadores*-. Esta obligación común de inscripción registral presenta la peculiaridad de efectuarse en el Instituto Social de la Marina, organismo público que desempeña las funciones de registro y de oficina de empleo de la gente del mar. Por su parte, el artículo 44.3 de la *Ley 51/1980, Básica de Empleo*, dispone que toda contratación realizada por las empresas deberá ser comunicada al Instituto Nacional de Empleo (INEM). Desde luego, la doctrina laboralista entiende que la inobservancia del registro conlleva la imposición de una multa al armador pero no afecta a la validez del contrato de embarco, pues su nulidad iría en contra los derechos del trabajador.

Artículo 22.2: Se consideran infracciones graves las siguientes: No solicitar la afiliación inicial o el alta de los trabajadores que ingresen a su servicio, o solicitar la misma, como consecuencia de actuación inspectora, fuera del plazo establecido. A estos efectos se considerará una infracción por cada uno de los trabajadores afectados.

La conducta sancionada consiste en la no comunicación en tiempo y forma la afiliación o alta de los trabajadores por cuenta ajena siempre que haya una ausencia total de cotización, con lo que la Seguridad Social se ve impedida para conocer con precisión datos relevantes que afecten a la gestión del Sistema de Seguridad Social.

Artículo 35.3: "Se considera infracción grave: el desplazamiento del trabajador al país de acogida sin la documentación necesaria o la retención injustificada por la empresa de dicha documentación"

Entendiendo por documentación necesaria, el propio contrato de trabajo u otros

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

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

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



relacionados con la entrada o residencia legal en el país de acogida.

Artículo 37.1 y 3: Se considera infracción muy grave tanto "los empresarios que utilicen trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo el preceptivo permiso de trabajo, incurriendo en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros que hayan ocupado" como la conducta de "las personas físicas o jurídicas que promuevan, medien o amparen el trabajo de los extranjeros en España sin el preceptivo permiso de trabajo".

La primera de las conductas es coincidente con la dispuesta asimismo en el artículo 54.1.d) de la *Ley Orgánica 4/2000*. En el caso de trabajadores por cuenta ajena, la sola falta de permiso de trabajo no constituye un hecho típico, por cuanto la obligación de solicitar permisos en estos casos recae sobre el empresario. La carencia de la correspondiente autorización por parte del empleador, sin perjuicio de las responsabilidades a que dé lugar, no invalidará el contrato respecto de los derechos del trabajador extranjero. Estas infracciones se ven amparadas en la *Directiva 2009/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009*, que regula las normas mínimas sobre las sanciones y medidas aplicables a los empleadores de nacionales de terceros países en situación irregular.

La calificación de las infracciones se hará conforme a la Sección primera del Capítulo VI de la Ley, según la cual se podrá imponer cada sanción en los grados mínimo, medio y máximo. El artículo 40.1. a y b) establece que "las infracciones en materia de relaciones laborales y empleo, en materia de Seguridad Social, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 siguiente, en materia de movimientos migratorios y trabajo de extranjeros, en materia de empresas de trabajo temporal y empresas usuarias, excepto las que se refieran a materias de prevención de riesgos laborales, que quedarán encuadradas en el apartado 2 de este artículo, así como las infracciones por obstrucción se sancionarán: las leves, en su grado mínimo, con multas de 60 a 125 euros; en su grado medio, de 126 a 310 euros; y en su grado máximo, de 311 a 625 euros y las graves con multa, en su grado mínimo, de 626 a 1.250 euros, en su grado medio de 1.251 a 3.125 euros; y en su grado máximo de 3.126 a 6.250 euros". Pero concretamente el apartado e) de este mismo precepto se refiere a los criterios para establecer la sanción que corresponda para la conducta tipificada en el artículo 22.2. Al respecto establece que "las infracciones señaladas en los artículos 22.2 y 23.1.a) se sancionarán: La infracción grave del artículo 22.2 se

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

ibadajoz@meys.es
www.meys.es/ilss

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



sancionará con la multa siguiente: en su grado mínimo, de 3.126 a 6.250 euros; en su grado medio, de 6.251 a 8.000 euros y, en su grado máximo, de 8.001 a 10.000 euros".

En este supuesto, de acuerdo con el artículo 3.2 de la mentada Ley, de existir identidad de sujeto, objeto y fundamento y de apreciarse la existencia de ilícito penal, la Administración habría de pasar el tanto de culpa al órgano judicial competente o al Ministerio Fiscal y abstenerse de seguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no dicte sentencia firme o resolución que ponga fin al procedimiento, o mientras el Ministerio Fiscal no comunique la improcedencia de iniciar o proseguir actuaciones. Al apreciarse la posible comisión de un delito tipificado en el artículo 312.2.º y 318 del Código Penal, que serían coincidentes con las infracciones previamente desarrolladas, la Administración procede a dar parte a la autoridad competente para su conocimiento y enjuiciamiento.

Tal y como se exige en el artículo 55.2 de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, en el Acta de Inspección de Trabajo ha de incluirse igualmente la infracción tipificada en el artículo 53.1.b) del mismo texto normativo, la cual determina que será infracción grave el "encontrarse trabajando en España sin haber obtenido autorización de trabajo o autorización administrativa previa para trabajar, cuando no cuente con autorización de residencia válida".

El precepto exige la concurrencia de los siguientes requisitos: Estar trabajando en territorio español, ya sea por cuenta propia, ya sea por cuenta ajena, no haber obtenido autorización administrativa previa o de trabajo y no disponer de autorización de residencia. La Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 1997 considera que procede la aplicación de esta infracción cuando el extranjero lleva a cabo una actividad laboral que no está amparada por permiso previo o autorización administrativa antecedente, aunque cuando se encuentre en período de estancia legal, pues ello no le habilita para ejercer trabajo alguno.



Por lo que se propone la imposición de la sanción por un importe total de:

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

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

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

Con dirección en:

C/ Álvaro Cunqueiro, nº22, 36500, Lalín – Pontevedra

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

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

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

itbadajoz@meyss.es

www.meyss.es/itss

C/ Pedro de Valdivia, 5

06002 - BADAJOZ

TEL: 924 23 17 00

FAX: 924 20 00 55



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

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

Orden de Servicio: 6/00000002/14 - Acta de Infracción: I62014000000108

EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

ACTUANTE ACTUANTE ACTUANTE

CORREO ELECTRÓNICO/WEB:

itbadajoz@meyss.es

www.meyss.es/itss

C/ Pedro de Valdivia, 5

06002 - BADAJOZ

TEL: 924 23 17 00

FAX: 924 20 00 55

DOCUMENTO III

Prestación	Modalidad	Situación familiar
Prestaciones familiares	Asignación económica por hijo o menor acogido a cargo	Familia no numerosa. Hijos sin discapacidad.

REQUISITOS Y CÁLCULO

Requisitos

- Tener hijos de cualquier naturaleza o menores acogidos (en acogimiento familiar permanente o preadoptivo), que sean menores de dieciocho años.
- Que se encuentren a cargo del beneficiario (convivencia y dependencia económica). Se considera que el hijo o menor acogido no está a cargo del beneficiario cuando sea titular de una pensión contributiva, a cargo de un régimen público de protección social, distinta de la pensión de orfandad o de la pensión a favor de familiares de nietos y hermanos.
- Residencia legal en España de los beneficiarios.
- Residencia legal en España de los hijos o acogidos, o en un país vinculado a España por norma internacional de Seguridad Social (Estados miembros de la Unión Europea, Espacio Económico Europeo, Suiza, Brasil, Canadá, Chile, Marruecos, Paraguay, Perú, República Dominicana, Rusia, Túnez, Ucrania y Uruguay).
- No percibir ingresos anuales superiores al límite establecido. Para determinar el nivel de rentas se tendrán en cuenta los ingresos obtenidos por los progenitores o acogedores en el ejercicio presupuestario anterior a la fecha de presentación de la solicitud. Para el ejercicio 2014, el límite mínimo de ingresos asciende a 11519,16 euros que se incrementará en 1727,87 euros más por cada hijo a partir del segundo, éste incluido. El límite máximo de ingresos para tener derecho a la prestación es el resultado de sumar el límite mínimo más el importe de la prestación.
- No tener derecho a prestaciones de esta misma naturaleza en cualquier régimen público de protección social.

Cuantía de la asignación económica

- Íntegra: 291,00 euros anuales (24,25 euros mensuales).
- Por diferencias: Cuantía inferior a 291,00 euros anuales y variable, cuando los ingresos anuales superen el límite establecido, pero sean inferiores a la cuantía que resulte de sumar al importe del límite de rentas el importe de la prestación que pudiera corresponderle por el número de hijos o menores acogidos a cargo. La cuantía de la asignación será igual a la diferencia entre el resultado anterior y los ingresos percibidos. No se reconocerá asignación económica cuando la diferencia anual sea inferior a 24,25 euros.

Incompatibilidades

- La prestación será incompatible con prestaciones de esta misma naturaleza en cualquier régimen público de protección social.
- Cuando ambos progenitores, adoptantes o acogedores reúnan los requisitos para ser beneficiarios de la prestación, solo se reconocerá el derecho a uno de ellos.

DOCUMENTACIÓN para solicitar la prestación

- Solicitud de prestación por hijo a cargo, que podrá obtener en nuestros Centros de Atención e Información (CAISS) o a través de Internet (www.seg-social.es).
- Documento de identificación original y en vigor.
- Certificado de empadronamiento de beneficiarios y causantes (sólo en los supuestos en que no se autorice la consulta por medios electrónicos o ésta resulte imposible). En el caso de residencia de hijo en un país vinculado a España por norma internacional de Seguridad Social, acreditación de dicha circunstancia.
- Libro de familia o certificado en extracto de nacimiento de los hijos, expedido por el Registro Civil correspondiente.
- Justificantes de ingresos del año anterior a la fecha de presentación de la solicitud.
- En supuestos de separación judicial o divorcio: sentencia judicial que acredite dicha situación y/o documento por el que se establece la guarda y custodia de los hijos.
- En el supuesto de parejas de hecho en la que no existe convivencia: documento judicial que atribuya la guarda y custodia de los hijos por los que se solicita la prestación familiar (comunes a un determinado progenitor o a ambos de forma compartida).

Prestación	Aspecto	Situación familiar
Protección Familiar	Límite ingresos 2014 Ingresos computables	Hijo o menor acogido sin discapacidad

INGRESOS COMPUTABLES

Para la valoración del requisito de no percibir ingresos anuales superiores al límite establecido en la Ley de presupuestos generales del Estado, exigible para reconocer la protección familiar, en el supuesto de hijos o menores acogidos sin discapacidad, se tendrán en cuenta:

- Los rendimientos íntegros procedentes del trabajo, excluidos los gastos deducibles de acuerdo con la legislación fiscal (equivale al importe de los rendimientos netos).
- Los rendimientos íntegros procedentes de actividades económicas, excluidos los gastos deducibles de acuerdo con la legislación fiscal (equivale al importe de los rendimientos netos).
- Los rendimientos íntegros procedentes del capital mobiliario (intereses de cuentas, depósitos,...).
- Los rendimientos íntegros procedentes del capital inmobiliario, excluidos los gastos deducibles de acuerdo con la legislación fiscal (equivale al importe de los rendimientos netos).
- Las ganancias patrimoniales, únicamente las ganancias netas, con saldo positivo.

