

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL



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

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

TRABAJO FINAL

Previa la obtención del título de

INGENIERO NAVAL

Presentado por:

FRANCISCO JOSE ZENCK HUERTA

Guayaquil-Ecuador

2015

AGRADECIMIENTO

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

DEDICATORIA

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

TRIBUNAL DE GRADO



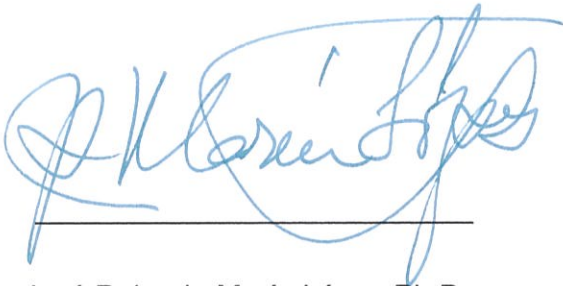
Eduardo Cervantes Bernabé Ms.C.

Presidente del Tribunal



Alejandro Chanabá Ruiz Ms. C.

Director de Tesis



José Rolando Marín López Ph.D.

Miembro Principal

DECLARACIÓN EXPRESA

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

(Reglamento de Exámenes y Títulos Profesionales de la ESPOL)

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

Francisco José Zenck Huerta

Tabla de Contenido

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

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

CAPITULO I

Derecho Marítimo

1.1 Generalidades

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

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

1.2 Historia del Derecho Marítimo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3 Concepto y definición

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

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

Ejemplos de los factores citados en esta definición:

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

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

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

1.4 Contenido del Derecho Marítimo

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

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

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

En cuanto a las características tenemos:

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

1.5 Contratos Marítimos

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

Existen dos tipos clases de contratos marítimos:

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

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

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

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

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

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

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

1.6 Organismos Internacionales relacionados con el Derecho Marítimo

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

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

Entre esta podemos citar a las siguientes:

UNCTAD (United Nations Committee for Trade and Development)

BIMCO (Baltic & International Maritime Conference)

WSC (World Shipping Council)

IMO (International Maritime Organization)

CMI (Comite Maritime International)

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

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

Las más conocidas son las siguientes:

Reglas de La Haya

Reglas de La Haya – Visby (1924)

Reglas de Hamburgo (1978)

Reglas de Rotterdam (2009)

Reglas de Antwerp - York (1990)

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

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

CAPITULO II

El Contrato de Seguro

2.1 Generalidades

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

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

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

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

2.2 Conceptos y definiciones

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

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

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

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

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

2.3. Características

El contrato de seguro se basa en dos principios:

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

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

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

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

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

2.4 Elementos

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

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

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

2.5 Efectos del contrato de seguro

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

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

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

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

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

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

2.6 Clases de seguro

A continuación una clasificación muy general de los seguros:

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

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

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

- d) Por el tipo de Prima

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

f) Reaseguros

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

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

CAPITULO III

El Seguro Marítimo

3.1 Concepto y definición

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

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

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

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

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

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

3.2 Elementos del Contrato de Seguro Marítimo

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

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

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

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

Existen dos tipos de póliza de transporte de mercancías:

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

3.3 Cobertura

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

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

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

Póliza tipo B

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

Cláusulas de Riesgo:

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

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

1.1.1. Incendio o explosión,

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

1.1.3. Volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre

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

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

1.1.6. Terremoto, erupción volcánica o rayo

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

1.2.1. Sacrificio de la avería gruesa

1.2.2. Echazón o barrido de cubierta

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

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

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

Póliza Tipo C

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

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

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

3.4 Avería Gruesa

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

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

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

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

CAPITULO IV

INTERPRETACION DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO

CASO PRÁCTICO: AVERIA GRUESA

4.1 Antecedentes

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

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

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

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

4.2 Configuración de Avería Gruesa (A.G.)

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

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

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

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

4.4 Rol de la agencia en la Avería Gruesa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5 Notificaciones

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Studio Dott. Giorgio Cavallo

AVERAGE ADJUSTERS

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

iogcavallo.it

Phone: 010

Fax: 010

E-Mail:
studiogcavallo@stud

No. 248

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

MESSAGE

Dear Sirs,

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

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

(a) General Average securities requested by Shipowners.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Best regards.

Studio Dott. Giorgio Cavallo

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

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

TOP URGENT

Sres
NIRSA S.A.
Guayaquil - Ecuador

Atn.: Ing. Julio Aguirre

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

De nuestras consideraciones:

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

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

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

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

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

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

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

Fax: 39 - 10 - 587259

e-mail: epiombino@studiogcavallo.it

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

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

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

IMPORTANTE.

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

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

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

Atentamente

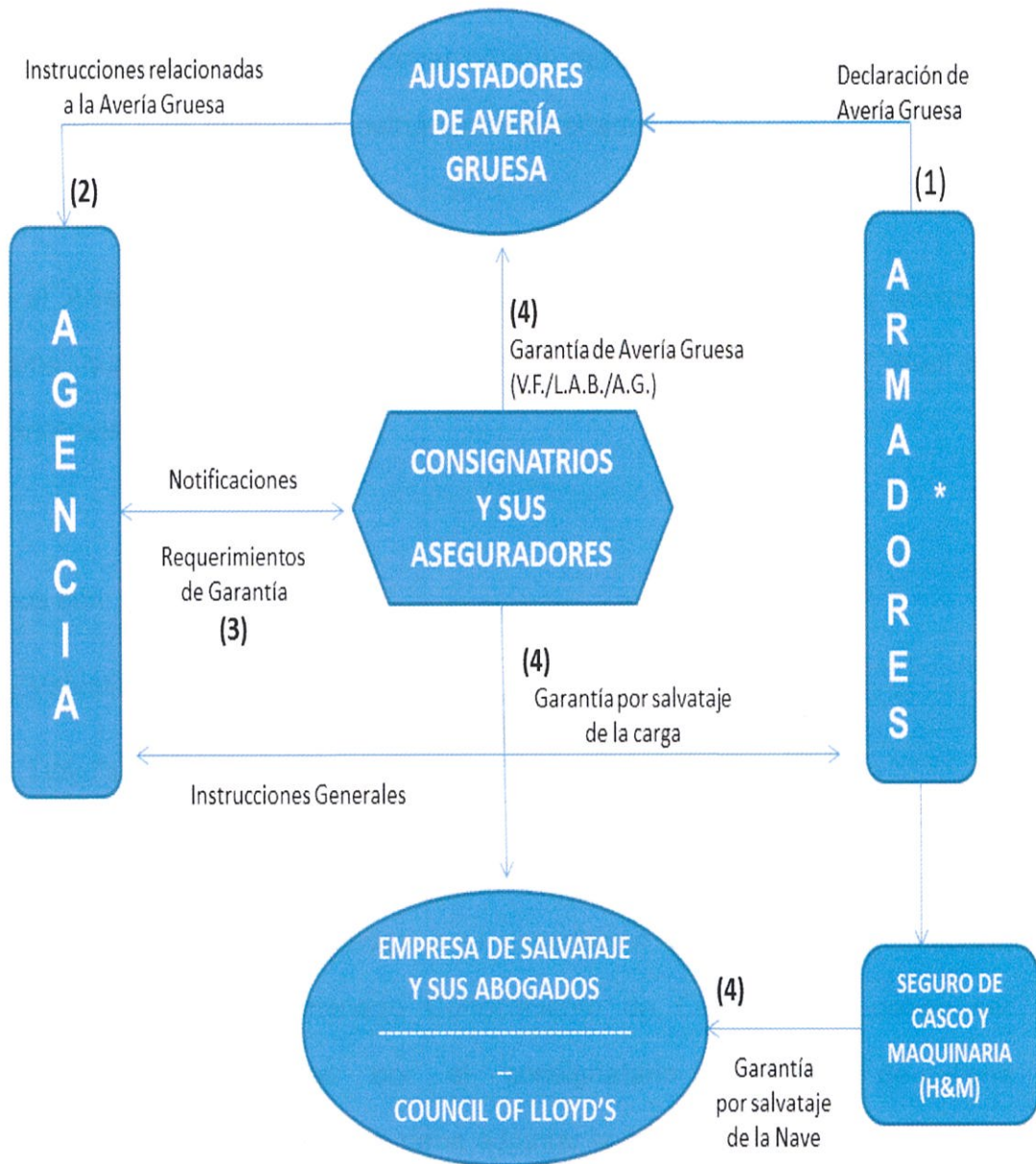
Francisco Zenck
Gerente General
REMAR S.A.
como Agentes de la M/N "FANTASY"

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

adjunto: lo indicado

cc: Sres Rio Guayas Compañía de Seguros

4.6 Flujograma de comunicaciones



* Incluye operadores y administradores de la nave.