Para el cómputo de los ingresos indicados, se tendrán en cuenta los obtenidos por los progenitores, adoptantes o acogedores durante el ejercicio presupuestario anterior a la fecha de presentación de la solicitud o comunicación de variación de la situación familiar.

LÍMITE DE INGRESOS PARA LAS SOLICITUDES PRESENTADAS EN 2014

Familia general	
Nº hijos (o menores acogidos) a cargo	Nivel máximo de ingresos
1	11810,16 €
2	13829,03 €
3	15847,90 €
4	17866,77 €
5	19885,64 €
6	21904,51 €

Familia numerosa (*)	
Nº hijos (o menores acogidos) a cargo	Nivel máximo de ingresos
3	18210,05 €
4	21309,17 €
5	24408,29 €
6	27507,41 €
7	30606,53 €
8	33705,65 €

(*) Para aplicar el límite de ingresos establecido para las familias numerosas es necesario que, además de tener reconocida esta condición por el organismo competente, tengan tres o más hijos comunes o menores acogidos a cargo.

EFFECTOS ECONÓMICOS

El nacimiento del derecho a la asignación económica por hijo o menor acogido a cargo se produce a partir del día primero del trimestre natural siguiente a la fecha de presentación de la solicitud o comunicación de forma acreditada de la variación.

PAGO

Para los menores de 18 años, el pago se efectúa con periodicidad semestral, del 16 al 30 de los meses de enero y julio (por semestres vencidos). En el caso de mayores de 18 años, el pago se efectúa mensualmente, del día 1 al 15 de cada mes, por periodos vencidos.

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	
Fecha de nacimiento		Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer		Nacionalidad	
Actúa en calidad de:		Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia		<input type="checkbox"/> Permanente	
<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		<input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____	
<input type="checkbox"/> En trámite, desde _____		Domicilio habitual: (calle, plaza ...)		Número Bloque Escalera Piso Puerta Teléfono de contacto	
Código postal		Localidad		Provincia País	
1.2 SI LO SOLICITA COMO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A PERMANENTE O PREADOPTIVO, RELLENE LOS SIGUIENTES DATOS					
ESTADO CIVIL		SE ENCUENTRA (en relación con el otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a)		¿Existe convivencia entre ambos?	
<input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a		<input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a de hecho		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
<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			
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 type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			
Clase de prestación _____		Organismo _____		País que lo abona _____	
Importe (anual) _____ €					

20131121

S-004 PE-5 (cas)

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

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

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

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

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	País de nacimiento	
Indique país: _____			

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

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

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

TERCER CAUSANTE

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

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

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

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

2013/12/1

8-004 PI-3 (cas)

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)	código IBAN:			
	CÓDIGO PAÍS	CCC		
	ENTIDAD	OFICINA/SUCURSAL	D. CONTRI	NÚMERO DE CUENTA
<input type="checkbox"/> EN VENTANILLA <input type="checkbox"/> EN CUENTA/LIBRETA				
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 aquel 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)	código IBAN:			
	CÓDIGO PAÍS	CCC		
	ENTIDAD	OFICINA/SUCURSAL	D. CONTRI	NÚMERO DE CUENTA
<input type="checkbox"/> EN VENTANILLA <input type="checkbox"/> EN CUENTA/LIBRETA				

_____, a _____ de _____ de 20_____

Firma del solicitante y causante

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 de 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

DOCUMENTO IV



**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

(continued)

"BARECON 2001" STANDARD BAREBOAT CHARTER

PART I

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

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

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 25, 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 appur-	435	and machinery and war risks under the provisions of	505
tenances 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		
Charterers shall vitiate any of the insurance herein	450		
provided, the Charterers shall pay to the Owners all	451		
losses and indemnify the Owners against all claims and	452		
demands which would otherwise have been covered by	453		
such insurance.	454		
(d) The Charterers shall, subject to the approval of the	455		
Owners or Owners' Underwriters, effect all insured	456		
repairs, and the Charterers shall undertake settlement	457		
of all miscellaneous expenses in connection with such	458		
repairs as well as all insured charges, expenses and	459		
liabilities to the extent of coverage under the insurances	460		
provided for under the provisions of sub-clause 14(a).	461		
The Charterers to be secured reimbursement through	462		
the Owners' Underwriters for such expenditures upon	463		
		15. Redelivery	514
		At the expiration of the Charter Period the Vessel shall	515
		be redelivered by the Charterers to the Owners at a	516
		safe and ice-free port or place as indicated in Box 16, in	517
		such ready safe berth as the Owners may direct. The	518
		Charterers shall give the Owners not less than thirty	519
		(30) running days' preliminary notice of expected date,	520
		range of ports of redelivery or port or place of redelivery,	521
		and not less than fourteen (14) running days' definite	522
		notice of expected date and port or place of redelivery.	523
		Any changes thereafter in the Vessel's position shall be	524
		notified immediately to the Owners.	525
		The Charterers warrant that they will not permit the	526
		Vessel to commence a voyage (including any preceding	527
		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.	531 532 533 534 535 536 537		
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. 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.	538 539 540 541 542 543 544 545		
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: "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."	547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559		
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. 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.	561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576		
(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. 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.	577 578 579 580 581 582 583 584 585 586		
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		
<i>Delete as applicable.</i>	639		
24. Bank Guarantee	640		
<i>(Optional, only to apply if Box 27 filled in)</i>	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
		(f) In the event of outbreak of war (whether there be a	745
26. War	678	declaration of war or not) (i) between any two or more	746
(a) For the purpose of this Clause, the words "War	679	of the following countries: the United States of America;	747
Risks" shall include any war (whether actual or	680	Russia; the United Kingdom; France; and the People's	748
threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	681	Republic of China; (ii) between any two or more of the	749
rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	682	countries stated in Box 36, both the Owners and the	750
of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	683	Charterers shall have the right to cancel this Charter,	751
acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	684	whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to	752
blockades (whether imposed against all vessels or	685	the Owners in accordance with Clause 15, if the Vessel	753
imposed selectively against vessels of certain flags or	686	has cargo on board after discharge thereof at	754
ownership, or against certain cargoes or crews or	687	destination, or if debarred under this Clause from	755
otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	688	reaching or entering it at a near, open and safe port as	756
political group, or the Government of any state	689	directed by the Owners, or if the Vessel has no cargo	757
whatsoever, which may be dangerous or are likely to be	690	on board, at the port at which the Vessel then is or if at	758
or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew	691	sea at a near, open and safe port as directed by the	759
or other persons on board the Vessel.	692	Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	760
(b) The Vessel, unless the written consent of the	693	accordance with Clause 11 and except as aforesaid all	761
Owners be first obtained, shall not continue to or go	694	other provisions of this Charter shall apply until	762
through any port, place, area or zone (whether of land	695	redelivery.	763
or sea), or any waterway or canal, where it reasonably	696		
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		
belligerent's right of search and/or confiscation.	712	28. Termination	778
(d) If the insurers of the war risks insurance, when	713	(a) Charterers' Default	779
Clause 14 is applicable, should require payment of	714	The Owners shall be entitled to withdraw the Vessel from	780
premiums and/or calls because, pursuant to the	715	the service of the Charterers and terminate the Charter	781
Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter	716	with immediate effect by written notice to the Charterers if:	782
and remain within, any area or areas which are specified	717	(i) the Charterers fail to pay hire in accordance with	783
by such insurers as being subject to additional premiums	718	Clause 11. However, where there is a failure to	784
because of War Risks, then such premiums and/or calls	719	make punctual payment of hire due to oversight,	785
shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at	720	negligence, errors or omissions on the part of the	786

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) Owners' Default	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) Loss of Vessel	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		

DOCUMENTO V



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

1. Shipbroker	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)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

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

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

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

PART II

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

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	always work under the supervision of the Master. (c) Stevedore Damage 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		
3. Deviation Clause The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	28 29 30 31		
4. Payment of Freight (a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo. (b) <u>Prepaid</u> . 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) <u>On delivery</u> . If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.	32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49		
5. Loading/Discharging (a) <u>Costs/Risks</u> 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) <u>Cargo Handling Gear</u> 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 cranemen/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. Cranemen/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		
6. Laytime * (a) <u>Separate laytime for loading and discharging</u> 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) <u>Total laytime for loading and discharging</u> 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) <u>Commencement of laytime (loading and discharging)</u> 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. * Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.	98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121		
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 any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.	122 123 124 125 126 127 128 129 130 131		
8. Lien Clause The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	132 133 134 135 136		
9. Cancelling Clause (a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. (b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that	137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148		

PART II

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

the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.	149	at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	220
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	150	(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	221
10. Bills of Lading	151	(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	222
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by the Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	152	17. War Risks ("Voywar 1993")	223
	153	(1) For the purpose of this Clause, the words:	224
11. Both-to-Blame Collision Clause	154	(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	225
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.	155	(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	226
	156	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	227
	157	(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been	228
	158		229
	159		230
	160		231
	161		232
	162		233
	163		234
	164		235
12. General Average and New Jason Clause	165		236
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).	166		237
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."	167		238
	168		239
	169		240
	170		241
	171		242
	172		243
	173		244
	174		245
	175		246
	176		247
	177		248
	178		249
	179		250
	180		251
	181		252
	182		253
	183		254
	184		255
	185		256
	186		257
	187		258
	188		259
	189		260
	190		261
	191		262
	192		263
	193		264
	194		265
	195		266
	196		267
	197		268
	198		269
	199		270
	200		271
	201		272
	202		273
	203		274
	204		275
	205		276
	206		277
	207		278
	208		279
	209		280
	210		281
	211		282
	212		283
	213		284
	214		285
	215		286
	216		287
	217		288
	218		289
	219		290
	219		291
	219		292
	219		293
	219		294
	219		295
	219		296
	219		297
	219		298
	219		299
	219		300

PART II

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

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

PARTE I

NOMBRE CLAVE "GENCON "