4.7 Las Garantías

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

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

Estos son:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.8 La Avería Gruesa en las Pólizas de Seguro de Transporte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Otra,

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

4.10 El Lloyd's de Londres

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

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

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

Pero, ¿Qué es el Lloyd's?

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

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

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

4.11 Liquidación de la Avería Gruesa

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

Example Adjustment**Shipowners' losses and expenses**

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

US\$ 250,000

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

100,000

Salvage awarded to tugs for refloating vessel.

1,150,000

Cargo owner's losses

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

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

100,000

600,000

US\$2,100,000

Apportioned**Ship**

Arrived value at destination in damaged condition.

US\$6,750,000

Add allowance in general average for refloating damage.

250,000

US\$7,000,000

pays in
ppn.

US\$ 700,000

Cargo

Invoice value after deduction of loss and damage.

US\$13,400,000

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

600,000

14,000,000

"

1,400,000

US\$21,000,000

pays in
ppn.

US\$2,100,000

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

Balance under the adjustment**The Shipowner:**

Receives credit for general average losses and expenses.

US\$ 1,500,000

Pays general average contribution.

700,000

Balance to receive

US\$ 800,000

The cargo owner:

Pays general average contribution.

US\$ 1,400,000

Receives credit for general average losses.

600,000

Balance to pay

US\$ 800,000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. ANEXOS

Anexo "A"

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

Shipment information as follows:

ETA TEXAS: November 19TH, 2014

SHIPPERS: LD commodities Grains Merchandising LLC

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

Vessel:

====

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

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

OWNER: LAURITZEN BULKER A/S

DISCHARGING:

1-2 SB(S) MANTA, ECUADOR.

DISCHARGE TERMS:

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

TIME COUNTING: SHINC

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

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

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

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

SHIFTING:

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

TIME: LAYTIME USED IN SHIFTING TO COUNT.

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

WARRANTIES::

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

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

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

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

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

E)

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

F)

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

G)

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

H)

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

I)

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

J)

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

Best Regards,

Carlos A. Mejía

SEABOARD

OVERSEAS LTD.

Office: +57 (1) 530-1191

Mobile: +57 (318) 728-8580

Anexo "B"

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

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

Dear Jim,

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

Any answer will do.

Regards

Francisco Zenck
 REMAR S.A.

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

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

Jim / Francisco

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Thanks in advance your kind understanding and further input.

Best regards

Francisco Zenck

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

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

Francisco / Jim

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

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

Regards

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

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

Dear Mr Paroulo,

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

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

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

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

Would appreciate your comments.

Regards
Francisco Zenck
REMAR S.A.

Anexo "C"

STUDIO DOTT. GIORGIO CAVALLO
LIQUIDATORI DI AVARIE MARITTIME

AVERAGE GUARANTEE

(for signature by Underwriters of Cargo)

Vessel : "FANTASY"

Voyage : from San Lorenzo to Guayaquil, Manta and Buenaventura

Casualty : 8th August 2006, grounded on Paraná River

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

20...

Dear Sirs,

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

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

Yours faithfully,

Signature

PARTICULAR OF THE GOODS REFERRED TO IN THIS GUARANTEE

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

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

LLOYD'S AVERAGE BOND

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

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

Quantity and description of goods	

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

We also agree to:

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

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

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

VALUATION FORM

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

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

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

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

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

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

Date Signature.....

Full name and address

.....

.....

Notes

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

Anexo "D"

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

Manta, agosto 31/2006

Señor:

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

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

De nuestras consideraciones:

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

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

Sin otro particular, nos suscribimos de usted.