<p>RECOMENDADA</p> <p>THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE</p> <p>POLIZA GENERAL DE FLETAMENTO (REVISADA 1922, 1976)</p> <p>INCLUYENDO ALTERNATIVA "F.I.O." ETC.</p>	
1. Corredor de buques	2. Lugar y fecha
3. armadores /Domicilio (Cl.1)	4. fletadores/Domicilio (Cl.1)
5. Nombre del buque (Cl.1)	6. Tonelajes de Registro Bruto y Neto (Cl.1)
7. Capacidad útil de transporte de carga en toneladas (aprox.) (Cl.1)	
9. Se espera que esté listo para cargar (aproximadamente) (Cl.1)	
10. Puerto o lugar de carga (Cl.1)ij	11. Puerto o lugar de descarga (Cl.1)
12. Cargamento (especifíquese también la cantidad y el margen a opción del armador, si así se convino; si no se convino un cargamento completo, especifíquese "cargamento parcial" (Cl.1)	
13. Tipo de flete (también especifíquese si el flete es pagadero por cantidad embarcada o entregada (Cl.1)	14. Pago del flete (especifíquese moneda y forma de pago; también el beneficiario y la cuenta bancaria) (Cl.4)
15. Gastos de carga y descarga (especifíquese alternativa (a) o (b) de la Cl.5; indíquese también si el buque carece de medios propios de carga/descarga)	16. Tiempo de plancha (si se convino plancha separada para la carga y descarga cumplimentense a) y b). Si la plancha fuese total es para cargar y descargar cumplimentense c) solamente) (Cl.6)
17. cargadores (indíquese nombre y dirección) (Cl.6)	a) Tiempo de plancha para la carga
	b) Tiempo de plancha para la descarga
	c) Tiempo de plancha total para la carga y descarga
18. Tipo de demoras (a la carga y descarga) (Cl.7)	19. Fecha de cancelación (Cl.10)
20. Comisión de corretaje y a quién pagadera (Cl.14)	
21. Cláusulas adicionales que amparen condiciones especiales, si así se convino.	
<p>Se conviene mutuamente que este contrato estará sujeto a las condiciones contenidas en este Charter, que incluirá tanto la Parte I como la Parte II. En el caso de conflicto en las condiciones, las estipulaciones de la Parte I prevalecerán sobre las de la Parte II, exclusivamente en cuanto a dicha discrepancia se refiere.</p> <p>Firma (armadores)</p>	<p>Firma (fletadores)</p>

PARTE II

Poliza "Gencon" (Revisada 1922 y 1976)

Incluyendo alternativa "F.I.O." etc.

Se conviene entre la parte mencionada en el Apartado 3 como armadores del vapor o motonave nombrado en el Apartado 5, del Registro Bruto/Neto indicado en el Apartado 6, y que transporta aproximadamente el número de toneladas de carga señalada en el Apartado 7, que ahora se halla en la posición que se especifica en el Apartado B, y se espera que esté listo para cargar conforme a esta póliza hacia la fecha indicada en el Apartado 9, y la parte mencionada como fletadores en el Apartado 4, que: Dicho buque procederá al puerto o lugar de carga indicado en el Apartado 10, o tan cerca de allí como pueda llegar con seguridad y permaneciendo siempre a flote, y allí tomará un cargamento completo (si se acuerda cargar parte de la mercancía sobre cubierta sería a riesgo de los fletadores) como se especifica en el Apartado 12. (Los fletadores suministrarán todas las lonas y/o madera para la estiba y para cualquier separación que se requiera, y los armadores permitirán el uso de cualquier madera de estiba que se halle a bordo si se requiriese), que los fletadores se comprometen a embarcar, y una vez así cargado, el buque procederá al puerto o lugar de descarga especificado en el Apartado 11 según se ordene a la firma de los Conocimientos de Embarque o tan cerca de allí como pueda llegar con seguridad permaneciendo siempre a flote y allí entregará el cargamento una vez cobrado el flete sobre la cantidad embarcada o entregada según se indica en el Apartado 13 al tipo establecido en el Apartado 13.

2. Cláusula de Responsabilidad de los armadores

Los armadores serán responsables de la pérdida o avería a la mercancía o por la demora en la entrega de la misma, solamente en el caso de que la pérdida, avería o demora haya sido causada por la deficiente o negligente estiba de la mercancía (a menos que la estiba haya sido realizada por los cargadores/fletadores o sus Estibadores o empleados) o por falta personal de la debida diligencia por parte de los armadores o de su Gerencia para hacer que el buque se halle en todos los aspectos en buenas condiciones de navegabilidad y para asegurar que está debidamente tripulado, equipado y aprovisionado o por la acción u omisión personal de los armadores o su Gerencia.

Los armadores no serán responsables de cualquier pérdida o avería o demora que se derive por cualquier otra causa, incluso por omisión o negligencia del capitán, tripulación o cualquier otra persona empleada por los armadores a bordo o en tierra, de cuyos actos ellos serían responsables a no ser por esta cláusula, o de no estar en condiciones de buena navegabilidad a la carga o al comienzo del viaje, o en cualquier otro momento. Los averías causados por contacto con, o fugas, olor, o evaporación de otras mercancías, o por la naturaleza inflamable, o explosiva o embalaje insuficiente de otras mercancías, no habrán de considerarse como originados por estiba negligente o deficiente, aunque de hecho así hayan sido causados.

3. Cláusula de Desviación

El buque tiene libertad para arribar a cualquier puerto o puertos en cualquier orden, para cualquier propósito, de navegar sin práctico, de remolcar, y/o ayudar a buques en todas las situaciones y también de desviarse para el propósito de salvar vidas y/o bienes.

4. Pago del flete

El flete será pagadero en la forma prescrita en el Apartado 14 al contado sin descuento a la entrega del cargamento al tipo medio de cambio que rija en el día o días de pago, y los receptores del cargamento estarán obligados a pagar flete a cuenta durante la entrega si se les requiere por el capitán o los armadores. Los fletadores adelantarán los fondos para los desembolsos ordinarios del buque en el puerto de carga si se requiriese al tipo de cambio vigente más alto, y sujeto a un dos por ciento, para cubrir el seguro y otros gastos.

5. Gastos de carga y Descarga

Condiciones "gross terms"

El cargamento será puesto al costado del buque de forma tal que esta pueda tomar las mercancías con sus propios medios. Los fletadores facilitarán y pagarán el personal necesario en tierra o a bordo de las barcas para efectuar el trabajo allí, y el buque únicamente tendrá que izar la mercancía a bordo.

Si la carga se efectúa por elevador, la mercancía habrá de situarse sin gastos dentro de las bodegas del buque, pagando los armadores 70 solamente los gastos de trimado.

Cualesquiera piezas y/o bultos de mercancías de más de dos toneladas de peso serán cargados, estibados y descargados por los fletadores por su cuenta y riesgo. Las mercancías serán recibidas por los receptores por su cuenta y riesgo al costado del buque y no más allá del alcance de sus propios medios.

Condiciones "F. 1.0. and free stowed/trimmed"

La mercancía será situada en las bodegas, cargada, estibada y/o trimada y tomada de las bodegas y descargada por los fletadores o sus agentes, libre de todo riesgo, responsabilidad y gastos cualesquiera para los armadores. Los armadores facilitarán maquinillas, energía motriz, y maquinillos de la tripulación si se les requiere y se les permite; si no es así, los fletadores facilitarán y pagarán los maquinillos de tierra y/o grúas, si las hubiera. (Esta estipulación no será de aplicación si el buque carece de medios propios de carga/descarga y se especifica tal circunstancia en el Apartado 15).

**Indicar alternativa (a) o (b) según se convenga en el Apartado 15. ¿Nota al pie?*

6. Tiempo de Plancha

Tiempo de plancha separado para carga y descarga

La mercancía será cargada dentro del número de horas consecutivas que se indica en el Apartado 16, si el tiempo lo permite, domingos y festivos exceptuados, a menos que se trabaje, en cuyo caso contará el tiempo realmente empleado.

La mercancía será descargada dentro del número de horas consecutivas que se indica en el Apartado 16, si el tiempo lo permite, domingos 57 y festivos exceptuados, a menos que se trabaje, en cuyo caso contará el tiempo realmente empleado.

Tiempo de plancha total para carga y descarga

La mercancía será cargada y descargada dentro del número total de horas consecutivas que se indica en el Apartado 16, si el tiempo lo permite, domingos y festivos exceptuados, a menos que se trabaje, en cuyo caso contará el tiempo realmente empleado.

Comienzo del tiempo de plancha (carga y descarga)

El tiempo de plancha para carga y descarga comenzará a la 1 de la tarde, si el aviso de disponibilidad se pasa antes del mediodía, y a las 6h, de la mañana del siguiente día laborable si el aviso se pasa durante horas de oficina después del mediodía. El aviso en el puerto se pasará a los cargadores mencionados en el Apartado 17. El tiempo realmente trabajado antes del comienzo del tiempo de plancha contará.

El tiempo perdido en espera de atraque contará como tiempo de carga o descarga según el caso.

** Indicar la alternativa (a) o (b) según se haya convenido en el Apartado 16.*

7. Demoras

Se concederá a los fletadores 10 días consecutivos de demoras al tipo especificado en el Apartado 18 por día o prorratea por cualquier fracción de día, pagadero día por día, conjuntamente para los puertos de carga y descarga.

8. Cláusula de Embargo

Los armadores tendrán derecho a embargar el cargamento por el flete, falso flete, demoras y perjuicios por detención. Los fletadores serán responsables por el falso flete y demoras (incluyendo perjuicios por detención) que se hayan producido en el puerto de carga. Los fletadores serán también responsables por el flete y demoras (incluyendo perjuicios por detención) que se hayan producido en puerto de descarga, pero solamente hasta el punto en que los armadores no hayan podido resarcirse de los mismos, ejerciendo el derecho de embargo sobre el cargamento.

9. Conocimientos de Embarque

El capitán firmará los Conocimientos de Embarque al tipo de flete que en los mismos figure sin perjuicio de esta póliza de fletamento pero si el importe del flete que resulte de dichos Conocimientos de Embarque fuese inferior al total previsto en esta póliza, la diferencia se pagará al capitán al contado, a la firma de los Conocimientos de Embarque.

10. Cláusula de Cancelación

Si el buque no estuviera listo para la carga (se halle o no atracado) en o antes de la fecha indicada en el Apartado 19, los fletadores tendrán la opción de cancelar este contrato, debiendo declarar dicha opción, si se les pidiera, al menos 48 horas antes de la prevista llegada del buque al puerto de carga. Si el buque se retrasara por avería o por otra causa, los fletadores deberán ser informados tan pronto como sea posible y si el buque se retrasase por mas de diez días después de aquel en que se esperaba estuviere listo para cargar, los fletadores tendrán la opción de cancelar este contrato, a menos que se haya acordado una fecha de cancelación.

11. Avería Gruesa

La Avería Gruesa se liquidará de acuerdo con las Reglas de York-Amberes 1974 y los propietarios de la carga pagarán la parte correspondiente a la carga, en la cuenta general de gastos, incluso si estos hubieran sido necesarios debido a falta o negligencia de los empleados de los armadores (véase Cláusula 2).

12. Indemnización.

La indemnización, por incumplimiento de esta póliza de fletamento, probados los averías y perjuicios, no excederá del importe estimado del flete.

13. Agencia

En todos los casos, los armadores designarán su propio consignatario o agente tanto en el puerto de carga como en el de descarga.

14. Correteaje

Una comisión de correteaje al tipo especificado en el Apartado 20 sobre el flete devengado se pagará a la parte mencionada en el Apartado 20. En el caso de no ejecución de este contrato, al menos 1/3 del correteaje sobre el importe estimado del flete y falso flete será pagado por los armadores a los Corredores como indemnización por el trabajo y gastos de estos. En caso de más viajes, la cuantía de indemnización habrá de convenirse mutuamente.

15. CLAUSULA GENERAL DE HUELGAS

Ni los fletadores ni los armadores serán responsables de las consecuencias de cualesquiera huelgas o "lockouts" que impiden o demoren el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones de este contrato.

Si surgiese una huelga o "lock-out" que afectase a la carga de la mercancía, o a parte de aquella, cuando el buque está listo para proceder desde su último puerto, o en cualquier momento durante el viaje al puerto o puertos de carga o después de su llegada allí, el capitán o los armadores podrán pedir a los fletadores declaren que están de acuerdo en contar los días de plancha como si no hubiera huelga o "lock-out". A menos que los fletadores hayan hecho dicha declaración por escrito (por telegrama si es necesario) dentro de las 24 horas, los armadores tendrán la opción de cambiar este contrato. Si parte del cargamento ha sido ya embarcado, los armadores deberán proseguir con el mismo, (el flete será pagadero solo por la cantidad cargada) teniendo libertad de completar con otra mercancía en ruta por su propia cuenta.

Si surgiese una huelga o "lock-out" que afectase a la descarga de la mercancía a la legada del buque o después de que este llegue al puerto, y esta huelga o "lock-out" no se ha solucionado dentro de las 48 horas, los receptores tendrán la opción de retener el buque esperando hasta que dicha huelga o "lock-out" se haya terminado contra pago de la mitad de las demoras 53 después de la expiración del tiempo fijado para descargar, o de ordenar al buque proceda a un puerto seguro donde pueda descargar en seguridad sin riesgo de ser detenido por huelga o "lockout".

Dichas órdenes habrán de darse dentro de las 48 horas después de que el capitán o los armadores hayan dado aviso a los fletadores de la huelga o "lockout" que afecta a la descarga. A la entrega del cargamento en dicho puerto, serán de aplicación todas las condiciones de esta póliza de fletamento y del Conocimiento de Embarque y el buque percibirá el mismo flete que si hubiera descargado en el puerto de destino original, con la excepción de que si la distancia del puerto sustituto excede de 100 millas náuticas, el flete por el cargamento entregado en el puerto sustituto será incrementado proporcionalmente.

16. Riesgos de guerra ("Voywar 1950").

(1) En estas cláusulas, el concepto "Riesgos de Guerra" incluirá cualquier bloqueo o cualquier acción que se anuncie como bloqueo por cualquier Gobierno o por cualquier beligerante o por cualquier cuerpo organizado, sabotaje, piratería y cualquier guerra o amenaza de guerra, hostilidades, operaciones de tipo bélico, guerra civil, conmoción civil o revolución.

(2) Sí en cualquier momento antes de que el buque comience a cargar, se evidencia que el cumplimiento del contrato someterá al buque o a su capitán y tripulación o su cargamento a riesgos de guerra en cualquier fase de la aventura, los armadores tendrán derecho a cancelar esta póliza, enviando carta o telegrama a los fletadores.

(3) Al capitán no se le podrá exigir el embarque de cualquier mercancía o continuar la carga o continuar el viaje o firmar Conocimientos de Embarque para cualquier aventura en la que, o en cualquier puerto de la cual, se evidencie que el buque, su capitán y su tripulación o su carga se hallarán sometidos a riesgos de guerra. En el caso de ejercicio por el capitán de su derecho al amparo de esta cláusula después de que parte o toda la mercancía haya sido cargada, el capitán estará en libertad, bien de descargar dicha mercancía en el puerto de carga o de continuar con la misma. En este último caso, el buque estará en libertad de transportar otra mercancía en beneficio de los armadores y de acuerdo con ello de proceder a y cargar o descargar tal otra mercancía en cualquier otro puerto o puertos, anteriores o posteriores, aun cuando sea en dirección contraria a, o fuera de, o más allá, de la ruta ordinaria. En el caso de que el capitán eligiera continuar con carga parcial según esta Cláusula el flete será en todo caso pagadero por la cantidad entregada.

(4) Si en cualquier momento el capitán decide continuar con parte de la carga o con la carga completa, según la cláusula 3, o después de que el buque ha salido del puerto de carga, o del último de los puertos de carga, si hay más de uno, y se evidencia que continuando con el cumplimiento del contrato se someterá al buque, a su capitán y tripulación o a su carga, a riesgos de guerra, la mercancía será descargada, o si la descarga ha comenzado será completada, en cualquier puerto seguro en la cercanía del puerto de descarga según pueda ordenarse por los

fletadores. Si no se han recibido tales órdenes de los fletadores dentro de las 48 horas después de que los armadores hayan cursado una petición por telegrama a los fletadores para la designación de un puerto de descarga sustituto, los armadores se hallarán en libertad de descargar la mercancía en cualquier puerto seguro que ellos puedan, a su discreción, decidir y tal descarga se entenderá que es en debido cumplimiento del contrato de fletamento. En el caso de que la mercancía sea descargada en cualquier otro puerto, los armadores tendrán derecho al flete como si la descarga se hubiera efectuado en el puerto o puertos designados en el (los) Conocimiento(s) de Embarque o al que se haya podido ordenar al buque se dirija de acuerdo con lo expuesto.

(5)

El buque estará en libertad de cumplir con cualesquiera instrucciones o recomendaciones en cuanto a carga, salida, llegada, rutas, puertos de escala, paradas, destino, zonas, aguas, descarga, entrega o en cualquier otra forma (incluyendo cualquier instrucción, recomendación de no ir al puerto de destino o demorar el dirigirse allá o dirigirse a algún otro puerto) dados por cualquier Gobierno o por cualquier beligerante o por cualquier cuerpo organizado comprometido en guerra civil, hostilidades u operaciones bélicas, o cualquier persona u organismo que actúe o pretenda actuar con la autorización de cualquier Gobierno o beligerante o de cualquier cuerpo organizado o por cualquier comité o persona que tenga, según las condiciones del seguro de riesgos de guerra del buque, el derecho a dar aquellas instrucciones o recomendaciones. Si por razón de o en cumplimiento de tal instrucción o recomendación, se hace o deja de hacerse alguna cosa, dicha acción u omisión no se considerará como desviación.

Si, por razón de, o en cumplimiento de tal instrucción, recomendación, el buque no se dirige al puerto o puertos designados en el (los) Conocimiento(s) de Embarque o al cual se le pueda haber ordenado de acuerdo con ello, el buque puede dirigirse a cualquier puerto como se le indique o recomiende o a cualquier puerto seguro que los armadores, a su discreción, puedan decidir y allí descargar la mercancía. Tal descarga se juzgará como en debido cumplimiento del contrato de fletamento y los armadores tendrán derecho al flete como si la descarga se hubiera efectuado en el puerto o puertos designados en el (los) Conocimiento(s) de Embarque o al que el buque pueda haber sido ordenado dirigirse de acuerdo con ello.

(6) Todos los gastos extra (incluyendo costes de seguro) implicados en la descarga de la mercancía en el puerto de carga o para arribar, o descargar la mercancía, en cualquier puerto como se establece en las Cláusulas 4 y 5(b) de este Contrato se pagará por los fletadores y/o los propietarios de la carga, y los armadores tendrán derecho de embargo sobre la mercancía por todas las cantidades de dinero devengadas según estas Cláusulas.

17. CLAUSULA GENERAL DE HIELOS

Puerto de Carga

En el caso de que el puerto de carga fuese inaccesible por causa de hielos cuando el buque esté listo para proceder al mismo desde el último puerto anterior, o en cualquier momento durante el viaje o a la llegada del buque, o en el caso de que comience a formarse el hielo después de la llegada del buque, y el capitán tema que el buque quede aprisionado por los hielos, estará en libertad de zarpar sin mercancía y esta póliza se considerará nula y sin efecto.

Si durante la carga el capitán, por miedo a que el buque quede aprisionado por los hielos, considera aconsejable zarpar, tendrá libertad para hacerlo con la mercancía que tenga a bordo y para proceder a cualquier otro puerto o puertos con opción de completar la carga en beneficio de los armadores para cualquier puerto o puertos incluyendo el puerto de descarga. Cualquier cargamento parcial así embarcado bajo esta póliza será transportado a destino a expensas del buque pero contra el pago del flete, siempre que con ello no se haya originado ningún gasto extra a los receptores, pagándose el flete sobre la cantidad entregada (en proporción si fuera a tanto alzado) quedando todas las demás condiciones según la póliza.

En caso de mas de un puerto de carga, y si uno o más de los puertos están cerrados por hielos, el capitán o los armadores que darán en libertad bien de embarcar un cargamento parcial en el puerto abierto y completar en otro

puerto por su propia cuenta según el apartado b), o de declarar la póliza nula y sin efecto, a menos que los fletadores convengan en embarcar un cargamento completo en el puerto abierto.

Esta Cláusula de Hielos no es de aplicación en primavera.

Puerto de Descarga

en caso de que los hielos (excepto en primavera) impidan al buque llegar al puerto de descarga, los receptores tendrán la opción de mantener el buque en espera hasta la reapertura de la navegación, pasando demoras, o de ordenar al buque a un puerto seguro e inmediatamente accesible, donde pueda descargar en seguridad sin riesgo de detención por hielos. Tales órdenes serán dadas dentro de las 43 horas después de que el capitán o los armadores hayan pasado aviso a los fletadores de la imposibilidad de llegar al puerto de destino.

Si durante la descarga el capitán, por temor a que el buque quede aprisionado por los hielos, considera aconsejable zarpar, está en libertad de hacerlo con el cargamento que tenga a bordo y de proceder al puerto accesible más próximo donde pueda descargar en seguridad.

A la entrega de la mercancía en dicho puerto, serán de aplicación todas las condiciones del Conocimiento de Embarque y el buque percibirá el mismo flete que si hubiera descargado en el puerto original de destino, con la excepción de que si la distancia del puerto sustituto excede de 100 millas náuticas, el flete sobre el cargamento entregado en el puerto sustituto será incrementado proporcionalmente.

DOCUMENTO VI

BILL OF LADING

Shipper (Complete name and address)

B/L No.

Consignee (Complete name and address)

Notify (Complete name and address)

Pre-carriage by

Place of receipt by pre-carrier

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of ultimate delivery by on-carrier

Shipped on board in apparent good order and condition, unless otherwise stated on the face hereof, the number of packages shown in Carrier's Receipt box, said to contain the goods described in the Particulars furnished by Merchant (contents, weight and measures unknown to Carrier) and to be discharged at the port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and be always afloat, and to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated below plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.