Atentamente,
SEAFMAN C.A.


Ab. Flor María Delgado de Grandes
Gerente de Logística Internacional

LLOYD'S AVERAGE BOND

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

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


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

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

We also agree to:

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

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

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

VALUATION FORM

: Messrs Newell Shipping Inc., Panama

(s) of the : m/v. "FANTASY"

and date : 8th August 2006, grounded in the Paraná River

Port of shipment : SAN LORENZO, ARGENTINA

Port of destination/discharge : MANTA, ECUADOR

Bill of lading or waybill number(s) : SLZO/MAN-8

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

If the goods are insured please state the following details (if known):

Name and address of insurers or brokers

Policy of certificate number and date

Insured value

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

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

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

Amount of the deposit

(b) Deposit receipt number

Whether you have made any claim on your insurers

for reimbursement

AUGUST 29th, 2006

Signature

Name and address

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

MANTA-ECUADOR

Notes

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

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

In other case state the currency involved.

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

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

DS-2233- 06

Guayaquil, 1 de septiembre de 2006

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

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

De nuestras consideraciones:

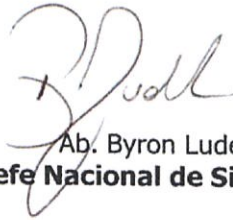
Adjunto a la presente encontrará la "Average Guarantee" debidamente suscrita por nuestro Gerente General para el trámite correspondiente.

Sin otro particular por el momento, suscribimos.

Cordialmente



Ing. Gerardo Bermúdez R
Gerente Técnico Comercial



Ab. Byron Ludeña L.
Jefe Nacional de Siniestros

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

NO. DE FAX :

31 AGO. 2006 08:44AM Pd

AVERAGE GUARANTEE

(for signature by Underwriters of Cargo)

Vessel : "FANTASY"

Voyage : from San Lorenzo to Guayaquil, Manta and Buenaventura

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

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

20...

Dear Sirs,

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

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

Yours faithfully,

ATLAS COMPANIA DE SEGUROS S.A.

Signature

ING. MARCOS POLY NEUER
 GERENTE GENERAL

PARTICULAR OF THE GOODS REFERRED TO IN THIS GUARANTEE

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

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

Anexo "E"

CODE NAME: "CHEMTANKVOYBILL"

Shipper

BILL OF LADING

C 1.23

Page 2

B/L No

Reference No

Consignee

Notify address

Vessel

Port of loading

Port of discharge

No. of tanks

Shipper's description of cargo

Quantity said to be

Issued pursuant to
CHARTER-PARTY dated

Freight payable in accordance therewith.

FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight:

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

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

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

COMMENDED BILL OF LADING

Page 1

DESIGNED FOR SHIPMENTS UNDER THE "CHEMTANKVOY" CHARTER
PARTICIPATION OF CHEMICALS IN TANK VESSELS
NAME: "CHEMTANKVOYBILL"
1991

Conditions of Carriage.

Terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the War Risks Clause (Clause 36) and the Law of Average Clause (Clause 39) are hereby expressly incorporated. If this Bill of Lading covers a transport for which no Charter Party has been issued, the terms of the "Chemtankvoy" Charter shall be deemed to be incorporated in this Bill of Lading. The Carrier shall in no case be responsible for damage to cargo howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the goods are in the charge of another person or to deck cargo.

General Paramount Clause.

The Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as amended in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applied, the terms of the said Convention shall apply.

Where Hague-Visby Rules apply

Where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading.

General Average.

Contribution to General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1974 as amended 1990, or any modification thereof. Contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or the Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Netherlands Commercial Code, Art. 700, and the Belgium Commercial Code, Art. 148.

Perils Clause.

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. Where a vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging vessel or vessels belonged to strangers. The Carrier, or his agent, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery.

Collision-Blame Clause.

In the event a 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, Pilot or the Servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the 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 her 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 carrying vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

Delegation of Cargo Clause.