One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS WHEREOF THE NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING STATED BELOW HAVE BEEN SIGNED, ALL OF THIS TENOR AND DATE ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID.

Marks and Numbers	No. of Units	Kind of packages: description of goods	Gross weight	Measurement
SPECIMEN				
CARRIER'S RECEIPT		PARTICULARS FURNISHED BY THE MERCHANT		
FREIGHT & CHARGES	Revenue Tons	Rate	Per	Prepaid
				Collect
Extra charges for declared value			Total	
DECLARED VALUE OF		Freight payable at		Place and date of issue
		Number of original Bs/L		Signed for the master

DOCUMENTO VII



**BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER
(AS REVISED) 2001
CODE NAME: "BALTIME 1939"**

PART

Issued 1909; Amended 1911; 1912; 1920; 1926; 1939; 1950; 1974; and 2001

1. Shipbroker	2. Place and Date of Charter
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's Name	6. GT/NT
7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity
11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of
13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)
15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)
17. (a) Trade limits (Cl. 2)	
(b) Cargo exclusions specially agreed	
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 5)	19. Charter hire (Cl. 6)
20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration must be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)
25. Numbers of 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 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
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:

1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery

The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.

2. Trade

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.

3. Owners' Obligations

The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.

4. Charterers' Obligations

The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading

and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.

5. Bunkers

The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.

6. Hire

The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

7. Re-delivery

The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

8. Cargo Space

The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

9. Master

The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

the Charterers have reason to be dissatisfied with the	132	able on account of ice to reach the place or to get out	198
conduct of the Master or any officer, the Owners, on	133	after having completed loading or discharging. The	199
receiving particulars of the complaint, promptly to	134	Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of	200
investigate the matter, and, if necessary and practicable,	135	ice the Master considers it dangerous to remain at the	201
to make a change in the appointments.	136	loading or discharging place for fear of the Vessel being	202
10. Directions and Logs	137	frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a	203
The Charterers shall furnish the Master with all	138	convenient open place and await the Charterers' fresh	204
instructions and sailing directions and the Master shall	139	instructions. Unforeseen detention through any of above	205
keep full and correct logs accessible to the Charterers	140	causes shall be for the Charterers' account.	206
or their Agents.	141	15. Loss of Vessel	207
11. Suspension of Hire etc.	142	Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease	208
(A) In the event of drydocking or other necessary	143	from the date when she was lost. If the date of loss	209
measures to maintain the efficiency of the Vessel,	144	cannot be ascertained half hire shall be paid from the	210
deficiency of men or Owners' stores, breakdown of	145	date the Vessel was last reported until the calculated	211
machinery, damage to hull or other accident, either	146	date of arrival at the destination. Any hire paid in advance	212
hindering or preventing the working of the Vessel and	147	shall be adjusted accordingly.	213
continuing for more than twenty-four consecutive hours,	148	16. Overtime	214
no hire shall be paid in respect of any time lost thereby	149	The Vessel shall work day and night if required. The	215
during the period in which the Vessel is unable to perform	150	Charterers shall refund the Owners their outlays for all	216
the service immediately required. Any hire paid in	151	overtime paid to officers and crew according to the hours	217
advance shall be adjusted accordingly.	152	and rates stated in the Vessel's articles.	218
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to	153	17. Lien	219
anchorage through stress of weather, trading to shallow	154	The Owners shall have a lien upon all cargoes and	220
harbours or to rivers or ports with bars or suffering an	155	sub-freights belonging to the Time-Charterers and any	221
accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or	156	Bill of Lading freight for all claims under this Charter,	222
expenses resulting from such detention shall be for the	157	and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all	223
Charterers' account even if such detention and/or	158	moneys paid in advance and not earned.	224
expenses, or the cause by reason of which either is	159	18. Salvage	225
incurred, be due to, or be contributed to by, the	160	All salvage and assistance to other vessels shall be for	226
negligence of the Owners' servants.	161	the Owners and the Charterers' equal benefit after	227
12. Responsibility and Exemption	162	deducting the Master's, officers' and crew's proportion	228
The Owners only shall be responsible for delay in	163	and all legal and other expenses including hire paid	229
delivery of the Vessel or for delay during the currency of	164	under the charter for time lost in the salvage, also repairs	230
the Charter and for loss or damage to goods onboard, if	165	of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall	231
such delay or loss has been caused by want of due	166	be bound by all measures taken by the Owners in order	232
diligence on the part of the Owners or their Manager in	167	to secure payment of salvage and to fix its amount.	233
making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage	168	19. Sublet	234
or any other personal act or omission or default of the	169	The Charterers shall have the option of subletting the	235
Owners or their Manager. The Owners shall not be	170	Vessel, giving due notice to the Owners, but the original	236
responsible in any other case nor for damage or delay	171	Charterers shall always remain responsible to the	237
whosoever and howsoever caused even if caused by	172	Owners for due performance of the Charter.	238
the neglect or default of their servants. The Owners shall	173	20. War ("Conwartime 1993")	239
not be liable for loss or damage arising or resulting	174	(A) For the purpose of this Clause, the words:	240
from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour	175	(i) Owners shall include the shipowners, bareboat	241
(including the Master, officers or crew) whether partial	176	charterers, disponent owners, managers or other	242
or general. The Charterers shall be responsible for loss	177	operators who are charged with the management of the	243
or damage caused to the Vessel or to the Owners by	178	Vessel, and the Master; and	244
goods being loaded contrary to the terms of the Charter	179	(ii) War Risks shall include any war (whether actual or	245
or by improper or careless bunkering or loading, stowing	180	threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	246
or discharging of goods or any other improper or	181	rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	247
negligent act on their part or that of their servants.	182	of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	248
13. Advances	183	acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	249
The Charterers or their Agents shall advance to the	184	blockades (whether imposed against all vessels or	250
Master, if required, necessary funds for ordinary	185	imposed selectively against vessels of certain flags or	251
disbursements for the Vessel's account at any port	186	ownership, or against certain cargoes or crews or	252
charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances	187	otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	253
shall be deducted from hire.	188	political group, or the Government of any state	254
14. Excluded Ports	189	whatsoever, which, in the reasonable judgement of the	255
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190	Master and/or the Owners, may be dangerous or are	256
(A) any place where fever or epidemics are prevalent or	191	likely to be or to become dangerous to the Vessel, her	257
to which the Master, officers and crew by law are not	192	cargo, crew or other persons on board the Vessel.	258
bound to follow the Vessel;	193	(B) The Vessel, unless the written consent of the Owners	259
(B) any ice-bound place or any place where lights,	194	be first obtained, shall not be ordered to or required to	260
lightships, marks and buoys are or are likely to be	195	continue to or through, any port, place, area or zone	261
withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or	196	(whether of land or sea), or any waterway or canal, where	262
where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	197		

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(C) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(D) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(E) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(F) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(G) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(H) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

21. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

22. Dispute Resolution

*) (A) This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (B) This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (C) This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

(D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (A), (B) or (C) above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the Mediation Notice) calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal (the Tribunal) or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.
(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

(E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (A) of this Clause shall apply. Sub-clause (D) shall apply in all cases.

*) (A), (B) and (C) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.

23. General Average General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.

24. Commission The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

PARTE I

NOMBRE CODIFICADO "BALTIME 1939"

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE	
UNIFORM TIME CHARTER (Disposición de casillas 1974)	
1. Corredor	2. Lugar y fecha
3. armadores /Domicilio	4. fletadores/Domicilio
5. Nombre del buque	6. Tonelajes de Registro Bruto y Neto
7. Clase	8. Potencia efectiva
9. Total de toneladas de peso muerto (aproximadas) en línea de carga para francobordo de verano	
11. Combustibles permanentes (aproximados)	
12. Velocidad en nudos (aproximada) con un consumo en toneladas (aproximadas) de ...	
13. Situación actual	
14. Periodo de la póliza (Cl.1)	15. Puerto de entrega (Cl.1)
	16. Hora de entrega (Cl.1)
17. (a) Límites de tráfico (Cl.2) (b) Cargamentos excluidos especialmente pactados	
18. Combustibles a la devolución (especifíquense las cantidades mínima y máxima) (Cl.5)	
19. flete de la póliza (Cl.6)	20. Pago del flete (especifíquese la divisa, método y lugar de pago; también el beneficiario y la cuenta bancaria) (Cl.6)
21. Lugar o zona de devolución (Cl.7)	22. Guerra (cumpliméntese solamente si se ha convenido la Sección (C) (Cl.21)
23. Fecha de cancelación (Cl.22)	24. Lugar de arbitraje (cumpliméntese solamente si se ha convenido un lugar distinto a Londres) 8Cl.23)
25. Comisión de corretaje y a quien pagadera (Cl.25)	26. Número de cláusulas adicionales cubriendo estipulaciones especiales, si se han convenido

Se conviene mutuamente que este contrato estará sujeto a las condiciones contenidas en este Charter, que incluirá tanto la Parte I como la Parte II. En el caso de conflicto en las condiciones, las estipulaciones de la Parte I prevalecerán sobre las de la Parte II, exclusivamente en cuanto a dichas discrepancias se refiere.

Firma (armadores)	Firma (fletadores)
-------------------	--------------------

PARTE II

"BALTIME 1939" UNIFORM TIME – CHARTER (Disposición de casillas 1974)

Se conviene entre la parte mencionada en el apartado 3 como armadores del buque nombrado en el apartado 5 con los tonelajes de Registro bruto y Neto indicados en el apartado 6, con la clase especificada en el apartado 8, con capacidad de transporte de aproximadamente el número de toneladas de peso muerto indicadas en el apartado 9 según la línea de carga de francobordo de verano, incluyendo los combustibles, pertrechos, provisiones y agua de calderas, que tiene, según plano del constructor, la capacidad de carga en pies cúbicos para grano/balas especificada en el apartado 10, excluyendo los combustibles permanentes, que representan aproximadamente el número de toneladas señaladas en el apartado 11, y completamente cargado capaz de desarrollar una velocidad de aproximadamente el número de nudos indicados en el apartado 12 en buen tiempo y mar llana, con un consumo aproximado del número, indicado en el apartado 12, de toneladas del mejor carbón Galés o combustible, ahora en la situación marcada en el apartado 13, y la otra parte mencionada como fletadores en el apartado 4, lo siguiente:

1. Periodo/Puerto de entrega/Hora de entrega.

Los armadores fletarán, y los fletadores tomarán en fletamento, el buque por un periodo del número de meses del calendario estipulados en el apartado 24, a partir de la hora (exceptuando en Domingo o Fiesta legal, a menos que se usasen) en que el buque es entregado y puesto a disposición de los fletadores entre las 9 de la mañana y las 6 de la tarde, o entre las 9 de la mañana y las 2 de la tarde si fuese en Sábado, en el puerto especificado en el apartado 15 en tal muelle disponible, según dispongan los fletadores, donde pueda permanecer siempre a flote, estando a todos los efectos listo para un servicio ordinario de carga.

El buque habrá de entregarse a la hora indicada en el apartado 16.

2. Tráfico.

Se empleará el buque en tráficos legales para el transporte de cargamentos legales, solamente entre puertos buenos y seguros, donde siempre pueda permanecer a flote, dentro de los límites especificados en el apartado 17.

No se embarcarán animales vivos, mercancías peligrosas o inflamables (tales como ácidos, explosivos, carbonato cálcico, ferro silicio, naftas, gasolinas, alquitrán, o cualquiera de sus subproductos).

3. Suministro de los armadores.

Los armadores suministrarán y pagarán por todas las provisiones y salarios, seguros del buque, pertrechos de cubierta y máquinas, y lo mantendrán en un estado completamente eficiente de casco y maquinaria durante el servicio.

Los armadores suministrarán un maquinillero por escotilla. Si se requirieran más maquinilleros, o si los estibadores rehusasen o no se les permitiese trabajar con la tripulación, los fletadores proveerán el pago de maquinilleros de tierra cualificados.

4. Suministro de los fletadores.

Los fletadores suministrarán y pagarán todo el carbón o combustible, incluyendo el de la cocina, agua de calderas, gastos portuarios, practicajes (sean obligatorios o no), timoneles de canales, boteros, luces, asistencia de remolcadores, gastos y cargas consulares (excepto aquellas relativas al capitán, Oficiales y Tripulación), otros derechos y gastos de canal, dique, incluyendo cualesquiera impuestos generales municipales o estatales, también los derechos por tonelaje de muellaje, portuarios, incurridos en los puertos de entrega y devolución (a menos que se haya incurrido en ellos por razón de un cargamento transportado con anterioridad a la entrega o posterioridad a la devolución), agencias marítimas, comisiones, también dispondrán y pagarán por, la carga, trimado, estiba (incluyendo

el ensolerado y las arcadas, excepto las ya existentes a bordo), descarga, pesaje, recuento y entrega de las mercancías, inspecciones y peritaciones de las escotillas, comidas servidas a los funcionarios y hombres a su servicio, y todas aquellas cargas y gastos, cualesquiera, incluyendo la detención y gastos provocados por cuarentena (incluyendo los costes de fumigación y desinfección).

Serán por cuenta de los fletadores, todos los cabos, eslingas y amantes especiales realmente usados para la carga y descarga, y cualquier otro aparejo especial, que incluya a cabos, estachas y cadenas especiales que requieran las costumbres locales del puerto para las maniobras de amarre. El buque habrá de equiparse con maquinillas, puntales, pastecas y amantes ordinarios capaces de manipular pesos de hasta 2 toneladas.

5. Combustibles.

Los fletadores en el puerto de entrega, y los armadores en el puerto de devolución, se encargarán de, y pagarán, todo el carbón o combustible remanente en el buque al precio de mercado en los puertos respectivos. El buque será devuelto con un número de toneladas de carbón o combustible a bordo, no inferior a lo estipulado en el apartado 18.

6. flete.

Los fletadores pagarán el flete en la cuantía estipulada en el apartado 19 por cada 30 días, a partir del momento pactado en la cláusula 1 y hasta el de devolución a los armadores.

El pago del flete será efectuado en metálico, en la divisa estipulada en el apartado 20, sin descuentos, cada 30 días, por adelantado, y en la manera prescrita en el apartado 20.

En caso de incumplimiento del pago, los armadores tendrán el derecho a retirar el buque del servicio, sin notificación de protesta alguna, y sin interferencia de Tribunal alguno o de cualquier formalidad, cualesquiera, y sin perjuicio de las reclamaciones que los armadores puedan presentar a los fletadores en virtud de esta póliza.

7. Devolución.

El buque será devuelto a la expiración del fletamento en el mismo buen estado que cuando se entregó a los fletadores (exceptuando el desgaste normal), en un puerto libre de hielos, a opción de los fletadores, en el lugar o dentro de la zona indicada en el apartado 21, entre las 9 de la mañana a las 6 de la tarde, y 9 de la mañana a las 2 de la tarde en caso de Sábados, pero el día de la devolución no será ni Domingo ni festivo legal.

Los fletadores darán a los armadores, noticia de aviso, no inferior a diez días, sobre el puerto y la fecha aproximada de devolución del buque.

Si se ordenase al buque la realización de un viaje, como consecuencia del cual el periodo del fletamento excedería de lo pactado, los fletadores seguirán con el uso del buque para que puedan completar tal viaje, siempre y cuando se pudiese calcular razonablemente que el viaje permitiría la devolución para aproximadamente el momento fijado para la terminación del fletamento, pero cualquier tiempo que se pasase de la fecha de finalización será pagado por los fletadores a precio de mercado, si éste fuese superior a la cuantía estipulada en la póliza.

8. Espacio de carga.

La total capacidad del buque, incluyendo la capacidad legal sobre cubierta, estará a disposición de los fletadores, reservándose un espacio apropiado y suficiente para el capitán, Oficiales, Tripulación, aparejos, motonería, mobiliario, provisiones y pertrechos.

9. El capitán.

El capitán realizará todos los viajes con la máxima celeridad, y prestará la asistencia habitual con la tripulación del

buque. El capitán estará bajo las órdenes de los fletadores en lo relativo al empleo, agencia u otras disposiciones. Los fletadores indemnizarán a los armadores de todas las consecuencias o responsabilidades que surjan de la firma del capitán, Oficiales o agentes, de los Conocimientos de Embarque u otros documentos, o que de otra cualquier manera cumplan con tales órdenes, así como de cualquier irregularidad en los papeles del buque, o de transportar carga en exceso. Los armadores no serán responsables, en lo que respecta al cargamento, de las mermas, faltas, mezclas, marcas de identificación, ni del número de piezas o paquetes, ni de las averías o reclamaciones, que surjan de una mala estiba u otra razón.

Si los fletadores tuviesen motivos para no estar satisfechos con la conducta del capitán, Oficiales, o Maquinistas, los armadores, a la recepción de los pormenores de la queja, investigarán rápidamente el asunto y, si fuera necesario y practicable, efectuarán un cambio en los nombramientos.

10. Derrotas y Registros.

Los fletadores proveerán al capitán todas las instrucciones y derrotas de navegación, y el capitán y Jefe de Máquinas guardarán unos Registros completos y correctos accesibles a los fletadores o sus agentes.

11. Suspensión del flete, etc.

En el caso de varada en dique seco u otras medidas necesarias para mantener la eficiencia del buque, deficiencia de dotación o pertrechos de los armadores, avería en la maquinaria, averías en el casco u otro accidente, que bien dificulte o evite el funcionamiento del buque, y que dure más de veinticuatro horas consecutivas, no se pagará el flete relativo a cualquier tiempo perdido por ello, durante el periodo en que el buque sea incapaz de llevar a cabo el servicio inmediatamente requerido. Cualquier flete pagado por adelantado será ajustado consecuentemente.

En el caso de que el buque fuese obligado a proceder a puerto o fondeadero como consecuencia del mal tiempo, navegación a aguas poco profundas o a puertos o ríos con barras, o que sufriese un accidente en su cargamento, cualquier parada del buque y/o gastos derivados de tal parada serán por cuenta de los fletadores, aun incluso si tal parada y/o gastos, o la causa por la que se produjeran cualquiera de ellos, fuese debida a, o contribuyese a su producción, la negligencia de los servidores de los armadores.

12. Limpieza de calderas.

La limpieza de calderas, siempre y cuando fuera posible, se hará durante el servicio, pero si esto no fuera posible, los fletadores concederán a los armadores el tiempo necesario para la limpieza. Si el buque se viese detenido más de 48 horas, el flete se interrumpirá hasta que esté listo de nuevo.

13. Responsabilidad y Exención.

Los armadores serán responsables solamente por las demoras en la entrega del buque, o por demoras durante la vigencia de la póliza, y por la pérdida o averías en el cargamento a bordo, si tales demoras o pérdida han sido causadas por la falta de razonable diligencia por parte de los armadores o su Gerente en hacer que el buque sea navegable y esté listo para el viaje, u otro cualquier acto personal de omisión o fallo de los armadores o su Gerente. Los armadores no serán responsables en ningún otro caso, ni por las averías o demoras, cualesquiera y comoquiera se hayan producido, incluso si fueron causados por negligencia o fallo de sus servidores. Los fletadores no serán responsabilizados por pérdida o averías resultantes de huelgas, cierres temporales, paros forzosos o piquetes laborales (incluyendo al capitán, Oficiales o tripulación), fuesen parciales o generales.

Los fletadores serán responsables de la pérdida o avería causado al buque o a los armadores, por las mercancías que hubiesen sido cargadas de una manera contraria a los términos de la póliza, o por inadecuada o descuidada toma de combustible o carga, estiba o descarga de mercancías, o cualquier otro acto impropio o negligente por su parte o sus servidores.

14. Adelantos.

Los fletadores o sus agentes adelantarán al capitán, si lo requiriera, los fondos necesarios para los desembolsos ordinarios por cuenta del buque, cargando solamente un interés del 6 por ciento anual, y tales adelantos serán descontados del flete.

15. Puertos excluidos.

No se ordenará ni se destinará al buque a entrar en:

cualquier lugar donde haya epidemias o fiebres, o al que no estén obligados el capitán, Oficiales y tripulación a seguir con el buque.

Hielos: cualquier lugar rodeado por hielos, o cualesquiera lugares donde las luces, buques- faro, marcas y boyas estén o sea probable que estén retiradas del servicio por razón del hielo a la llegada del buque, o donde haya riesgo de que el buque no pueda normalmente ser capaz de llegar o salir después de haber finalizado la carga o descarga por culpa del hielo. No se obligará al buque a forzar los hielos. Si por culpa del hielo, el capitán considerase peligroso el permanecer en el lugar de carga o descarga, por temor a que el buque quede atrapado y/o se dañe, tendrá la libertad de navegar a un conveniente lugar abierto y esperar allí las nuevas instrucciones de los fletadores. La detención imprevista por culpa de cualquiera de las causas mencionadas será por cuenta de los fletadores.

16. Pérdida del buque.

Si se perdiese el buque, el flete cesará desde la fecha en que se perdió. Si no pudiera fijarse la fecha de la pérdida, se pagará la mitad del flete desde la fecha en que se tuvo noticias del buque por última vez hasta la fecha en que se calculase que el buque iba a llegar a destino. Cualquier flete pagado por adelantado será ajustado consecuentemente.

17. Horas extras.

El buque trabajará día y noche si se requiriera. Los fletadores resarcirán a los armadores de sus desembolsos por todas las horas extras pagadas a los Oficiales y Tripulación, de acuerdo con las horas y sueldos estipulados en los contratos.