The Carrier expressly agrees that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Shipper, Consignee or owner of the cargo or to any Holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature available to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading. The Carrier shall be entitled to be paid by the Shipper, Consignee, owner of the cargo and/or Holder of this Bill of Lading (who shall be jointly and severally liable to the Carrier therefor) on demand any sum recovered or recoverable by either such Shipper, Consignee, owner of the cargo and/or Holder of this Bill of Lading or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage, delay or otherwise.

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



PART I

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974) CODE NAME: "BALTIME 1929"	
		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name		6. GRT/NRT	
7. Class		8. Indicated horse power	
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)			
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of			
13. Present position			
14. Period of hire (Cl. 1)		15. Port of delivery (Cl. 1)	
		16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 3)			
(b) Cargo exclusions specially agreed			
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)			
19. Charter hire (Cl. 6)		20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)	
23. Cancelling date (Cl. 22)		24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)	
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)		26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

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

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

A 5.1



Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" <div style="text-align: right;">Part I</div>
	2. Place and date
Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
DWT all told on summer load line in metric tons (abt) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
Expected ready to load (abt) (Cl. 1)	
Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1))	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	(a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	(b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	(c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c)))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

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)

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:	1	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.	105
The said Vessel shall, as per 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.	2		106
	3		107
	4		108
	5		109
	6		110
	7		111
	8		112
	9		113
	10		114
	11		115
	12		116
	13		117
	14		118
	15		119
	16		120
Owners' Responsibility Clause	17		121
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.	18		122
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.	19		123
	20		124
	21		125
	22		126
	23		127
	24		128
	25		129
	26		130
	27		131
	28		132
Deviation Clause	29		133
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.	30		134
	31		135
	32		136
Payment of Freight	33		137
(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.	34		138
(b) <i>Prepaid</i> If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost.	35		139
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.	36		140
(c) <i>On delivery</i> If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.	37		141
	38		142
	39		143
	40		144
	41		145
	42		146
	43		147
	44		148
	45		149
	46		150
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.	47		151
	48		152
	49		153
	50		154
Loading/Discharging	51		155
(a) <i>Costs/Risks</i>	52		156
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, lashed, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. 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.	53		157
	54		158
	55		159
	56		160
	57		161
	58		162
	59		163
(b) <i>Cargo Handling Gear</i>	60		164
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/winchies required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage.	61		165
On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.	62		166
	63		167
	64		168
	65		169
	66		170
	67		171
	68		172
	69		173
	70		174
	71		175
	72		176
	73		177
	74		178
	75		179
(c) <i>Stevedore Damage</i>	76		180
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.	77		181
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.	78		182
	79		183
	80		184
	81		185
	82		186
	83		187
	84		188
	85		189
	86		190
	87		191
	88		192
	89		193
Laytime	90		194
(a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i>	91		195
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.	92		196
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.	93		197
	94		198
	95		199
	96		200
(b) <i>Total laytime for loading and discharging</i>	97		201
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.	98		202
	99		203
	100		204
(c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i>	101		205
Loading for loading and discharging shall commence at 12.00 hours. If notice of	102		206

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

207	(5) The Vessel shall have liberty.-	314
208	(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to	315
209	departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages,	316
	destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which	317
210	are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel	318
211	sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any	319
212	other Government which so requires, or any body or group acting with the	320
213	power to compel compliance with their orders or directions;	321
214	(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war	322
215	risks underwriters who have the authority to give the same under the terms	323
216	of the war risks insurance;	324
	(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the	325
	United Nations, any directives of the European Community, the effective	326
	orders of any other Supranational body which has the right to issue and	327
	give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which	328
	the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who	329
	are charged with their enforcement;	330
	(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may	331
	render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	332
	(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other	333
	persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may	334
	be subject to internment, imprisonment or other sanctions;	335
	(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the	336
	Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the	337
	Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever,	338
	whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or	339
	customary route.	340
	(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this	341
	Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a	342
	deviation, but shall be considered as due fulfillment of the Contract of	343
	Carriage.	344
	18. General Ice Clause	345
	<i>Part 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 aplan of completing cargo for the	354
	Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part	355
	of 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 lumps), 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
	closed 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>Part 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	368
	opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe	369
	and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of	370
	detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the	371
	Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port	372
	of destination.	373
	(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems	374
	it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and	375
	to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.	376
	(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall	377
	apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at	378
	the original port of destination, except that if the distance of the substituted port	379
	exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted	380
	port to be increased in proportion.	381
	19. Law and Arbitration	382
	(a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with	383
	English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to	384
	arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1950 and 1979 or	385
	any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force.	386
	Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be	387
	appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third	388
	arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of	389
	them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of	390
	the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within	391
	fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall	392
	be final.	393
	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed	394
	the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance	395
	with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators	396
	Association.	397
	(b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with	398
	Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and	399
	should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be	400
	referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the	401
	parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any	402
	two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this	403
	agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be	404
	conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators,	405
	inc.	406
	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed	407
	the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance	408
	with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators,	409
	inc.	410
	(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at	411
	the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The	412
	laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.	413
	(d) If Box 25 in Part I is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.	414
	(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.	415

Anexo "F"

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

05 SEP. 2006 01:44PM P1



**FUNCION JUDICIAL
DISTRITO GUAYAS**

Guayaquil, 05 de Septiembre de 2006
OFICIO No. 499



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

DE MIS CONSIDERACIONES

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

Acompaño copia certificada de la providencia en mención .-

DIOS PATRIA Y LIBERTAD

ATENTAMENTE

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

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





**FUNCION JUDICIAL
DISTRITO GUAYAS**

Guayaquil, 05 de Septiembre de 2006
OFICIO No. 500



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

DE MIS CONSIDERACIONES

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

Acompaño copia certificada de la providencia en mención .-

DIOS PATRIA Y LIBERTAD

ATENTAMENTE

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





DR. HENRY MORALES
DR. ROBERTO TORRES
HUGO C. KROFFER GONZALEZ
RODOLFO MORALES
RODOLFO MORALES
DR. V. V. V. V. V.
OSCAR MORALES
JOSE MORALES

JUAN CARLOS AROSMENGA
LUIS CASARETO
MARTHA AGUIRRE
MARTHA AGUIRRE

ARCE & CO. S.A.S.

Av. 12 de Octubre 1001
Edif. Bloque Consabios
FRENTE A LA
GLORIA VICTORIANO
Tel. 593 42 560 115
Fax. 593 42 560 115
C.D. BARRIO DE LAS
UNIONES

Av. 12 de Octubre 1001
WORLD HOUSE OFFICE
Edif. Bloque Consabios
GLORIA VICTORIANO
Tel. 593 42 560 115
Fax. 593 42 560 115

www.arceandco.com
inf@arceandco.com

DR. HENRY MORALES
MA. LUIS MORALES
PETER JACOBSON
MIGUEL ROBERTO MORALES
DANIEL SANTIAGO
WILSON TORRES

ANTONIO ALBARRAN
KATHARIN PHILIP
ROSARY ZAVALA
MIGUEL ROBERTO MORALES

OFICINA
CARLOS CHAVEZ
DR. LUIS MIGUEL MORALES

SEÑOR JUEZ DE LO CIVIL DE GUAYAQUIL.-

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

JUEZ COMPETENTE

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

ACTOR Y DEMANDADO

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

Los demandados en la presente acción son:

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



ARCE & CO

Página 2

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

FUNDAMENTOS DE HECHO

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

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

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

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

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

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

"(...)

1. Garantía de Salvamento:

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

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

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

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

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

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

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



AGENCIA CONSULAR DEL ECUADOR

Página 4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



ALBERTO GOMEZ FLORES & CIA.
 AGENTES DE SEGUROS Y REASEGURADORA

Página 5

FUNDAMENTOS DE DERECHO Y PETICIÓN

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

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

CUANTÍA Y TRAMITE A SEGUIR

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

CITACIÓN

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

M : ARCE&CO"

PHONE NO. : 59342560115

Sep. 03 2006 03:23PM P6

MOTTEN & CO. S.A.S.

Página 6

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

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

AUTORIZACIÓN Y NOTIFICACIONES

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

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

Es Justicia,

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

Ab. Ider Valverde Farfán
Registro No. 4.584-Guayas

6. BIBLIOGRAFÍA

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