18. Derecho de retención.

Los armadores tendrán un derecho de retención sobre todos los cargamentos y subfletes que pertenezcan a los fletadores, así como sobre cualquier flete de Conocimientos de Embarque, por todas las reclamaciones que puedan derivarse de esta póliza, y los fletadores tendrán un derecho de retención sobre el buque por todas las cantidades monetarias pagadas en adelanto y no ganadas.

19. Salvamento.

Todo salvamento y asistencia a otros buques constituirá un beneficio por igual para los armadores y fletadores después de haber deducido la proporción debida al capitán y Tripulación y todos aquellos otros gastos legales que incluyan, tanto el flete abonado en virtud de este póliza por el tiempo perdido en el salvamento, como también las reparaciones de las averías o el carbón o combustible consumido. Los fletadores estarán obligados por todas las medidas tomadas por los armadores para asegurarse el pago del salvamento y fijar su cantidad.

20. Subfletamento.

Los fletadores tendrán la opción de subfletar el buque, dando debida noticia de ello a los armadores, pero los fletadores originales siempre permanecerán responsables ante los armadores por el debido cumplimiento de la póliza.

21. Guerra.

No se ordenará, a menos que lo consientan los armadores de antemano, al buque, ni que continúe, a cualquier lugar o en cualquier viaje, ni se le usará en cualquier servicio, que lo involucre en una zona que sea peligrosa como resultado de cualquier acto real de guerra o amenaza de guerra, hostilidades, operaciones similares a la guerra, actos de piratería u hostilidad, o averías maliciosos contra éste o cualquier otro buque o su carga, por parte de cualquier persona, cuerpo o Estado cualesquiera, revolución, guerra civil, conmoción civil o ejecución de leyes internacionales, ni se le expondrá, de forma alguna, a cualesquiera riesgos o penalizaciones consiguientes a la imposición de sanciones, ni transportarán cualesquiera mercancías que puedan de alguna manera exponer al buque a cualesquiera riesgos de secuestro, captura, penalizaciones o cualquier otra interferencia de cualesquiera índoles por las potencias o partes beligerantes o combatientes o por cualquier Gobierno o gobernante.

Si el buque se acercase, entrase o se le ordenase al interior de tal zona, o se le expusiese de cualquier forma a los riesgos mencionados, (1) los armadores estarán autorizados a, de vez en cuando, asegurar sus intereses en el buque y/o flete contra cualquier riesgo en que exista la posibilidad de que puedan verse involucrados por ello, en la manera y términos que ellos consideren oportuno, y los fletadores reembolsarán a los armadores del importe de la prima cuando se les demande; y (2) no obstante los términos de la cláusula 11, el flete será pagadero por todo el tiempo perdido, incluyendo cualquiera perdido por accidente o pérdida del capitán, Oficiales o Tripulación, o decisión de la Tripulación de negarse a proceder a dicha zona o exponerse a dichos riesgos.

En el caso de que se viesen incrementados los sueldos del capitán, Oficiales y/o tripulación, así como los costes de las provisiones y /o pertrechos de cubierta o sala de máquinas y/o las primas de seguro, por culpa de, o durante la existencia de, cualquiera de los supuestos mencionados en la sección (A), la cuantía de cualquier incremento, al producirse, será sumada al flete y pagadera mensualmente por los fletadores a la cuenta de los armadores.

El buque tendrá la libertad de cumplir cualquier orden o directiva relativas a la salida, llegada, rutas, puertos de arribada, paradas, destino, entrega o similares, cualesquiera, dadas por el Gobierno de la nación bajo cuyo pabellón navega el buque, o cualquier otro Gobierno o cualquier persona (o corporación) que actúe o dé a entender que actúa con la autoridad de tal Gobierno, o por cualquier otro comité o persona que, en virtud de los términos del seguro de riesgos de guerra del buque, tuviese el derecho a dar tales órdenes o directivas.

En el caso de que la nación, bajo cuyo pabellón navega el buque, se viese involucrado en guerra, hostilidades, operaciones similares a la guerra, revolución, o conmoción civil, tanto los armadores como los fletadores pueden cancelar el fletamento y, a menos que se acordase de otra manera, el buque habrá de ser devuelto a los armadores en el puerto de destino, o si se viese imposibilitado por culpa de lo estipulado en la sección (A), de llegar o entrar en él, entonces en un puerto abierto y seguro próximo a opción de los armadores después de la descarga de cualquier cargamento a bordo.

Si por razón de o en cumplimiento de tal instrucción o recomendación, se hace o deja de hacerse alguna cosa, dicha acción u omisión no se considerará como desviación.

La sección (C) es opcional y debe considerarse anulada, a menos que se acordase en el apartado 22.

22. Cancelación.

Si no se entregase el buque para la fecha indicada en el apartado 23, los fletadores tendrán la opción de cancelación.

Si no se pudiese entregar el buque para la fecha de cancelación, los fletadores, si así lo requirieran, declararán a partir de las 48 horas de la recepción de esta noticia su decisión de cancelación o recepción de la entrega del buque.

23. Arbitraje.

Cualquier disputa derivada de la póliza será sometida a arbitraje en Londres (o cualquier otro lugar según se pactase en el apartado 24), un Arbitro será nombrado por los armadores y el otro por los fletadores, y en el caso de que no hubiese acuerdo sobre el laudo, la decisión de un tercer Árbitro nombrado por ellos será definitivo y obligará a ambas partes.

24. Avería Gruesa.

Se liquidará la Avería Gruesa de acuerdo con las Reglas de York-Amberes de 1974. El flete no contribuirá a la Avería Gruesa.

25. Comisión.

Los armadores pagarán una comisión, al tipo estipulado en el apartado 25, a la parte mencionada en el apartado 25, sobre cualquier flete pagado en virtud de la póliza, pero en ningún caso en una cuantía inferior a la necesaria para cubrir los gastos reales de los Corredores más unos honorarios razonables por su trabajo. Si no se pagase el flete completo por culpa de la ruptura del contrato por cualquiera de las partes, la parte responsable de ello indemnizará a los Corredores de su pérdida de comisión.

Si las partes acordasen cancelar el fletamento, los armadores indemnizarán a los Corredores de cualquier pérdida de comisión, pero en tal caso la comisión no excederá del corretaje correspondiente al flete de un año

DOCUMENTO

VIII



1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974) CODE NAME: "LINERTIME" PART I	
3. Owners/Place of business		2. Place and Date of Charter	
5. Vessel's name	6. GRT/NRT	7. Class	8. Indicated horse power
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard		10. Quantity of stores, provisions and fresh water not exceeding (tons)	
11. Cubic-feet grain/bale capacity available for cargo		12. Permanent bunkers (abt.)	
13. Speed capability in knots (abt.) on a consumption per 24 hours of (abt.)		14. Present position	
15. Period of hire (Cl. 1)		16. Port of delivery also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 1)	
		17. Time for delivery (Cl. 1)	
18. Number of days' notice of expected date of delivery (Cl. 1)		19. Cancelling date (Cl. 2)	
20. Trade limits also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 3)			
21. Injurious, Inflammable or dangerous goods limited to (also state name of authorities concerned) (Cl. 3)		22. Vessel's cargo handling gear (Cl. 5)	
23. Fuel consumption in port per 24 hours (abt.) (Cl. 5)		24. Bunker price (Indicate alternative (a) or (b) and fixed price if agreed) (Cl. 6)	
25. Bunkers on delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)		26. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)	
27. Charter hire (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 7)		28. Hire payment (state currency, mode and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 7)	
29. Place or range of re-delivery (Cl. 8)		30. Number of days' preliminary and final notice of port and date of redelivery (Cl. 8)	
31. Suspension of hire etc. (indic. no. of consecutive hours) (Cl. 14 (A))		32. Cleaning of boilers etc. (indicate number of hours) (Cl. 15)	
33. Advances (only to be filled in if special agreement made) (Cl. 16)		34. Overtime (state lumpsum or if other special agreement made) (Cl. 19)	
35. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 23)		36. General average to be settled in (Cl. 24)	
37. Supercargo (state price agreed) (Cl. 27)		38. Meals (state price agreed) (Cl. 28)	

(continued)

"GENTIME" General Time Charter Party

PART I

39. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 33)

40. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed

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

Signature (for the Owners)

Signature (for the Charterers)

Sample copy

PART II
"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tons indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions and fresh water not exceeding the number of tons indicated in Box 10 having a cubic-foot grain/bale capacity available for cargo as stated in Box 11, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 12, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 13 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons stated in Box 13 per 24 hours, now in position as stated in Box 14, and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.	68 69
1. Period and Port of Delivery	15	4. Owners to Provide	70
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 15 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m., or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at the port stated in Box 16 in such ready berth where she can safely lie	16 17 18 19 20 21	The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.	71 72 73 74
(a) always afloat*	22	The Owners to provide one winchman per working hatch. In lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask for two watchmen. If further winchmen or watchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchman to be provided by the Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from shore, the expenses to be for the Charterers' account.	75 76 77 78 79 80 81
(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground* as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter. (* state alternative agreed in Box 16).	23 24 25 26 27 28	5. Charterers to Provide	82
<i>Time for Delivery</i>	29	The Charterers to pay all dock, harbour, light and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery).	83 84 85
The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 17. The Owners to give the Charterers not less than the number of days' notice stated in Box 18 of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.	30 31 32	Whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those payable to the consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, any other survey on cargo, meals supplied to officials and men in their service at the rate per man per meal indicated in Boxes 37 and 38, respectively, and all other charges and expenses whatsoever.	86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97
The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.	33 34 35	<i>Cargo Gear</i>	98
2. Cancelling	36	All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with cargo handling gear as specified in Box 22.	99 100 101 102
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 19, the Charterers to have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours (Sundays and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	37 38 39 40 41 42	This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.	103 104 105 106
3. Trade	43	<i>Cargo Gear Certificate</i>	107
The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie	44 45 46	The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.	108 109 110
(a) always afloat*	47	<i>Fuel Consumption in Port</i>	111
(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground* within the limits as stated in Box 20. (** state alternative agreed in Box 20). No live stock, sulphur and pitch in bulk to be shipped. Injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphta, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to the number of tons stated in Box 21 and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade as specified in Box 21, and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling magazines, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time.	48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61	The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about the number of tons stated in Box 23 per 24 hours.	112 113
<i>Nuclear Fuel</i>	62	6. Bunkers	114
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,	63 64 65 66 67	The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at	115 116 117
		(a) current price, at the respective ports*	118
		(b) a fixed price per ton*	119
		(* state alternative agreed in Box 24).	120
		The Vessel to be delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers.	121 122 123
		The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 26 in the Vessel's bunkers.	124 125 126
		7. Hire	127
		The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 27	128
		(a) per 30 days*	129
		(b) per day*,	130
		commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.	131 132

PART II
"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

(* state alternative agreed in Box 27).	133	11. Bills of Lading	198
<i>Payment</i>	134	The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	199 200 201 202
Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 28 without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 28.	135 136 137	12. Responsibility	203
In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	138 139 140 141 142	The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transshipment, and deliver the cargo at destination.	204 205 206
<i>Last Hire Payment</i>	143	The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading.	207 208 209 210 211
Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estimated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.	144 145 146 147 148 149 150 151 152	The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:	212 213
8. Re-delivery	153	a) Failure on their part properly and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board.	214 215
The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at a safe and ice-free port in the Charterers' option in the place or within the range stated in Box 29 between 7 a.m. and 10 p.m., and 7 a.m. and noon on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.	154 155 156 157 158 159	b) Unreasonable deviation from the voyage described in the Bills of Lading unless such deviation is ordered or approved by the Charterers.	216 217 218
Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively; If any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.	160 161 162 163 164 165 166	c) Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo not affecting the trim or stability of the Vessel on sailing shall be the Charterers' liability. Except as aforesaid the Charterers shall be liable for all cargo claims.	219 220 221 222 223 224 225
<i>Notice</i>	167	If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules.	226 227 228 229
The Charterers to give the Owners not less than the number of days' preliminary and the number of days' final notice as stated in Box 30 of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position.	168 169 170 171 172	The Charterers shall be liable for Customs or other fines or penalties, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons carried with Charterers' approval or to the acts or omissions of the owners of the cargo.	230 231 232 233
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	173 174 175 176 177 178 179	Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter.	234 235 236 237
9. Cargo Space	180	If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, Customs or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.	238 239 240 241 242 243 244 245
The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	181 182 183 184	13. Exceptions	246
10. Master	185	As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions:	247 248 249
The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter.	186 187	Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions.	250 251 252
The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew.	188 189 190 191	Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:	253 254
The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents.	192 193	Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.	255 256 257 258 259
If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	194 195 196 197	The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.	260 261
		14. Suspension of Hire, etc.	262
		(A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than the number of con-	263 264 265 266 267

PART II
"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

secutive hours indicated in Box 31, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required.	268	when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	332
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, the hire 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.	269 270 271 272 273 274 275 276		333 334 335
<i>Winch Breakdown</i>	277	19. Overtime	336
In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire.	278 279 280 281 282 283	The Vessel to work day and night if required. The Charterers to pay Owners a lumpsum per 30 days as indicated in Box 34 or pro rata for any overtime to Officers and Crew, unless other agreement is made according to Box 34.	337 338 339 340
Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	284	20. Lien	341
<i>Detention for Charterers' Account</i>	285	The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	342 343 344 345
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	286 287 288 289 290 291 292 293	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.	346 347 348
<i>Dry-docking</i>	294	21. Salvage	349
Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.	295 296 297 298	All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	350 351 352 353 354 355 356
15. Cleaning Boilers, etc.	299	22. Sublet	357
Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond the number of hours stated in Box 32 hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.	300 301 302 303 304 305 306	The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	358 359 360 361
16. Advances	307	23. War	362
The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire, unless other agreement is made according to Box 33.	308 309 310 311 312	(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375
17. Excluded Ports	313	(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks,	376
The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:	314	1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and	377 378 379 380 381
(a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;	315 316	2) notwithstanding the terms of Clause 14 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks,	382 383 384 385
<i>Ice</i>	317	(C) In the event of the wages and/or war bonus of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance and/or war risk insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in Section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.	386 387 388 389 390 391 392
(b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.	318 319 320 321 322 323 324 325 326 327	(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having	393 394 395 396 397 398
Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	328 329		
18. Loss of Vessel	330		
Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date	331		

DOCUMENTO IX

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 1983.

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in
this _____ day of _____ 19__

Between

Owners of the Vessel described below, and

Charterers.

Description of Vessel

Name	Flag	Built	(year).
Port and number of Registry			
Classed			
Deadweight stores not exceeding on summer freeboard.		long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and long*/metric* tons) on a salt water draft of	
Capacity		cubic feet grain	cubic feet bale space.
Tonnage	GT/GRT.		
Speed about		knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum	
Force	on the Beaufort wind scale, on a consumption of about		long*/metric*
tons of			

* Delete as appropriate.
For further description see Appendix "A" (if applicable)

1. Duration

The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period of _____

within below mentioned trading limits.

2. Delivery

The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at _____

The Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear simultaneously.

The Owners shall give the Charterers not less than _____ days notice of expected date of _____

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 assumes no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and the document

delivery. 38

3. On-Off Hire Survey 39

Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree. If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party. On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time 40-47

4. Dangerous Cargo/Cargo Exclusions 48

(a) The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry and of ports of shipment and discharge and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive materials, 49-56

(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. 65-69

5. Trading Limits 70

The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within excluding as the Charterers shall direct. 71-76

6. Owners to Provide 77

The Owners shall provide and pay for the insurance of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew. 78-82

7. Charterers to Provide 83

The Charterers, while the Vessel is on hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory watchmen and cargo watchmen and compulsory garbage disposal), all communication expenses pertaining to the Charterers' business at cost, pilotages, 84-86

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 expected date and probable port of redelivery. 135
136

For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be adjusted to GMT. 137
138

11. Hire Payment 139

(a) Payment 140

Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in _____, viz _____ in _____ currency, or in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. 141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152

At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account. 153
154
155
156
157
158

(b) Grace Period 159

Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those _____ days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual. 160
161
162
163
164

Failure by the Charterers to pay the hire within _____ days of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above. 165
166

(c) Last Hire Payment 167

Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be. 168
169
170
171
172
173
174

(d) Cash Advances 175

Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required by the Owners, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances. 176
177
178

12. Berths 179

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

13. Spaces Available

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

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

14. Supercargo and Meals

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

15. Sailing Orders and Logs

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

16. Delivery/Cancelling

If required by the Charterers, time shall not commence before Vessel not be ready for delivery on or before 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**

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**

The Vessel was last drydocked

*(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.

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

* Delete as appropriate

20. **Total Loss**

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.

21. **Exceptions**

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.

22. **Liberties**

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.

23. **Liens**

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.

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.

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

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

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

and

(e) WAR CLAUSES

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

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

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

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

32. War Cancellation

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

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

33. Ice

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

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

34. **Requisition** 410

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** 418

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** 433

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** 440

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** 445

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 charges effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.

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

494
495
496

on hire earned and paid under this Charter.

45. Arbitration

497

(a) NEW YORK

498

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

499
500

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

501
502
503
504
505

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$ 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 arbitration 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

526
527
528

Owners
Charterers

Further details of the Vessel:

529
530

DOCUMENTO X

BILL OF LADING

Shipper (Complete name and address)

B/L No.

Consignee (Complete name and address)

Notify (Complete name and address)

Shipped on board in apparent good order and condition, unless otherwise stated on the face hereof, the number of packages shown in Carrier's Receipt box, said to contain the goods described in the Particulars furnished by Merchant (contents, weight and measures unknown to Carrier) and to be discharged at the port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and be always afloat, and to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated below plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.

One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS WHEREOF THE NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING STATED BELOW HAVE BEEN SIGNED, ALL OF THIS TENOR AND DATE: ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID.

Pre-carriage by _____ Place of receipt by pre-carrier _____

Vessel _____ Port of loading _____

Port of discharge _____ Place of ultimate delivery by on-carrier _____

Marks and Numbers	No. of Units	Kind of packages, description of goods			Gross weight	Measurement
SPECIMEN						
CARRIER'S RECEIPT			PARTICULARS FURNISHED BY THE MERCHANT			
FREIGHT & CHARGES	Revenue Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect	
Extra charges for declared value				Total		
DECLARED VALUE OF		Freight payable at			Place and date of issue	
		Number of original B/L			Signed for the master	

DOCUMENTO XI



BL9095593

Don Rodrigo Silvestre-Holmes, Administrador Único de la Sociedad Mercantil
"Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A."

CERTIFICA

Que como consta en el libro de actas: en el domicilio social, el día 01 de septiembre de 2012, se celebró Junta General Extraordinaria y Universal, estando presentes la totalidad de los socios, que componen la totalidad del capital social y quienes firmaron la lista de asistentes, aceptaron por unanimidad la celebración de la Junta y su orden del día.

El Orden del día y los Acuerdos, adoptados todos ellos por unanimidad, fueron los que a continuación se transcriben de manera literal:

ORDEN DEL DÍA

1. Cese como administradores solidarios de "Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A.", a Don Carlos Fernández Villafañe (87053298-X) y Doña Fátima Alonso Ramírez (67417845-B).



2. Nombramiento de Don Rodrigo Silvestre-Holmes (54876900-V) como administrador único de la sociedad "Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A."
3. Como consecuencia de los puntos anteriores, modificación del artículo 19 de los Estatutos Sociales.
4. Delegación de facultades.

ACUERDOS

PRIMERO.- Cesar como administradores solidarios a Don Carlos Fernández Villafañe y Doña Fátima Alonso Ramírez.

SEGUNDO.- Nombrar como administrador único a Don Rodrigo Silvestre-Holmes. Presente en dicho acto aceptó el cargo, manifestando no hallarse incurso en causa de incapacidad, prohibición o incompatibilidad legal alguna. En la sociedad anónima el nombramiento del administrador tiene carácter temporal y el plazo de duración no puede exceder de seis años, aunque la misma persona puede ser reelegida indefinidamente.

TERCERO.- Como consecuencia de los acuerdos anteriores, dar nueva redacción al artículo 19 de los Estatutos Sociales, que para lo sucesivo será del tenor literal siguiente:

"ARTÍCULO 19.- ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN. La administración de la Sociedad corresponderá a un Administrador Único, a dos o más Administradores Solidarios, a dos o más Administradores Mancomunados que deberán actuar al menos dos de ellos conjuntamente, o a un Consejo de Administración. La junta General podrá optar alternativamente por cualquiera de estos modos de organizar la administración, con la consiguiente obligación de proceder a la correspondiente modificación de los Estatutos –artículo 23.e) de la Ley de Sociedades de Capital-.

CUARTO.- La junta, acuerda DELEGAR en el Administrador Único, D. Rodrigo Silvestre-Holmes, las facultades necesarias para comparecer ante el notario de su

elección, y ejecutar y elevar a público los anteriores acuerdos, pudiendo subsanar aclarar o armonizar el texto de los acuerdos presentes en el sentido que sugiera o proponga en su caso, la calificación del Registro Mercantil hasta su definitiva inscripción.

Y no habiendo más asuntos que tratar en el día de la fecha se levantó el Acta, que una vez leída fue aprobada y firmada por todos los socios de la entidad.

Y para que conste, firmo la presente en Lalín a 02 de septiembre de 2012.



007650000

EL ADMINISTRADOR ÚNICO
DON RODRIGO SILVESTRE-HOLMES



3

